Südschleswigscher Wählerverband

SSW

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Rede
Kiel, 18.06.2014

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Die Stausituation im Zuge des Ausbaus der Autobahn A7 und die Rader Hochbrücke

Die A7 muss entlastet werden. Dafür brauchen wir entsprechende Voraussetzungen an der Westküste. In Süddänemark gibt es bereits Pläne für eine solche Westküstenautobahn.

Der Ausbau der A7 und die Situation zur Rader Hochbrücke werden uns noch in den kommenden Jahren beschäftigen. Wie sehr wir auf die Rader Hochbrücke angewiesen sind, wurde im letzen Jahr deutlich, als die Brücke, aufgrund ihres katastrophalen Zustandes, zum Teil gesperrt wurde und der Schwerlastverkehr großflächig ausweichen musste. Damit wurde erstmals deutlich, womit wir es zu tun bekommen, wenn die Brücke komplett ausfällt. Auch wenn das Gutachten noch nicht vorliegt, wissen wir bereits heute, dass die Brücke eine Restwertzeit von 12 Jahren hat. Diese Nachricht war natürlich ein Schock, denn ein Totalausfall der Brücke wäre fatal. Die A7 mit der festen

Querung über den Nord-Ostsee-Kanal ist nicht nur die Nord-Südverbindung Schleswig-Holsteins, sie ist auch die Verbindung Skandinaviens mit dem restlichen Europa. Damit zählt sie auch zu den wichtigsten europäischen Verkehrsverbindungen und sie ist für die Wirtschaft – diesseits und jenseits der Grenze von existenzieller Bedeutung.

Alle Prognosen sagen vorher, dass in den nächsten Jahren sowohl der Individualverkehr als auch der Güterverkehr auf der Straße zunimmt. Das gilt auch für den Verkehr in Skandinavien. Wer heute glaubt, dass die Fehmarnbeltquerung den Skandinavienverkehr auffangen wird, der irrt. Richtig ist, der Verkehr aus Schweden und der Region København wird die Querung dort nutzen.

Aber der weit größte Teil der produzierenden Wirtschaft Dänemarks liegt westlich des Großen Belts. Daher wird der Güterverkehr - auch der norwegische - die Jütlandroute weiter nutzen.

Die A7 muss entlastet werden. Dafür brauchen wir entsprechende Voraussetzungen an der Westküste. In Süddänemark gibt es bereits Pläne für eine solche Westküstenautobahn. Die wird allerdings von der dortigen Regierung derzeit nicht mitgetragen, weil es keine konkreten Planungen für eine Fortführung südlich der deutsch-dänischen Grenze gibt. Wir müssen den grenzüberschreitenden Schulterschluss üben. Erst wenn das gesamte Grenzland hinter dem Bau einer solchen Strecke steht, werden auch Kopenhagen und Berlin mitspielen. Ein solches grenzüberschreitendes Projekt, eröffnet uns auf EU-Ebene dann auch neue finanzielle Möglichkeiten.

Viele unserer Straßen und Brücken halten der Belastung bereits heute nicht Stand. Die Probleme hinsichtlich der Instandhaltung und der Ertüchtigung der Straßen oder Brücken wird uns künftig vor noch größere verkehrliche und finanzielle Herausforderungen stellen als bisher. Das verpflichtet den Bund umso mehr, dort seiner Aufgabe nachzukommen und dazu zählt auch, alles in die Wege zu leiten, die Rader Hochbrücke wieder zu ertüchtigen. Daher ist es erfreulich, dass Berlin nun grünes Licht gegeben hat, für die Planung eines Ersatzbauwerks für die marode Rader Hochbrücke. Die Planung und Umsetzung für große Verkehrsprojekte geht in Deutschland sehr gründlich von statten. Mit anderen Worten, es ist ein langwieriger Prozess. Daher ist keine Zeit zu verlieren und es muss unverzüglich mit den Planungen begonnen werden.

Leider wurde auch Wasser in den Wein geschüttet. Berlin hat einer Kombilösung – Sprich Straßen und Schienen-Querung – gleichzeitig eine Absage erteilt, mit der Begründung, die Rendsburger Hochbrücke würde noch 50 Jahre halten. Es mag durchaus sein, dass die Brücke noch 50 Jahre übersteht. Aber Fakt ist, sie ist nicht mehr zeitgemäß, denn sie ist nicht ausgelegt für den modernen Schienenverkehr. Die Brücke ist ein schönes Wahrzeichen der Stadt Rendsburg und ein Museumsstück aus der wilhelminischen Zeit. Aber sie hat ausgedient.

Aus diesem Grund halten wir daran fest, eine Kanalquerung ist nur sinnvoll, wenn sie für beide Verkehrsträger genutzt werden kann. In diesem Sinne müssen wir weiter auf Berlin einwirken.

Abschließend möchte ich kurz auf die zu erwartende Stausituation im Rahmen des A7 Ausbaus eingehen. Die verkehrliche Situation wird durch die Baumaßnahmen nicht besser. Auch wenn vorgesehen ist, die Fahrstreifen

soweit wie möglich aufrecht zu halten, werden wohl auch die Umlandgemeinden nicht gänzlich verschont bleiben. Dies war uns allen bewusst – auch der CDU. Wasch mich, aber mach mich nicht nass, gibt's nicht. Es wird ein funktionierendes Stau-Management geben und die Angebote von ÖPNV und Schiene werden verbessert. Aber ganz ohne Einschränkungen wird der Ausbau nicht von statten gehen.