

Glückstädter Erklärung der norddeutschen CDU-Fraktionsvorsitzenden

Beschluss

Die norddeutschen CDU-Fraktionsvorsitzenden aus Schleswig-Holstein, der Freien und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen haben auf ihrer turnusgemäßen Konferenz am 10. März 2014 in Glückstadt folgendes Eckpunktepapier mit Forderungen an die SPD-geführten Landesregierungen und die Bundesregierung beschlossen:

Verkehrspolitik

Im September 2008 einigten sich die fünf norddeutschen Bundesländer in Ahrensburg auf eine Liste von 24 vordringlich zu realisierenden Verkehrsprojekten. Diese Liste umfasste notwendige, überwiegend dem Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen dienende Projekte mit Bedeutung über die Grenzen Deutschlands hinaus. Die „Ahrensburger Liste“ wurde durch die SPD-geführten Bundesländer faktisch aufgekündigt.

Die wirtschaftliche Entwicklung unserer Bundesländer hängt maßgeblich von der Bereitstellung einer hochwertigen, vernetzten Verkehrsinfrastruktur ab. Diese ist die Basis für Wachstum, Arbeitsplätze und Wohlstand. Die SPD-geführten Landesregierungen haben hierfür keinen gemeinsamen Masterplan. Dies zeigen nicht zuletzt die jüngsten Beispiele des auf den kurzfristigen politischen Nutzen ausgerichtete Krisenmanagements am Nord-Ostseekanal (NOK), mangelhafte länderübergreifende Absprachen für wichtige Infrastrukturprojekte wie die Küstenautobahn A20 oder das fehlende Baustellenmanagement entlang der gesamten A 7 in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen. Durch einen Verkehrsinfarkt entlang der A7 droht dem Norden Deutschlands ein wirtschaftlicher Schaden von bislang unbekanntem Ausmaß, der die norddeutschen Häfen, die Logistikbranche und den Tourismus massiv betreffen wird. Die schon seit langem von der CDU geforderte Einsetzung eines A7-Koordinators kommt viel zu spät und droht nur ein Feigenblatt für die berechtigte Kritik an dem fehlenden Verkehrs- und Baustellenmanagement zu werden. Um das zu verhindern, muss der jetzt bestimmte A7-Koordinator und frühere Staatsrat Gerhard Fuchs von den beteiligten Ministerien vorbehaltlos unterstützt werden.

Die Unterzeichner fordern die politischen Entscheidungsträger – insbesondere in den Ländern – auf, die Erfordernisse einer gemeinsam abgestimmten Infrastrukturpolitik in Verantwortung für einander anzuerkennen.

Die Unterzeichner bekennen sich zu folgenden Grundsätzen:

1. Die Fertigstellung der Küstenautobahn A20 ist für Norddeutschland von herausragender Bedeutung. Der Norden braucht zügig die vollständige Realisierung der A20 von Mecklenburg-Vorpommern über Schleswig-Holstein und Hamburg mit fester Elbquerung bis nach Niedersachsen und Bremen. Damit sobald als möglich eine Ausschreibung aller Bauabschnitte erfolgen kann, müssen für alle schleswig-holsteinischen Teilabschnitte die Planungen ohne weitere Zeitverzögerung abgeschlossen werden,
2. Wir wollen in einem breiten gesellschaftlichen Konsens die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern oder Infrastrukturgesellschaften als zusätzliche Beschaffungsvariante für Infrastrukturmaßnahmen nutzen, wenn dadurch Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden kann. Hierzu bedarf es der Fortentwicklung und der mittelstandfreundlichen Ausgestaltung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP).

