

Erklärung der verkehrs- und hafenpolitischen Sprecher der CDU-Fraktionen in den Landtagen von Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie in den Bürgerschaften von Bremen und Hamburg anlässlich des Sprechertreffens vom 24. Mai 2013:

„Auf guten Wegen“

Norddeutschland profitiert von der CDU-geführten Bundesregierung und muss auch weiterhin zusätzliche Bundesmittel zum Erhalt und Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur erhalten!

Die CDU-Fraktionen in den Bundesländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sind sich bewusst, dass eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und eine möglichst gute Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger entscheidende Voraussetzungen für wirtschaftliches Wachstum, sichere Arbeitsplätze und die Zukunftsfähigkeit Norddeutschlands sind.

Aufgrund der deutschen Wirtschaftsstruktur mit seiner hohen Exportquote kommt den deutschen Hafenstandorten eine große gesamtstaatliche Verantwortung beim möglichst schnellen, sicheren und effektiven Transport und Umschlag der verschiedenen Waren zu. Vor der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ab Herbst 2008 führten immer neue Rekordmarken beim Hafenumschlag auch zu einem deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf den Straßen, Schienen und Wasserwegen Norddeutschlands. Nach einem kurzen, aber dramatischen Einbruch hat sich die deutsche Wirtschaft bereits seit Mitte 2009 erfreulich schnell erholt und verzeichnet seitdem – im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Volkswirtschaften – wieder ein stabiles Wachstum. Dies führt allerdings auch zu einem weiterhin beachtlichen Anstieg der Wirtschaftsverkehre insbesondere in den hafennahen Regionen Norddeutschlands. Verbunden mit weiteren Faktoren, wie etwa zunehmender Verkehre von und nach Skandinavien und der anhaltenden Bevölkerungszunahme in einzelnen norddeutschen Ballungsräumen, zum Beispiel in Hamburg, sind eine Reihe von Straßen, Schienen und Wasserwegen am Rand ihrer Aufnahmefähigkeit angelangt.

Gleichzeitig haben wir in ländlichen Regionen Norddeutschlands jedoch oftmals vor allem aufgrund des demografischen Wandels mit einer genau gegenteiligen Entwicklung zu kämpfen, die ebenfalls große Herausforderungen für die künftige Verkehrspolitik mit sich bringt. Wollen wir eine Abwärtsspirale bei der Attraktivität dieser Regionen verhindern, wird es auch in Zukunft notwendig sein, eine ansprechende Infrastruktur für eine dort immer kleiner werdende Bevölkerung aufrecht zu erhalten. Für uns steht außer Frage, dass alle Bürgerinnen und Bürger

unserer Länder den Anspruch auf eine ihren Bedürfnissen entsprechende moderne Verkehrsinfrastruktur haben.

Die CDU-geführte Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren beachtliche Anstrengungen unternommen, um in ganz Deutschland und gerade auch in Norddeutschland das bestehende Netz an Bundesfernstraßen, Schienenwegen des Bundes und Bundeswasserstraßen zu erneuern und auszubauen. Neben den ohnehin längerfristig vorgesehenen Finanzaufwendungen durch das Bundesverkehrsministerium sind in diesem Zusammenhang vor allem die zielführenden und für die Wettbewerbsfähigkeit wichtigen Mittel aus

- dem Konjunkturpaket II für die Jahre 2009 bis 2011,
- dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I für die Jahre 2012 bis 2013 und
- dem erst im Dezember 2012 beschlossenen Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II

zu nennen. Die hierbei eingesetzten zusätzlichen Finanzmittel haben entscheidend dazu beigetragen, den Wirtschaftsstandort Deutschland in einer schwierigen weltwirtschaftlichen Lage als Exportnation zu festigen. Durch zusätzliche Aufträge konnte die Existenz zahlreicher regionaler (Bau-)Unternehmen mit ihren Beschäftigten gesichert werden und die Binnennachfrage weiter gesteigert werden. Ausdrücklich sprechen wir dabei der Ressortspitze um Minister Peter Ramsauer und Staatssekretär Enak Ferlemann unseren Dank aus, denen es trotz der ehrgeizigen Haushaltskonsolidierungsanstrengungen der Bundesregierung gelungen ist, nach den etwa 2 Mrd. € zusätzlicher Mittel für Verkehrsprojekte des Konjunkturpakets II und der etwa 1 Mrd. € für das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I erneut weitere Finanzmittel in Höhe von 750 Mio. € neben den bestehenden Anschlägen im Verkehrshaushalt durch die Verabschiedung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II durchzusetzen.

