



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Detlef Matthiessen (Bündnis90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Schließung der letzten Zuckerfabrik in Schleswig-Holstein

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Nordzucker AG hat entschieden, die Zuckerfabrik in Schleswig zu schließen. Damit verliert die Region wichtige Arbeitsplätze. Die Rübenenernte von Schleswig-Holstein soll zukünftig außerhalb des Landes weiterverarbeitet werden. Das Transportvolumen der ca. 90-tägigen „Rübenkampagne“ wird die Verkehrswege zusätzlich belasten.

1. Wie viele Tonnen Rüben werden zukünftig aus Schleswig-Holstein zur Weiterverarbeitung über die Landesgrenzen transportiert?

In Schleswig-Holstein werden jährlich 750.000 t Zuckerrüben produziert. Im Jahr 2002 wurden davon ca. 670.000 t nach Schleswig transportiert und dort verarbeitet. Diese Menge müsste bei Schließung der Zuckerfabrik Schleswig künftig außerhalb des Landes verarbeitet werden. Lt. Angaben der Nordzucker AG in Uelzen (NI) und Güstrow (MV).

2. Wie viele Tonnen Rüben werden täglich während der „Rübenkampagne“ transportiert?

In der zurückliegenden Rübenkampagne wurden in Schleswig an 77 Tagen Zu-

ckerrüben angeliefert. Aufgrund von Witterungseinflüssen und Ertragsschwankungen kann die Kampagnedauer bis zu 90 Tagen betragen. Aus diesem Grunde ist nur die Angabe einer durchschnittlichen täglichen Fracht von 8.700 - 10.000 t pro Tag (bei einer Sechs-Tage-Woche) möglich.

Da die Aufteilung der Zuckerrüben aus Schleswig-Holstein auf die künftigen Verarbeitungsstätten im Zusammenhang mit der Gesamtproduktion im Verbund der Nordzucker AG zu sehen ist, wird es keine feststehenden Zuordnungen und damit auch keine taggenaue Fixierung von Mengen und Frachtrouten geben.

3. Welche zusätzlichen Verkehrsmittel neben dem LKW werden für den Transport eingesetzt?

Die Zuckerrüben werden ausschließlich per LKW transportiert.

4. Wie viele LKW-Fahrten werden in welchem Zeitraum für den Rübentransport benötigt?

Bei einer Fracht von 20 - 25 t pro LKW ist mit ca. 30.000 Fahrten in einem Zeitraum von 80 - 90 Tagen zu rechnen.

5. Welche Auswirkungen haben die durch die Schließung der Schleswiger Zuckerrübenfabrik ausgelösten zusätzlichen Transittransporte auf

a. den Verkehrsfluss auf der A 7 und in den Elbtunneln?

Die Schwerpunkte des Zuckerrübenanbaus in Schleswig-Holstein liegen mit ca. 60% im östlichen Hügelland. Beim Transport zu den künftigen Verarbeitungsstätten in Güstrow und Uelzen ist nicht zwangsläufig von einer Passage via A 7 und Elbtunnel auszugehen (siehe auch Antwort zu Frage 2).

Bei der Annahme, dass dennoch 50% der Zuckerrübenfrachten diesen Weg wählen, sind 15.000 LKW in südlicher und nördlicher Richtung in einem Zeitraum von Mitte September bis Mitte Dezember zu erwarten.

Bezogen auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung der A 7 im Bereich des Elbtunnels ergibt sich durch diese zusätzlichen Transporte eine Verkehrszunahme von weniger als ein Prozent, so dass dadurch grundsätzlich keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf zu erwarten sind.

b. die Schadstoffbelastung an den Transitstrecken?

Unter der Annahme eines Kraftfahrzeuges mit einer Motorleistung von 300 kW, das die Schadstoffwerte der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 96/1/EG (Euro-2-Norm) erfüllt, ist die genannte zusätzliche Schadstoffbelastung an den Transitstrecken zu erwarten. Dieses setzt allerdings voraus, dass die Angaben des Zuckerrübenanbauerverbandes Schleswig-Holstein e.V., dass die

durchschnittliche Frachtdistanz um 100 km pro Fahrt ansteigt und tatsächlich 60.000 Fahrten pro Jahr (Hin- und Rückfahrt) mit 3 Stunden zusätzlicher Fahrtzeit (=180.000 Std.) stattfinden, sich als richtig erweist.

CO	4,00 g/kW	=>	1,200 Kg/h X 180.000 h = 216,0 t
HC	1,10 g/kW	=>	0,330 Kg/h X 180.000 h = 59,4 t
NOx	7,00 g/kW	=>	2,100 Kg/h X 180.000 h = 378,0 t
Partikel	0,15 g/kW	=>	0,045 Kg/h X 180.000 h = 8,1 t

c. den Kraftstoffverbrauch im LKW-Verkehr?

Bei der unter b. getroffenen Annahme steigt der Verbrauch an Dieseldieselkraftstoff um 35 l pro 100 gefahrene Kilometer und damit um 6.000.000 km multipliziert mit 0,35 l/km, gleich 2.100.000 Liter Dieseldieselkraftstoff an.

Die unter b. und c. genannten Werte beruhen auf den oben getroffenen Annahmen und Einschätzungen Dritter. Sie können je nach Fahrtroute, tatsächlich durchgeführten Fahrten sowie der Motorleistung, der technischen Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge und deren Belastung im Einsatz variieren.

d. das Mautaufkommen auf der A 7?

Wie oben bereits ausgeführt, liegen der Landesregierung keine Angaben über die künftigen Frachtrouten der LKW mit Zuckerrübenfracht auf der A 7 vor. Außerdem ist die Mauterhöhung noch nicht in Kraft getreten, so dass keine konkreten Angaben zum Mautaufkommen durch zusätzliche Zuckerrüben Transporte auf der A 7 gemacht werden können.