3. Damit die Küstenautobahn A20 ihre Bypassfunktion für die A7 erfüllen kann, ist der Bau der A26 auf Hamburger Gebiet bis zur A7 und später bis zur A1 (Hafenquerspange) weiterzuführen.
4. Parallel muss mit dem sechsstreifigen Ausbau der A7 von Bordesholm bis Schnelsen/Nord begonnen werden. Der Hamburger Senat ist aufgefordert, die Planungen für eine Grundsanie rung und Erweiterung der A7 nördlich und südlich des Elbtunnels – insbesondere im Bereich des Hamburger Hafens – abzuschließen. Hierzu gehört auch die Deckelung der nördlichen A7.
5. Die Weiterführung der A21 in Richtung Niedersachsen kann langfristig ein nicht zu vernachlässigendes Potential entfalten und sollte grundsätzlich nicht aus den Augen verloren werden. Ein geschlossener Autobahnring ist für die Metropolregion Hamburg von hoher Bedeutung. Deshalb muss die A21 weiter geplant werden.
6. Zudem sprechen sich die Unterzeichner für den schnellstmöglichen Bau der Hafenquerspange (A252) aus. Bei weiteren Planungen sollte der Autobahnring auch im Osten Hamburgs geschlossen werden, indem die A21 zwischen A24 und A250 realisiert wird.
7. Die Unterzeichner bekennen sich zur festen Fehmarnbelt-Querung und zum Neubau einer Bahnstrecke parallel zur Autobahn für den überregionalen Personen- und Güterverkehr für die Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung. Diese schaffen gemeinsam eine deutsch-skandinavische Metropolregion für Wirtschaft und Wissenschaft in der Fehmarnbelt-Region, durch die Arbeitsplätze für die Menschen in Schleswig-Holstein und in der Metropolregion Hamburg während der Bauphase und nach Inbetriebnahme des Tunnels entstehen werden. Die Stärkung des nordeuropäischen Wirtschaftsraumes ist auch im Interesse künftiger Generationen, für deren Chancen wir die Weichen stellen.
8. Von einem gemeinsamen, länderübergreifenden ÖPNV profitieren alle. Der Ausbau gemeinsamer Verkehrsverbände kann in Zukunft zu einer höheren Attraktivität und Leistungsfähigkeit führen und Pendlerströme zwischen den Bundesländern besser bewältigen. Insbesondere die Planungen zur Verbesserung des schienengebundenen Regionalverkehrs sowie zur Ausweitung von Tarifverbünden sollten dabei mit Nachdruck vorangetrieben werden.
9. Die Häfen Norddeutschlands sind zu Wasser, auf der Schiene und auf der Straße auf eine gute Hinterlandanbindung angewiesen. Beim Ausbau des Schienennetzes stehen wir – bedingt durch künftig wachsende Güterverkehre - vor großen Herausforderungen. Die Bahnstrecken zwischen Bremen, Hamburg und Hannover müssen ausgebaut und Engpässe beseitigt werden. Die im Februar 2013 von der Deutschen Bahn AG vorgestellte Untersuchung zur Optimierung der Güterverkehre in Norddeutschland ist eine gute Grundlage für alle weiteren Überlegungen und eine wichtige Diskussionsgrundlage für den Dialog vor Ort. Nach der Entscheidung über eine Vorzugstrasse müssen die notwendigen Maßnahmen vom Bund und den raumordnerisch tätigen Landesbehörden konsequent umgesetzt werden. Weitere 15 Jahre mit Planungen zu vergeuden, werden die CDU-Fraktionsvorsitzenden der Nordländer nicht akzeptieren.
10. Bremen mit dem GVZ und das niedersächsische Umland benötigen einen zügigen Ringschluss der A 281. Der aktuelle Zustand mit einzelnen nicht mit einander verbundenen Teilstücken ist nicht haltbar. Insbesondere der Bau des Wesertunnels muss forciert werden.
11. Seit Mai 2013 befindet sich die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in der Umsetzung. Die neue Organisationsstruktur der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit Sitz in Bonn benötigt eine Nachbesserung mit Blick auf die Belange der Hafenwirtschaft. So müssen die unterschiedlichen Anforderungen an die Seeschifffahrts- und Binnenwasserstraßen im Aufbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes besser

berücksichtigt werden. Um die regionale Präsenz und Kompetenz der WSV in maritimen Belangen zu sichern, bedarf es bei der WSV aus Sicht der norddeutschen CDU-Fraktionsvorsitzenden klarer Zuständigkeiten und kompetenter Ansprechpartner vor Ort mit eigener Entscheidungsbefugnis. Die revierübergreifenden Steuerungsaufgaben für den Betrieb und die Unterhaltung der Seeschiffahrtsstraßen, die Erreichbarkeit der Seehäfen sowie das Verkehrsmanagement in Nord- und Ostsee sollten daher gebündelt und zentral in Norddeutschland angesiedelt werden.