I. Begonnene und abgeschlossene Infrastrukturprojekte in Norddeutschland

In Norddeutschland konnten auf diese Weise bereits zahlreiche wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte auf den Weg gebracht, begonnen oder zum Teil auch frühzeitiger als ursprünglich geplant realisiert werden. Zu nennen wären beispielhaft:

Bremen

In Bremen hat der Bund in den vergangenen Jahren die Voraussetzungen für die Vertiefung der Außen- und Unterweser geschaffen, die vollständig vom Bund finanziert wird. Die Ausbaumaßnahme wird zurzeit noch beim Bundesverwaltungsgericht beklagt. Bei der Anpassung der Mittelweser hat der Bund der Freien Hansestadt Bremen angeboten, die erheblichen Mehrkosten gegenüber

der ursprünglichen Kostenschätzung aus dem Jahr 1994 weitestgehend zu übernehmen, solange Bremen seinen vertraglich vereinbarten Finanzierungsanteil rechtzeitig leistet. Der Bund unterstützt die Ertüchtigung des Schienenknotens Bremen, um die Kapazität für die Hafenhinterlandverkehre zu erhöhen. Als Beitrag zur besseren Anbindung des niedersächsischen Umlands an das Bremer Stadtzentrum hat der Bund auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 mit erheblichen Mitteln unterstützt. Die Ausbaumaßnahme konnte somit in diesem Jahr fertig gestellt werden.

Hamburg

Die Erweiterung der Fahrtstreifen auf der A1 zwischen Hamburg und Bremen hat einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, Rückstauungen in das Hamburger Stadtgebiet zu verhindern und setzte gleichzeitig die Voraussetzungen für weitere Baumaßnahmen wie etwa die anstehende Erweiterung der Fahrtstreifen der A7. Im vergangenen Jahr hat der Bund die Finanzierung der dringend notwendigen Arbeiten zur sicherheitstechnischen Nachrüstung der ersten Elbtunnelröhre (Oströhre) übernommen, die nun wieder den gewachsenen Anforderungen der Wirtschafts- und Individualverkehre entspricht. Gleichzeitig hat er die Mittel für die Grundinstandsetzung der A7 zwischen Hamburg-Marmstorf und dem Autobahndreieck Hamburg-Südwest freigeben, so dass auch dieser Streckenabschnitt bis Oktober 2012 erneuert werden konnte.

Darüber hinaus hat Hamburg u.a. von der schnellen Unterstützung des Bundes in jüngster Vergangenheit bei zahlreichen Sanierungsmaßnahmen seiner Bahnhöfe profitiert, zu nennen wären etwa die Erneuerung der alten Fallblattanlagen am Bahnhof Hamburg-Altona, der Aufzugstausch am Bahnhof Hamburg-Rahlstedt und die Erneuerung der Fußgängerbrücke am Bahnhof Poppenbüttel.

Mecklenburg-Vorpommern

Für die touristische Erschließung der Insel Rügen war insbesondere die Finanzierung des ersten Bauabschnitts der B96n, die nun direkt an die Rügenbrücke anschließt, mit Mittel des Bundes von herausragender Bedeutung. Im westlichen Landesteil konnten in den letzten Jahren wichtige Abschnitte der A14 dank der Finanzierung durch den Bund realisiert werden, so dass sie nun bereits von Wismar bis zum Dreieck Schwerin durchgängig zu befahren ist und als Verbindung zwischen A20 und A24 fungiert. Auch konnten zahlreiche Ortsumgehungen dank entsprechender Bundesmittel in den letzten Jahren in Angriff genommen bzw. umgesetzt werden, was vielerorts zu einer spürbaren Entlastung der Menschen in den betreffenden Städten und Dörfern Mecklenburg-Vorpommers beigetragen hat.

Bei den Schienenprojekten hat die CDU sich immer für den Streckenausbau Rostock - Berlin stark gemacht. Seit September 2012 wird nun an der Regionalbahn-Strecke gebaut, wobei auf einer Strecke von 63 Kilometern Gleise und technische Ausrüstung erneuert werden, um auf der Strecke Höchstgeschwindigkeiten bis zu 160 km/h und höhere Achslasten garantieren zu können. Aufgrund der für

Schienenverkehre schwierigen topographischen Voraussetzungen muss der Ausbau zu den aufwendigsten Infrastrukturprojekten Deutschlands gezählt werden. Die eingesetzten Mittel des Bundes und der EU führen zu einer wichtigen Attraktivitätssteigerung des Wirtschafts- und Hafenstandortes Rostock.

