



Bettina Hagedorn

Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ bettina.hagedorn@bundestag.de

Pressemitteilung

Berlin, 23.06.22

Über 10 Jahre CSU-Verschleppungstaktik am Nord-Ostsee-Kanal: Verkehrsminister Wissing muss jetzt „Suppe auslöffeln“!

(Fragen von Bettina Hagedorn an das Bundesverkehrsministerium vom 28.04. und 02.06. zum NOK sowie dessen Antwortschreiben vom 25.05. und 20.06.22 zur Kenntnis in der Anlage)

Bettina Hagedorn ist seit 2002 für Ostholstein als SPD Bundestagsabgeordnete Mitglied im Haushaltsausschuss des Bundestages und setzt sich seit 2007 intensiv für die Grundinstandsetzung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) und die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel ein. Allein von 2012 bis 2017 hat der Haushaltsausschuss – und nicht etwa das CSU-geführte Verkehrsministerium – ca. 2,5 Mrd. Euro für verschiedenste Baumaßnahmen am NOK bewilligt: z.B. für den Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel, für die Begradigung der Ostkurve und den Neubau der Levensauer Hochbrücke, für den Ersatz der beiden kleinen Schleusenkammern in Kiel-Holtenau, für den Bau eines Trockeninstandsetzungsdocks und von Schleusentor-Liegeplätzen in Brunsbüttel. Anlässlich der Beratungen des Etats des Verkehrsministeriums im Haushaltsausschuss am 28. April nutzte Bettina Hagedorn die Gelegenheit, um dem Minister Wissing persönlich einen umfangreichen Fragenkatalog zum Sachstand der Baufortschritte und Kostenentwicklungen der wichtigsten Bauvorhaben am NOK zu präsentieren. Am 20. Juni gingen dann auf 10 Seiten

endlich aussagekräftige Antworten ein, die am 22. Juni wieder für eine ausführliche Diskussion im Haushaltsausschuss sorgten, da gleichzeitig der jährliche Bericht zum Fortgang des Neubaus der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel auf der Tagesordnung stand.

Bettina Hagedorn: „Drei CSU-Verkehrsminister haben seit 2009 alle wichtigen Sanierungsmaßnahmen wie den Ausbau der Oststrecke, den Neubau der Levensauer Hochbrücke oder das Trockeninstandsetzungsdock samt Schleusentor-Liegeplätzen in Brunsbüttel konsequent verschleppt, obwohl Baurecht vorlag und seit langem das Geld im Bundeshaushalt bereit steht – damit tritt FDP-Verkehrsminister Wissing ein schweres Erbe an. Der Haushaltsausschuss hat seit dem 28. April in der Ausschusssitzung am 22. Juni bereits zum 3. Mal ausführlich und kritisch das Thema Baufortschritt am Nord-Ostsee-Kanal diskutiert und dem Verkehrsminister deutlich gemacht, dass er von ihm ein Ende dieser Hinhaltetaktik seiner drei Vorgänger und eine entschlossene Priorisierung des NOK-Ausbaus erwartet. Denn bei dieser „Verschleppungstaktik“ von über einem Jahrzehnt sind die Baukosten bei allen Baumaßnahmen natürlich ‚explodiert‘ und müssen jetzt im Haushalt 2023 realistisch abgebildet und damit massiv erhöht werden. Ein aktuelles Beispiel dafür ist der Ersatzneubau der Kleinen Kieler Schleusen, der 2016 noch mit 240 Mio. Euro veranschlagt war, 2019 bereits 315 Mio. Euro kosten sollte und aktuell mit 650 Mio. Euro kalkuliert wird.“

Auf Hagedorns Fragen vom 28. April im Ausschuss hatte das Verkehrsministerium noch am 25. Mai 2022 lapidar geantwortet (Zitat): *"Die Bauarbeiten an den großen Infrastrukturprojekten am NOK u.a. 5. Schleusenammer Brunsbüttel, Ausbau der Oststrecke, Levensauer Hochbrücke - machen Fortschritte..."*. Und dann bei jedem Bauprojekt folgender Satz: *„Der Baufortschritt ist von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln abhängig...“*

