Dr. h. c. Jürgen Koppelin

(A) – Mehr Geld allein bringt es im Moment nicht. Warten wir erst einmal die Ausschreibung ab. Ich will ausdrücklich ein Lob dafür sagen, dass es bei dieser Ausschreibung auch eine juristische Begleitung gibt, nicht dass später, wenn wir die Ausschreibung haben, andere, die sich daran beteiligt haben, vielleicht dagegen klagen und wir weitere Verzögerungen bekommen. Insoweit große Anerkennung, dass auch das berücksichtigt worden ist!

Aber, Herr Minister Meyer, eines will ich loswerden, weil Sie so viele Vorwürfe machen, und das bei Ihrer Politik in Schleswig-Holstein. Nur damit Sie wissen, wer Minister Meyer ist: Er macht jetzt für die Straßen ein Schlaglochkataster.

(Zuruf von der CDU/CSU: Aber kein Geld!)

– Er hat kein Geld. Aber so kriegt er seine Bilanzen hin. Da haben Sie zwei Schlaglöcher nebeneinander; die müssen registriert werden. Das ist ganz klar. Die Bilanz ist dann positiv, indem sie aus beiden Schlaglöchern jetzt ein großes Schlagloch machen. Dann sieht die Bilanz natürlich anders aus. Das ist die Politik von Herrn Meyer, nur damit Sie wissen, mit wem Sie es zu tun haben.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Ich will auch ausdrücklich sagen, Herr Meyer: Es ist kein guter Stil, wenn Sie den Bundesverkehrsminister über die Medien zu einem Treffen auf bundeseigener Liegenschaft nach Schleswig-Holstein einladen, und der Minister erfährt einen Tag vorher von dem Treffen.

(B) Versuchen Sie mal einen anständigen Umgang unter den Ministern! Dann kriegen wir das mit dem Kanal auch hin.

Herzlichen Dank für Ihre Geduld.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Christian Lange [Backnang] [SPD]: Das war ein schlechter Beitrag!)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Das Wort hat die Kollegin Bettina Hagedorn für die SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

Bettina Hagedorn (SPD):

Frau Präsidentin! Herr Minister! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Ich bin froh, dass die SPD dieses Thema heute prominent auf die Tagesordnung gesetzt hat und dass wir das Thema Nord-Ostsee-Kanal so diskutieren, wie es sich gehört, nämlich als eine nationale Aufgabe. Ich stimme all denen zu, die vor mir gesagt haben, dass das etwas ist, bei dem man eigentlich vernünftigerweise an einem Strang und in eine Richtung ziehen sollte. Ich glaube, wir aus Norddeutschland sind im Sinne der Sache alle dazu bereit.

Der Punkt ist nur, dass Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, und vor allem dem Herrn Verkehrsminister und dem Maritimen Koordinator das reichlich spät einfällt. Denn wir würden gerne schon seit über drei Jahren an einem Strang in eine Richtung ziehen, und wir haben das auch vielfach probiert, (C)

(Torsten Staffeldt [FDP]: So seht ihr aus!)

aber es ist nicht geglückt, weil Sie leider am anderen Ende des Stranges standen.

(Ingo Gädechens [CDU/CSU]: Wo man am Strang zieht, ist egal! Hauptsache, man zieht in die richtige Richtung!)

Darum möchte ich an dieser Stelle ein paar Dinge geraderücken, die von Ihnen nicht ganz richtig dargestellt worden sind.

Richtig ist, dass 2007 ein Konzept und eine klare Willensbekundung der damaligen Großen Koalition vorlag, sich der Grundsanierung des Nord-Ostsee-Kanals ernsthaft zu widmen. Damit ist eben nicht nur die fünfte Schleusenkammer gemeint gewesen, sondern das Gesamtkonzept, das hier vorgetragen worden ist, mit den Schleusen in Kiel und Brunsbüttel, mit der Ostbegradigung, mit der Vertiefung um 1 Meter und mit den Querungsbauwerken.

Wenn wir hier über ein Projekt reden, das ungefähr zehn Jahre Verwirklichungszeit braucht und 1,2 Milliarden Euro kostet – sie sind nämlich damals nämlich schon kalkuliert worden –, wissen wir, was wir vor der Brust haben.