Niedersachsen

In Niedersachsen konnten in den letzten Jahren die großen Magistralen A1, A2 und A7 ausgebaut werden und neue Autobahnabschnitte auf der A26, der A31, der A33 und der A39 begonnen und zum Teil bereits realisiert werden. Im Rahmen des Verkehrsinfrastrukturbeschleunigungsgesetzes hat der Bund im Februar 2012 Straßenbaumaßnahmen an der A1, A7 und A31 sowie sieben Ortsumgehungen und sechs weitere Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen in Niedersachsen finanziell abgesichert. Im März 2012 hat er mit dem Investitionsrahmenplan neue Projekte für den Bau bzw. Ausbau der A7, A20, A26, A33, A39 sowie von 18 Abschnitten von Bundesstraßen aufgenommen. Mit dem Bau der Emslandautobahn (A31) wurden die positiven Auswirkungen des Infrastrukturausbaus auf Beschäftigung und Wachstum in jüngster Zeit eindrucksvoll bewiesen.

Schleswig-Holstein

Bei dem für Schleswig-Holstein zentralen Projekt des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) konnte zwischenzeitlich das bis 2021 laufende Projekt des Baus der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel mit im Bundeshaushalt fest verankerten Verpflichtungsermächtigungen über 375 Mio. € voll durchfinanziert werden. Gleichsam ist der Bau eines Versorgungs-Dükers im Bereich der Schleusenanlagen in Brunsbüttel in Vorbereitung auf den Neubau der Expressschleuse als 5. Kammer.

An Straßenverkehrsprojekten sind mit dem Ausbau der A20 zwischen Lübeck und Bad Segeberg und dem Anschluss an die A21 sowie dem Ausbau der A21 zwischen Stolpe und Nettelsee die beiden größten Städte des Landes, Kiel und Lübeck, näher zusammengerückt. Zudem hat der Bund beim sechsspurigen Ausbau der Sanierung der A7 zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und dem Elbtunnel in Hamburg die Finanzierung in öffentlich-privater Partnerschaft vorangetrieben und Mittel für den durchgängigen Ausbau der A23 im Bereich Itzehoe zur Verfügung gestellt.

Im Schienenverkehr ist u.a. der Mitteleinsatz des Bundes beim zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der AKN zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen zu würdigen.

II. CDU-Tatkraft im Vergleich mit fehlendem Gestaltungswillen bei SPD, Grünen und Linken

All diese Beispiele verdeutlichen, dass die von SPD, Grünen und Linken gebetsmühlenartig wiederholte Behauptung, die Bundesregierung vernachlässige Norddeutschland mit der Wahrheit nichts gemein hat. Es ist vielmehr so, dass SPD-

geführte Landesregierungen mit der Durchführung von den mit Bundesmitteln finanzierten Infrastrukturprojekten in Norddeutschland häufig überfordert scheinen.

So wird beispielsweise in Bremen die seit 25 Jahren nicht fertig gestellte Stadtautobahn 281 zu einer immer größeren Belastungsprobe für die Wirtschaft. Der Bund hat schon lange die Finanzierung zugesichert, der Bremer Senat verhindert jedoch den Bau der letzten beiden Autobahnabschnitte aufgrund planerischer und verfahrenstechnischer Fehler sowie einer weitgehend unkoordinierten Einbindung von Bürgerinitiativen in die Entscheidungsprozesse. Der Bund hat hier in der Vergangenheit sehr große Geduld gezeigt und sich dazu bereit erklärt, einen Großteil der Mehrkosten durch die von Bremen gewünschte Änderung an der Trassenführung zu übernehmen. Ähnliche Probleme gab es beim Ausbau der Cherbourger Straße zur besseren Anbindung der Überseehäfen in Bremerhaven, für die der Bund bereits 2008 120 Mio. € zugesagt hat, das Land Bremen aber bis Ende 2012 die Finanzierung der restlichen 40 Mio. € nicht abschließend klären konnte.