Bettina Hagedorn: "Jetzt beantwortet das Verkehrsministerium mit Datum 20. Juni die Fragen auf 10 Seiten immerhin konkreter, aber Fakt ist: wie viel Geld für den vollständigen Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals im Haushalt 2023 ‚on Top‘ bewilligt werden muss, um störungsfrei und zügig den Ausbau insgesamt zu bewältigen, das steht immer noch nicht fest – Aussagen dazu hat der Haushaltsausschuss aber erneut dringend angemahnt. Die Grundinstandsetzung der beiden Großen Schleusen in Brunsbüttel soll zwar 2027 nach Inbetriebnahme der 5. Schleusenammer beginnen, aber wann die Planung dafür beauftragt werden soll – Fehlanzeige! Die Begradigung der Saatseekurve und die Vertiefung des Kanals um einen Meter – beides im

Bundesverkehrswegeplan bis 2023 enthalten – können definitiv nicht vor 2030 beginnen, weil der Ausbau der Ostkurve und die Neuerrichtung der Levensauer Hochbrücke bereits jahrelang verschleppt wurden. Es ist eigentlich ein Schildbürgerstreich, dass der Ausbau der Oststrecke zwar seit 2007 mit 130 Mio. Euro im Bundeshaushalt steht und die Levensauer Hochbrücke seit 2008 mit damals knapp 47 Mio. Euro ... dass beide zusammen heute mit 715 Mio. Euro vom Verkehrsministerium veranschlagt werden mit dem ausdrücklichen Hinweis, dass diese Kostenkalkulation nicht aktuell sei und vermutlich erhöht werden müsse Und dass bis jetzt binnen 13 (!) Jahren lediglich gut 124 Mio. Euro verausgabt werden konnten. Zum Ausbau *der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals* heißt es wörtlich (Zitate): *„Der Bauauftrag für den ersten Bauabschnitt ist im Dezember 2019 vergeben worden. Bis Ende Februar 2020 wurden Rodungsarbeiten durchgeführt. Die nachfolgenden Erdarbeiten laufen planmäßig. Für den zweiten Bauabschnitt wurden im Mai 2021 die Planungsleistungen ausgeschrieben.“* Das Trockeninstandsetzungsdock und die Schleusentor-Liegeplätze in Brunsbüttel – seit 2016/2017 mit zusammen 31 Mio. Euro im Haushalt bewilligt - sollen inzwischen sogar 63 Mio. Euro kosten und per Ausschreibung von einem Privaten ‚geplant, gebaut und betrieben‘ werden... Die Ausschreibung ‚läuft‘ und die Vergabe soll voraussichtlich ‚im März 2023‘ erfolgen. Mehr ist nicht passiert. Es bleibt rätselhaft, warum ein Privater mit Planung, Bau und Betrieb beglückt werden soll, wenn vorhersehbar der einzige Auftraggeber, der Schleusentore dort reparieren, warten und lagern lassen wird, die Bundesrepublik Deutschland sein wird. Es wäre sicherlich preiswerter und vernünftiger gewesen, dieses Vorhaben als staatlichen Betrieb zu organisieren, da die Aufgabe, die meist befahrene Wasserstraße der Welt konsequent durch intakte Schleusentore in gutem Zustand offen zu halten, ja auch quasi eine von öffentlichem Interesse ist. Durch das umweltfreundliche Passieren des NOK werden zudem enorme Treibstoffmengen gespart und das Klima geschützt: im Schnitt 260 Seemeilen und 14 – 18 Stunden Zeitersparnis pro Schiff ‚erspart‘ die Kanalpassage anstatt der Umfahrung Skagens. Minister Wissing hat mit der Verantwortung für dieses Großprojekt angesichts des bisherigen stümperhaften ‚Schneckentempos‘ eine Herkulesaufgabe übernommen, die vom Haushaltsausschuss auch künftig eng begleitet wird – das war die eindeutige Botschaft des gesamten Ausschusses in allen drei Beratungen der letzten 8 Wochen.“