Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Press release
Kiel, 01.04.2014

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

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

SSW und Udviklingsråd Sønderjylland: Infrastruktur grenzüberschreitend verbessern

Schleswig-Holstein hat eine wichtige Aufgabe als Transitland und Brücke zwischen den nordischen Ländern und dem restlichen Europa.

Die heutigen Hauptverkehrsadern der Jütland-Route, die A7 und die Schienenanbindung in den Norden, sind dem massiv steigenden Aufkommen des Güter- als auch des Personenverkehrs jedoch längst nicht mehr gewachsen. Zudem hat der Sanierungsstau bedrohliche Ausmaße angenommen. Die Bundesregierung muss endlich handeln, damit der Norden Schleswig-Holsteins und die skandinavischen Länder nicht vom Rest Europas abgekoppelt werden.

Dies hoben kürzlich der SSW-Landesvorstand, Abgeordnete des SSW im Landtag und Vertreter des süddänischen Entwicklungsrats URS (UdviklingsRåd Sønderjylland) bei einem gemeinsamen Treffen zur grenzüberschreitenden Infrastrukturentwicklung hervor. Um das steigende Verkehrsaufkommen auch in Zukunft bewältigen zu können, müssten Berlin und Kopenhagen sich auf eine Reihe grundlegender, grenzüberschreitender Infrastrukturmaßnahmen verständigen, so die Vertreter von SSW und URS, dessen gemeinsame Infrastrukturvision insbesondere folgende Maßnahmen vorsieht:

• Den Bau einer neuen Hauptverkehrsader an der Westküste parallel zur

SSW IM LANDTAG

A7/E45; von der neu zu bauenden ”Hærvej”-Autobahn durch das zentrale Sønderjylland bis an die Grenze kommend, und weiterführend über B5/A23 mit Anschluss an die A20 inklusive westlicher Elbquerung bei Glückstadt.

• Ein konsequent zweispuriger und elektrifizierter Ausbau der Bahntrasse von Aarhus bis Hamburg samt Kombiterminal in Padborg zur Verlagerung von Straßengütern auf die Schiene.

• Bau eines gemeinsamen deutsch-dänischen Bahnhofs in der Grenzregion für den Personenverkehr.

Jütland-Route: Hauptschlagader des Nordens

„Die Jütland-Route ist und bleibt die Hauptschlagader des Güter- und Personenverkehrs in und durch Schleswig-Holstein. Daran wird auch der Bau der Fehmarnbelt-Querung nichts ändern“, sagt Flemming Meyer, SSW-Landesvorsitzender und verkehrspolitischer Sprecher des SSW im schleswig-holsteinischen Landtag.

Während die Fehmarnbelt-Querung vor allem für die Schweden von Interesse ist, konzentrieren sich die dänischen und norwegischen Unternehmen auch weiterhin hauptsächlich auf die Jütland-Route.

„In Norwegen setzt man nach unserem Kenntnisstand auf eine Ausweitung des Fährbetriebs nach Jütland, während in Dänemark ohnehin über 70 Prozent der industriellen Arbeitsplätze im westlichen Teil des Landes angesiedelt sind. Der Fehmarnbelt-Tunnel wird daher für den dänischen Güterverkehr eher eine kleinere Rolle spielen“, so Meyer.

Es sei also zu erwarten, und das bestätigen auch alle Prognosen, dass der Verkehr über die A7 und über die Bahnstrecke in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird.

Flaschenhals Rendsburg

„Dadurch werden die Nadelöhre Rader Hochbrücke und Rendsburger Hochbrücke zunehmend zum internationalen Problem“, so Lars Harms, Vorsitzender des SSW im Landtag. Hier ließen sich durch einen kombinierter Straßen-/Schienen-Tunnel zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen.

Auch die Vertreter des UdviklingsRåd Sønderjylland zeigten sich besorgt über die Situation südlich der Grenze.

”Wenn es wahr ist, dass die Rader Hochbrücke nur noch etwa 12 Jahre halten wird, dann muss der Bund schnellstmöglich Planungen für einen Ersatzbau

einleiten. Eine Sperrung der A7 wäre für unsere Unternehmen nicht hinnehmbar. Die A7 ist eine Europastraße. Damit steht der Bund seinen europäischen Nachbarn gegenüber in der Pflicht, hier eine intakte Infrastruktur vorzuhalten", sagt Ole Daugbjerg, Vorsitzender des URS.

Parallelstrecke an der Westküste

Die letzte Sperrung der Rader Hochbrücke für den Güterverkehr und die zeitraubenden Umleitungen der Verkehrsströme hätten jedoch auch deutlich gemacht, dass Schleswig-Holstein dringend eine zweite Hauptverkehrsader braucht.

Mehrere süddänische Kommunen und Unternehmen als auch der URS selbst setzen sich deshalb seit geraumer Zeit für eine dänische Westküstenautobahn ein. Diese mache aber nur Sinn, wenn sie auch südlich der Grenze fortgesetzt würde, unterstreicht Daugbjerg.

„Durch den Bau einer Parallelstrecke ließen sich die Kapazität auf Schlag verdoppeln und künftige Engpässe vermeiden".

Auch der SSW setzt sich seit Jahren für eine grenzüberschreitende Westküstenstraße ein. Dies wäre südlich der Grenze über die B5 und A23 nicht nur möglich, sondern auch sinnvoll, erklärte Harms.

„Im weiteren Verlauf würde der Anschluss an die A20 erfolgen und über einen Elbtunnel westlich an Hamburg vorbei gen Süden führen. Eine solche zweite Hauptverkehrsader hätte gleich drei Vorteile: Die Westküste würde besser an das Verkehrsnetz angebunden, die A7 würde entlastet, und es stünde ein vollwertiger Ersatz zur Verfügung, wenn es auf der A7 zu Sperrungen kommt", so Lars Harms.

Jetzt sind Kopenhagen und Berlin gefragt

Wichtig sei aber, dass Berlin und Kopenhagen diese Entscheidung gemeinsam treffen und in eine Vereinbarung gießen. Bisher haben beide Staaten stets auf einander verwiesen; eine Westküstenstrecke mache keinen Sinn, da das jeweilige Nachbarland offensichtlich keine konkreten Planungsabsichten verfolge.

"Wir brauchen endlich eine verlässliche grenzüberschreitende Planung im Rahmen eines europäischen Infrastrukturprojekts. Nur dann haben wir die Gewähr, dass der Norden Schleswig-Holsteins und Skandinavien nicht auf Sicht vom restlichen Europa abgekoppelt werden. Für ein gemeinsames Projekt dürften sich auch wesentlich höhere EU-Fördermittel abrufen lassen",

SSW IM LANDTAG

so Lars Harms abschließend.

SSW IM LANDTAG