Schon nach wenigen Monaten rot-grüner Regierungstätigkeit in Niedersachsen lässt sich konstatieren, dass die Planfeststellung wichtiger Infrastrukturprojekte wie der länderübergreifenden Küstenautobahn A20 und A39, die auch der verkehrlichen Entlastung Hamburgs dienen, bewusst durch die Landesregierung verzögert wird. Im kommunalen Straßenbau werden 25 Mio. € jährlich gestrichen. Rund ein Viertel aller für den kommenden Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Straßenbauprojekte droht somit die Streichung.

Während etwa Mecklenburg-Vorpommern seit 1990 auf Druck der CDU 300 km der A20 realisieren konnte, hat Schleswig-Holstein bislang gerade einmal 30 km geschafft. Dies liegt ursächlich darin begründet, dass zwischen 1990 und 2005 keine wesentlichen Planungen für Infrastrukturprojekte mit überregionaler Bedeutung seitens der damaligen SPD-geführten Landesregierung vorbereitet oder planfestgestellt wurden. Somit konnten in diesem Zeitraum auch keine Bundesmittel umgesetzt werden. Seit erneuter Übernahme der Regierungsfunktion durch die SPD im Jahr 2012 scheint sich diese Vorgehensweise weitgehend zu wiederholen.

Zu diesen Unzulänglichkeiten sozialdemokratischer Verkehrspolitik gesellt sich bei Grünen und Linken leider oftmals noch eine grundsätzliche Skepsis und Ablehnung gegenüber dringend notwendigen Verkehrsprojekten. Einer von SPD, Grünen und Linken angestrebten Regierungsbeteiligung auf Bundesebene sehen wir daher vor allem hinsichtlich der Gefahren für eine weiterhin solide Investitionspolitik in zwingend erforderliche Verkehrsprojekte Norddeutschlands mit allergrößten Sorgen entgegen. Daher begrüßen die CDU-Fraktionen in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein das Bestreben der CDU-geführten Bundesregierung auch nach der Bundestagswahl zahlreiche einzelne Maßnahmen in Norddeutschland in den kommenden Jahren durchzuführen, um die Substanz von Fernstraßen, Schienenwegen und Wasserstraßen zu sichern und auch neue Projekte zielstrebig zu realisieren. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien in

diesem Zusammenhang folgende für uns sehr wichtige Einzelmaßnahmen aufgeführt, die bis zum Jahr 2030 realisiert werden sollten.

Bremen

Neben der bereits genannten Realisierung der fehlenden Teilstücke der A 281 kommt nach Ansicht der CDU-Fraktion für Bremen in den kommenden Jahren vor allem dem Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven sowie der Fertigstellung der B 212 und der B6n eine besondere Bedeutung zu. Hinsichtlich der Hafenhinterlandanbindung halten wir die Realisierung der Y-Trasse (Hannover - Hamburg/Bremen) nach wie vor für die erfolgversprechendste Möglichkeit, die sich aus den wachsenden Hafengüterverkehren ergebenden Probleme für den nordwestdeutschen Raum zu lösen. Sollte sich jedoch abzeichnen, dass eine Realisierung nicht machbar ist, würden wir auch eine alternative Streckenführung begrüßen.

Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenweser trägt in hohem Maße zur Sicherung der 86.000 Arbeitsplätze bei, die von den Bremischen Häfen abhängen. Wir appellieren daher an die vor dem Bundesverwaltungsgericht klagenden Parteien (BUND und einzelne Landwirte) ihre Klage zurückzunehmen oder zumindest dem Beispiel der Gemeinde Stadland (Wesermarsch) folgend, einem Vergleich mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht länger im Wege zu stehen. Abstriche von der planfestgestellten Maßnahme, etwa ein Verzicht auf die Fahrrinnenanpassung zwischen Brake und Bremen, sind für uns jedoch nicht akzeptabel.

Hamburg

Um den wachsenden Verkehrszahlen im Großraum Hamburg Rechnung zu tragen, spricht sich die CDU für den geplanten achtstreifigen Ausbau der A7 aus und setzt sich zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Emissionen gleichzeitig für die Realisierung des „Hamburger Deckel“ auf der A7 ein. Ebenfalls muss es zum achtstreifigen Ausbau der A1 bis zur niedersächsischen Landesgrenze kommen und die A26 als wichtiges Verbindungsglied zwischen der A7 und der A1 im Hamburger Süden realisiert werden (Hafenquerspange mit neuer Süderelbebrücke). Zur funktionaleren Steuerung der Verkehre muss in diesem Bereich auch die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichstraße vorgenommen werden. Schließlich messen wir der Umsetzung der Projekte A20 und A21 im Hinblick auf ihre Umfahrfunktion für das Hamburger Stadtgebiet eine große Bedeutung bei. In die gleiche Richtung zielt perspektivisch eine Ostquerung der Verkehre um Hamburg herum.