Ein Punkt ist aber: Solange es die Große Koalition gab, ist das Projekt durchaus verfolgt worden. Von Kollege Storjohann ist schon gesagt worden, dass damals zum Beispiel die Staatssekretärin Roth oder der Minister Tiefensee durchaus eine wichtige Rolle gespielt haben. Wir haben dann nämlich – der Kollege Kahrs hat darauf hingewiesen – mit den Konjunkturpaketen das Geld zur Verfügung gestellt. (D)

Als Sie, Herr Minister Ramsauer, ins Amt kamen, lag eigentlich der Ball für den Nord-Ostsee-Kanal auf dem Elfmeterpunkt. Sie hätten ihn nur noch reinzumachen brauchen. Sie haben es aber nicht gemacht. Sie haben ihn verdaddelt, und zwar deshalb, weil der Nord-Ostsee-Kanal leider bei Ihnen, seitdem Sie im Amt sind, bisher keine wichtige Rolle gespielt hat und weil Sie den Neubau der fünften Schleusenkammer, der in der Großen Koalition schon beschlossen war, wieder infrage gestellt haben. Um Ihnen das in Erinnerung zu rufen, habe ich die Fragen an die Regierung durchgesehen und dabei eine Anfrage der Grünen im April 2011 gefunden. In der Antwort auf diese Anfrage wird ein dramatischer Aufwuchs der Schleusenschließzeiten sichtbar. Die Schließzeiten der Nordkammer in Brunsbüttel haben sich von 298 Stunden im Jahr 2007 auf 1 240 Stunden im Jahr 2010 mehr als vervierfacht. Die Schließzeiten der Südkammer haben sich von 2008 bis 2010 verzehnfacht. Die Schließzeiten der Kleinschleusen in Brunsbüttel haben sich zwischen 2008 und 2010 verdreifacht bzw. verfünffacht.

Was lernen wir daraus? Dass der Ball zu diesem Zeitpunkt auf dem Elfmeterpunkt lag und dringend ins Tor hätte geschossen werden müssen. Das heißt, man hätte die Projekte mit Hochdruck anpacken müssen. Da inzwi-

Bettina Hagedorn

(A) schen die planungsrechtlichen Grundlagen für den Neubau der fünften Schleuse geschaffen sind, hätten Sie alles tun können, Herr Minister. Sie hätten zum Bespiel EU-Mittel beantragen können. Sie hätten eine hochqualifizierte Mannschaft, wie es sie bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gibt, mit höchster Priorität dransetzen können, um die Planvorhaben auf den Weg zu bringen. Was haben Sie stattdessen gemacht? Sie haben zugesehen, dass das bereitstehende Geld in andere Projekte – ob in Bayern oder wo auch immer – versenkt wurde. Sie haben nicht dafür gesorgt, dass im Regierungsentwurf 2012 des Verkehrsetats die 300 Millionen Euro für den Neubau der Schleuse erneut zur Verfügung gestellt werden. Nein, das hat der Haushaltsausschuss gemacht. Dankenswerterweise haben wir dort fraktionsübergreifend im November 2011 diese 300 Millionen Euro bereitgestellt. Aber es ist der Wahrheit geschuldet, dass dem zwei Monate vorausgegangen sind, in denen das ein prominentes Thema im Osten Schleswig-Holsteins war. Dort hat ein breites Aktionsbündnis aus der Wirtschaft – das gibt es seitdem – für die 300 Millionen Euro gekämpft. Die damals anstehende Landtagswahl in Schleswig-Holstein hat geholfen, diese Mittel zur Verfügung zu stellen.

