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

Speech
Kiel, 02.06.2006

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

# Entwicklung der Ostseehäfen

Die Ostsee ist ein Binnenmeer, das heute bereits einen überproportional hohen Anteil an Schiffsverkehr aufweist. Und der Bericht weist darauf hin, dass aktuelle Studien und Untersuchungen prognostizieren, dass in Zukunft mit einem immensen Wachstum zu rechnen ist. Insbesondere für den Kieler und der Lübecker Hafen werden für den Güterumschlag sowie im Passagier- und Kreuzfahrtverkehr gute Wachstumschancen vorhergesagt, was somit auch ihre Position als Ostseehafen weiter stärken wird.
Leider trifft der Bericht der Landesregierung aber keine konkrete Aussage zur künftigen Entwicklung und Perspektive zum Hafen Puttgarden. Denn es zieht sich wie ein roter Faden durch den Bericht, dass die Zukunft des Hafens Puttgarden abhängig ist von der Realisierung der festen Fehmarn-Belt-Querung.
Während sich also die Hafenstandorte Kiel und Lübeck bereits heute entsprechend auf die Zukunft vorbereiten können, schwebt über dem Puttgarder Hafen ein Damokles Schwert  und das hängt an der Brücke. Hier wäre es für den Hafen und die Region Puttgarden wünschenswert, wenn es endlich Planungssicherheit gäbe. Die Landesregierung hat eine Verantwortung gegenüber dem Betreiber des Hafens, insbesondere wenn es um derart einschneidende politische Infrastrukturmaßnahmen geht.

Während sich der Kieler Hafen durch seine jetzige neue Struktur für die Zukunft gut gerüstet sieht, sucht die Stadt Lübeck derzeit nach einem strategischen Partner um die Wettbewerbsfähigkeit des größten Ostseehafens zu verbessern. Aus diesem Grund wurde vorgesehen ein Bieterverfahren einzuleiten, um Anteile der Lübecker-Hafen-Gesellschaft (LHG) an Dritte zu Übertragen.

SSW IM LANDTAG

Die Landesregierung weist im Bericht zu Recht darauf hin, dass darauf zu achten ist, dass die neuen Betriebs- und Gesellschaftsstrukturen sich nicht förderschädlich auf etwaige künftige Fördermittel auswirken. Hier handeln Kiel und Lübeck eigenverantwortlich. Aber da die Voraussetzungen hinlänglich bekannt sind, müssen die Städte ihres dafür tun, dass diese Mittel nicht in Gefahr geraten.

Gerade durch die polnischen Häfen und durch mögliche infrastrukturelle Maßnahmen wie der Bau einer festen Fehmarn-Belt-Querung oder Ausbau der polnischen und baltischen Straßeninfrastruktur wird sich der Wettbewerb für die deutschen Ostseehäfen in Zukunft weiter verschärfen. Die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen befinden sich aber auch untereinander im Wettbewerb und sie befinden sich im Wettbewerb mit den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern. Aus diesem Grund müssen die Ostseehäfen eine stärkere Zusammenarbeit und Kooperation anstreben um ihre Marktanteile im Ostseeraum auch künftig zu sichern.

Eine funktionierende Hinterlandanbindung ist unabdingbar und zu Recht macht der Bericht deutlich, dass eine leistungsfähige überregionale Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte ist. Hauptachsen der Hinterlandanbindung sind die Schienenstrecken und Autobahnen zu den Häfen. Dies gilt insbesondere für den zu erwartenden Güterumschlag in Lübeck. Man geht davon aus, dass im Jahr 2015 täglich bis zu 150 Güterzüge im Raum Lübeck erwartet werden. Hier muss eine reibungslose Vernetzung mit dem Hamburger Hafen gewährleistet sein. Schienenengpässe darf es dann nicht länger geben. Wenn wir wollen, dass der Lübecker Hafen weiterhin Markführer im Ostseeraum bleibt, dann müssen wir dieses Projekt von Seiten des Landes entsprechend fördern. Nur wenn wir dies hinbekommen, schaffen wir auch eine zusätzliche Verbindung von Lübeck über Hamburg bis hin zur Nordsee.
Von großer Bedeutung für die Zukunft, wird die Verlagerung der Verkehre von der Straße auf Schiene und Seewege sein. Straßen und Luftverkehr sind die Verkehrsmittel mit den größten negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Daher muss das Konzept from road to sea stärker vorangebracht werden. Damit derartige Konzepte aber von Erfolg gekrönt sind, ist die Förderung der Schiene als Hinterlandanbindung unabdinglich.

Wenn wir also den Verkehr künftig ökologisch und ökonomisch gestalten wollen, dann kann dies nur mit derartigen Konzepten funktionieren. Und in diesem Zusammenhang ist die feste Fehmarn-Belt-Querung nicht nur kontraproduktiv, sie wird dafür sorgen, dass vorhandene gut funktionierende Schifffahrtsstrukturen zerstört werden. Für die Region Puttgarden würde dies bedeuten, dass dort 1.500 Arbeitsplätze in Gefahr geraten. Darüber hinaus dürfen wir uns keiner Illusion hingeben, dass wir mit dem Bau der Brücke Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein schaffen. Der Bau der festen Fehmarn-Belt-Querung ist ein Bundesprojekt. Und da es auf Bundesebene keine

Tariftreue gibt, können wir heute nur spekulieren, aus welchem europäischen Land, die Bauarbeiter kommen, die dann das größte Bauwerk in Schleswig-Holstein errichten. Auf jeden Fall werden dies keine schleswig-holsteinischen Arbeiter sein.
Der Bau der Brücke schafft zwar kurzfristig viele Arbeitsplätze, aber die feste Fehmarn-Belt-Querung wird langfristig rund 1.500 Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein abbauen und einen funktionierenden Ostseehafen zerstören.

SSW IM LANDTAG