12. Der Ausbau der A14 muss ein herausragender verkehrspolitischer Schwerpunkt bleiben. Mit der Verbindung wird Mecklenburg-Vorpommern mit seinen Häfen an die Wirtschaftszentren Mittel-Ost-Deutschlands angeschlossen. Zudem wird die Erreichbarkeit des Landes für Urlauber verbessert. Die CDU-Fraktionschefs der Nordländer fordern die Landesregierung auf, das Projekt auch gegen den Widerstand von Umweltverbänden weiterhin konstruktiv zu begleiten.
13. Der Fertigbau der B96n auf Rügen hat sich aufgrund unbegründeter Vorbehalte von Umweltverbänden und daraus resultierender Nachfolgekosten unverhältnismäßig verteuert. Lange Staus in den Ferienmonaten sind ein klarer Beleg für die Notwendigkeit eines zügigen Ausbaus der B 96n auf der Urlauberinsel. Die CDU-Fraktionschefs der Nordländer fordern die Landesregierung auf, das Projekt auch gegen den Widerstand von Umweltverbänden weiterhin konstruktiv zu begleiten.
14. Verkehrsverbindung Stralsund-Malmö. Der geplante Tunnel zwischen Stralsund und Malmö soll Berlin mit der norwegischen Hauptstadt Oslo verbinden. Als Baubeginn für den Tunnel ist 2025 im Gespräch. Aufgrund der sich daraus ergebenden Chancen für Mecklenburg-Vorpommern und die angrenzenden Bundesländer unterstützen die CDU-Fraktionschefs das geplante Großprojekt.

Energiepolitik und EEG

15. Der geregelte Ausbau der Windenergie – Onshore und Offshore – bleibt für uns der bedeutendste Faktor der erneuerbaren Energien und ist für unsere Länder von herausragender Bedeutung bei der Umsetzung der Energiewende. Wir fordern von Bundesenergieminister Gabriel, dass er seine EEG-Novelle unvoreingenommen korrigiert. Wir erwarten dabei insbesondere neue Vorschläge zu den Vergütungshöhen von Windparks. Die Erhöhung der Prämien an schlechteren Windstandorten fernab der Küsten macht volkswirtschaftlich keinen Sinn. Windenergie muss dort erzeugt werden, wo der Wind weht. In diesem Zusammenhang ist es ebenso wenig akzeptabel, dass im Jahr 2013 planerisch abgeschlossene Windstromprojekte, die lediglich noch auf ihre abschließende Genehmigung warten, keinen Vertrauensschutz mehr genießen sollen. Ein Systemwechsel der festen Einspeisevergütung durch ein Ausschreibungsmodell ab 2017 ins Blaue hinein ist nicht verantwortbar. Die bundesweite Umlage der Netzausbaukosten muss auch auf der Verteilernetzebene eine Rolle spielen. Deshalb lehnen den geplanten atmenden Deckels ab, denn er behindert in seiner jetzigen Auslegung das Repowering von Altanlagen. Der Ausbaukorridor muss aus unserer Sicht als Netto-Zubau definiert werden.
16. Weil die Weiterleitung des produzierten Windstroms sichergestellt werden muss, ist gleichzeitig zwingend ein Leitungsnetzausbau erforderlich. Schon jetzt wird mehr Strom durch Windenergieanlagen in den Ländern bereitgestellt, als in zur Verfügung stehende Netze eingespeist werden kann. Das führt schon heute zu der unhaltbaren Situation, dass Windenergieanlagen im Leerlauf trotzdem vergütet werden müssen. Der Ausbau der Netzinfrastruktur und die Speicherung von Windenergie sind die wichtigsten und die nächsten Jahre dominierenden Themen der nachhaltigen Energieversorgung. Die norddeutschen CDU-Fraktionsvorsitzenden werben um eine breite Akzeptanz im Hinblick auf den Ausbau der Energieinfrastruktur. Hierbei ist es

wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger umfangreich beteiligt werden und auch die Möglichkeit von erdverlegten Hochspannungskabeln (110 KV) ergebnisoffen geprüft wird, soweit diese wirtschaftlich realisierbar sind. Dafür sind die Möglichkeiten des im Juni 2011 geänderten Energiewirtschaftsgesetzes zu nutzen, in dem Erdkabel bei 110 KV als Regelfall vorgesehen sind. Wir fordern die SPD-geführten Landesregierungen auf, den Netzausbau mit 380 KV- und 110 KV-Leitungen zu forcieren und nicht – wie zum Beispiel im schleswig-holsteinischen Kreis Ostholstein – zu verzögern, obwohl der Bedarf durch die Bundesnetzagentur angemeldet worden ist. Die Bundesfachplanung zur Realisierung der Gleichstrom-Verbindung „Sued.Link“ zwischen Wilster und Grafenrheinfeld ist konstruktiv von den Ländern zu begleiten.