Das Drama ist nur, Herr Minister: Die 300 Millionen Euro stehen seit nunmehr anderthalb Jahren zur Verfügung. Und was ist passiert? Nichts! Sie können reden, wie Sie wollen, das lässt sich nicht schönreden. Ich stimme Ihnen zu, Herr Minister: Ja, wir alle wollen nach vorne schauen. Aber Sie können nicht erwarten, dass wir (B) mit Ihnen an einem Strang in eine Richtung ziehen, wenn Sie keinerlei Selbstkritik an Ihrem eigenen Versagen üben. Hinzu kommt, dass Sie das Personal, das wir nicht nur zur Reparatur der Schleusen, sondern auch für die Planung und das Projektmanagement dringend brauchen, im Rahmen Ihrer Wasser- und Schifffahrtsreform demotiviert, wenn nicht sogar abgebaut haben.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Kollegin Hagedorn, achten Sie auf die Zeit.

Bettina Hagedorn (SPD):

Ich komme zum Schluss.

(Beifall des Abg. Dr. h. c. Jürgen Koppelin [FDP])

Herr Minister, wir brauchen frisches Geld für das Gesamtprojekt im Finanzplan, also die gesamten 1,2 Milliarden Euro. Wir brauchen das Personal in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, um die Arbeiten zu erledigen. Wir brauchen ein klares Bekenntnis dieser Regierung im Haushalt 2014. An der Küste wissen wir, dass Rot-Grün den richtigen Kurs in der Schifffahrt bestimmt. Schwarz-Gelb steht dagegen für Untiefen, Wracks und Risiken. Bitte belehren Sie uns eines Besseren. Wir freuen uns auf den Nachweis Ihres Handelns.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Petra Pau: (C)

Der Kollege Matthias Lietz spricht nun für die Unionsfraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Matthias Lietz (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Wir debattieren mittlerweile schon eine gute halbe Stunde über die Thematik. Wie immer in einer Aktuellen Stunde könnte man zu diesem Zeitpunkt sagen: Es ist alles gesagt, nur noch nicht von jedem. Lassen Sie mich aber noch Folgendes ausführen: Ich hatte im Frühjahr letzten Jahres die Gelegenheit, gemeinsam mit der Kollegin Wilms den Neckar-Schleusen einen Besuch abzustatten und zu sehen, wie die Situation vor Ort ist. Zum einen war ich als Techniker beeindruckt von den Leistungen derer, die dort beschäftigt sind. Zum anderen habe ich mir große Gedanken darüber gemacht, welche Schritte wir innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorwärts gehen können, um in Zukunft solche Miseren, wie sie bundesweit bestehen, zu verhindern.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Dann stoppen Sie die WSV-Reform!)

Ich möchte an dieser Stelle von diesem Podium aus meinen Dank und meine Anerkennung den Kollegen der Wasser- und Schifffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel aussprechen, die gerade in dieser Situation Besonderes geleistet haben, und ihnen meinen besonderen Respekt zollen. (D)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP sowie bei Abgeordneten der SPD – Uwe Beckmeyer [SPD]: Die werden demnächst abgeschafft! – Bettina Hagedorn [SPD]: Aber besser nicht abschaffen!)

Mein Respekt – auch das wurde heute hier schon gesagt – gilt zum Beispiel auch den Tauchern, die vor Ort täglich ihre Arbeit gemacht haben. Sie haben während des Betriebes alles gegeben, um die Funktionsfähigkeit der Schleusen – mit wenigen Beeinträchtigungen – aufrechtzuerhalten. Respekt auch – das sage ich ganz deutlich – für die Mitarbeiter der Verwaltung an Land, die einen viel größeren Schaden durch klare Entscheidungen vermieden haben.

Ich will an dieser Stelle darauf hinweisen, dass die Inbetriebnahme dieser großen Schleusen – das ist vielen gar nicht bewusst – 1914 erfolgte. 1989, so habe ich nachgelesen, war die erste Grundinstandsetzung der kleinen Schleusen in Brunsbüttel; die Instandsetzung wurde in den folgenden Jahren fortgesetzt. Die entscheidenden Jahre für uns waren die Jahre 2006/2007, als die Voruntersuchung für die Grundinstandsetzung der großen Schleusen stattfand. 2008 bis 2010 erfolgte die Vorplanung für den Neubau der fünften Schleusenkammer. Schließlich wurden Ende 2011 durch die Beschlüsse des Bundestages die Mittel für den Bau der zweiten Schleusenkammer zugesagt.