Bei den anstehenden Schienenprojekten setzt sich die CDU vor allem für alle Entlastungsmaßnahmen beim Eisenbahnknoten Hamburg ein und spricht sich auch für eine weitere Ertüchtigung und den Ausbau der Hafenbahnen aus. Hinsichtlich der Hafenhinterlandanbindungen ist sich die CDU-Fraktion mit vielen anderen Hafenstandorten einig, dass die Planung, der Bau und die Fertigstellung der Y-Trasse die beste Lösung für die Kapazitätsengpässe des künftigen Güterverkehrs wäre. Zur besseren ÖPNV-Anbindung des nordöstlichen Stadtgebietes und des

schleswig-holsteinischen Umlandes fordern wir den mehrgleisigen Ausbau der S4 nach Bargteheide.

Weiterhin sprechen wir uns dafür aus, dass die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe trotz der gerichtlichen Auseinandersetzung so schnell wie möglich realisiert werden soll und appellieren an die Umweltverbände, im Interesse des Erhalts der bundesweit vom Hamburger Hafen abhängigen 261.000 Arbeitsplätze, ihre Klage zurückzunehmen.

Mecklenburg-Vorpommern

Dem Weiterbau der A14 von Schwerin nach Magdeburg misst die CDU-Fraktion in Mecklenburg-Vorpommern große Bedeutung bei, um die erforderliche infrastrukturelle Anbindung des Hafens Wismar an die Wirtschaftsstandorte in Mittel- und Süddeutschland sowie der Tourismuszentren an der Mecklenburger Ostseeküste nachhaltige zu gewährleisten.

Bei den Schienenprojekten setzt sich die CDU für die Bahnstrecke Stralsund – Pasewalk – Berlin als östliche Ergänzung zur „Berliner Nordbahn“ ein, die bereits heute Stralsund über Neubrandenburg und Neustrelitz mit der Hauptstadt verbindet. Für die besonders strukturschwache Region nahe der polnischen Grenze wäre dies ein wichtiger Beitrag zur Haltung und ggf. sogar Gewinnung neuer Einwohner. Als einem der letzten bislang nicht realisierten Projekte „Deutsche Einheit“ werden wir uns in den kommenden Jahren auch mit Nachdruck für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Schwerin – Lübeck einsetzen. Gerade vor dem Hintergrund der anstehenden Fehmarnbeltquerung kommt diesem Projekt auch zur Entlastung des Schienen-Nadelöhrs Hamburg mit dem Rangierbahnhof Maschen eine große Bedeutung zu.

Niedersachsen

Die niedersächsische CDU-Landtagsfraktion wird sich in den kommenden Jahren u.a. für den Bau der A39 von Wolfsburg nach Lüneburg als Lückenschluss Richtung Hamburg stark machen. Sie steht zur Küstenautobahn A20 mit fester Elbquerung bei Drochtersen, die den Nordwesten mit den Seehäfen besser anbinden und eine Verknüpfung der europäischen Fernstraßen nach Skandinavien und Nordosteuropa ermöglichen soll. Ziel bleibt der durchgängige sechsspurige Ausbau der A1 von Hamburg über Bremen nach Nordrhein- Westfalen und der A7 von Göttingen bis Hamburg, sowie mittelfristig der achtspurige Ausbau der A2 im Großraum Hannover. Schließlich muss auch die E233 von Meppen nach Cloppenburg ausgebaut werden.

Bei den Schienenprojekten bekennt sich die CDU zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven inklusive der damit verbundenen Lärmschutz- und Elektrifizierungsmaßnahmen.