Ehemalige Bundeswehrstandorte: Konversion unterstützen

17. Im Bundeskoalitionsvertrag ist festgelegt worden, die Umnutzung aufgegebenen Bundeswehrstandorte durch die Kommunen mit einem Förderprogramm für die verbilligte Abgabe der Konversionsliegenschaften in Höhe von 100 Mio. Euro zu unterstützen. Zu diesem Zweck soll die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben bei der Verwertung ehemaliger militärischer Liegenschaften auch die strukturellen Ziele von Bund, Ländern und Kommunen berücksichtigen. Denn eine den kommunalen und regionalen Zielvorstellungen entsprechende Nachnutzung muss auch dann möglich sein, wenn diese nicht zum vollen Wert zu realisieren ist. Gerade kleinere und finanzschwächere Kommunen könnten sonst schnell am Rand ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit sein.

Darüber hinaus fordern wir die SPD-geführten Landesregierungen auf, den betreffenden Kommunen bei dieser Aufgabe auch dadurch zu helfen, indem sie die Regionalmanagements für eine bessere Vernetzung der Länder, Kreise und Kommunen auch über Ländergrenzen hinweg stärken. Bei der Erstellung von fundierten Nachnutzungs- und Vermarktungskonzepten sollen die Kommunen durch Zuschüsse aus Landesmitteln unterstützt werden.

Olympiabewerbung

18. Die CDU-Fraktionsvorsitzenden bewerten eine Bewerbung Hamburgs, Olympische Sommerspiele und Paralympics in der Freien und Hansestadt und ihren Nachbarländern durchzuführen, positiv und wollen dieses Vorhaben gemeinsam unterstützen.

Hierzu gilt es folgende Punkte zu beachten:

- Eine Bewerbung kann nur nach einem positiven Grundsatzbeschluss des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) erfolgen. Hamburg sollte die Bereitschaft signalisieren, sich für den Wettbewerb zur Ausrichtung Olympischer Sommerspiele und Paralympics ab 2024 oder 2028 zur Verfügung zu stellen.
- Eine Bewerbung kann nur im Schulterschluss mit dem Bund, allen fünf norddeutschen Bundesländern, den Verbänden des organisierten Sports und dem Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) sowie der Wirtschaft und der Bevölkerung erfolgen.
- Neben Hamburg als Hauptaustragungsort der Sommerspiele und der Paralympics könnten auch die benachbarten norddeutschen Länder nach Verhandlungen mit Hamburg für Wettbewerbe, wie zum Beispiel im Segelsport, Surfen, Freiwasserschwimmen, Wasserspringen oder Reitsport, in ein Konzept eingebunden werden. Dies würde die Kosten für die Freie und Hansestadt Hamburg senken, die Vorzüge einzelner Standorte in ihren Sportdisziplinen hervorheben und den Wert auch für andere Standorte in Norddeutschland mehren.
- Es müssen die Maßgaben der Weiterentwicklung der Agenda 2020 des IOC (Saubere Sport und Nachhaltigkeit bei allen Projekten) beachtet werden.

- 215 • Olympische Spiele sind ein Fest für die Sportler und für die Menschen. Wichtig ist da-
216 her, dass eine Bewerbung von einer deutlichen Mehrheit der Bürger getragen wird.
217 Noch vor einer offiziellen Bewerbung muss um die Zustimmung der Menschen in
218 Hamburg und Norddeutschland geworben werden. Olympische Spiele in Norddeutsch-
219 land bieten gerade die Chance, verloren gegangenes Vertrauen in das IOC und in einen
220 sauberen Sport wiederherzustellen.

221
222
223

224 Glückstadt, 10. März 2014

225
226
227

228 *Johannes Callsen*

229 *Vorsitzender CDU-Landtagsfraktion Schleswig-Holstein*

230
231
232

233 *Vincent Kokert*

234 *Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion Mecklenburg-Vorpommern*

235
236
237

238 *Thomas Röwekamp*

239 *Vorsitzender der CDU-Bürgerschaftsfraktion Bremen*

240
241
242

243 *Björn Thümler*

244 *Vorsitzender der CDU-Fraktion Niedersachsen*

245
246
247

248 *Dietrich Wersich*

249 *Fraktionsvorsitzender der CDU-Bürgerschaftsfraktion Hamburg*