Bei den Wasserstraßen müssen der Ausbau des Mittellandkanals mit Stichkanälen und Schleusen, des Dortmund-Ems-Kanals und des Elbe-Seitenkanals mit dem

Abstiegsbau- und Schiffshebewerk Scharnebeck sowie Fahrrinnenanpassungen von Elbe, Ems, Weser und Mittelweser umgesetzt werden. Die CDU wird sich dafür einsetzen, dass es im Zusammenhang mit der WSV-Reform bis auf weiteres keine Standortschließungen oder betriebsbedingten Kündigungen im für die Hinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen wichtigen Bundesland Niedersachsen gibt. In den vergangenen Jahren hatte die CDU-geführte Landesregierung mehr als 1 Milliarde Euro in die Niedersächsischen Seehäfen investiert. Wir fordern SPD und Bündnis 90 / Die Grünen dazu auf, diesen Kurs beizubehalten und weiterhin ausreichend Mittel für die sechs großen Seehäfen (Brake, Cuxhaven, Emden, Nordenham, Stade und Wilhelmshaven) sowie den tideunabhängig zu erreichenden Tiefwasserhafen JadeWeserPort in Wilhelmshaven bereit zu stellen.

Schleswig-Holstein

Für die CDU-Fraktion kommt dem Gesamtprojekt „NOK-Elbe“ mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe und dem Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zur Stärkung der maritimen Wirtschaft Norddeutschland in den nächsten Jahren eine besondere Bedeutung zu. Im Einzelnen sind bei den NOK-Ausbau folgende Maßnahmen zu berücksichtigen: Sanierung der Schleusen in Brunsbüttel, Anpassung der Oststrecke zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau, die Vertiefung des Kanals auf der Gesamtstrecke um 1 m, die Sanierung der Kiel-Holtenauer Schleusen und der Neubau der Levensauer Hochbrücke.

Statt kurzfristiger Notmaßnahmen brauchen wir einen nationalen Aktionsplan für den NOK, in dem die einzelnen Sanierungsschritte zeitlich und finanziell klar beschrieben sind. Hierfür soll gemeinsam mit dem Bund, den norddeutschen Bundesländern sowie den wichtigsten Akteuren der maritimen Wirtschaft ein Maßnahmenpaket zum Erhalt und Ausbau des Kanals ausgearbeitet werden. Alle Maßnahmen im Rahmen eines nationalen Aktionsplans sollen zwischen dem Land und dem Bund vertraglich fixiert werden. Darüber hinaus muss der Bund die erforderlichen Finanzmittel in der derzeit geschätzten Höhe von 1,4 Mrd. € für die Gesamtmaßnahme zeitgerecht bereitstellen.

Der Südwesten des Bundeslandes würde vom Weiterbau der A20 und einer westlichen Elbquerung in hohem Maße profitieren, daher wird die CDU auf dieses Projekt ein besonderes Gewicht in der verkehrspolitischen Arbeit der kommenden Jahre legen.

Bis zur Eröffnung der festen Beltquerung im Jahr 2021 muss die Elektrifizierung der Bahnverbindung von Lübeck nach Puttgarden erfolgt sein. Anschließend muss bis spätestens 2028 der zweigleisige Aus- und Neubau der Strecke realisiert werden. Wichtig im Zusammenhang mit einem modernen und zukunftssicheren ÖPNV-Angebot in der Region ist der Ausbau der S4 mit neuen, separaten S-Bahn-Gleisen ab Hamburg-Hasselbrook und zwischen Ahrensburg-Gartenholz bis Bargteheide.

Norddeutschland braucht auch künftig mutige Entscheidungen bei der Umsetzung seiner Verkehrsprojekte

Die Beispiele machen deutlich, dass gerade für Norddeutschland in den nächsten Jahren äußerst wichtige Entscheidungen für eine zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur zu treffen sind. Ein Vergleich der bisherigen Verkehrspolitik der deutschen Parteien macht deutlich, dass nur eine CDU-geführte Bundesregierung den Mut und die Durchsetzungskraft hat, diese Entscheidungen auch im Sinne der Bürgerinnen und Bürger zu treffen und die notwendigen Prioritäten zu setzen, um die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen auch tatsächlich sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang erinnern die CDU-Fraktionen an die im September 2008 durch die fünf norddeutschen Bundesländer beschlossene Ahrensburger Liste mit ihren 24 vordringlich zu realisierenden Verkehrsprojekten. Die davon noch nicht in Angriff bzw. noch nicht realisierten Vorhaben müssen mit deutlich erhöhter Intensität geplant und fertiggestellt werden. Ziel muss es sein, bis zum Jahr 2020 für alle diese Projekte zumindest Baureife zu erzielen und bis zum Jahr 2030 alle Einzelmaßnahmen abgeschossen zu haben.