

sich Bund und Land in den entscheidenden Punkten nicht einig und nicht darüber im Klaren sind, dass sie das gemeinsam erreichen wollen, werden wir nicht zu Erfolgen kommen. Ich denke, dass deutlich geworden ist, dass das Land finanzielle Verpflichtungen hat. Bei der Veranstaltung waren Sie, Herr Minister Schneider, anwesend und haben sich zu den finanziellen Verpflichtungen bekannt. Das war ein deutliches und notwendiges Signal.

Ich bin fest davon überzeugt, meine Damen und Herren, dass wir das Ziel nur gemeinsam erreichen können. Deswegen ist es gut, dass wir die Entschließung heute gemeinsam auf den Weg bringen. Das umfasst die Maßnahmen, die das Land als erforderlich ansieht. Ferner muss der Bund daran erinnert werden, dass er Zusagen gegeben hat. Nur gemeinsam wird das zum Erfolg führen.

Deshalb, meine Damen und Herren, gehen wir davon aus, dass es eine gemeinsame, von allen vier Fraktionen - also des gesamten Landtages - getragene Entschließung gibt. Ich bin in der Sache fest davon überzeugt - das sage ich auch für die CDU-Fraktion -, dass ein gemeinsamer und fraktionsübergreifender Aufschlag sinnvoll und gut ist und wir gemeinsam dem Antrag zustimmen sollten. Die CDU-Fraktion wird dies auf jeden Fall tun.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP -  
Zustimmung von Susanne Menge  
[GRÜNE])

**Vizepräsident Karl-Heinz Klare:**

Danke, Herr Hiebing. - Zu Wort gemeldet hat sich Stefan Klein von der SPD-Fraktion. Sie haben das Wort. Bitte!

**Stefan Klein (SPD):**

Herzlichen Dank. - Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich noch ein paar Hintergrundinformationen zum Stichkanal Salzgitter geben. Er verbindet den Hafen Beddingen mit dem Mittellandkanal auf ungefähr 18 km Länge. Im Verlauf des Kanals befinden sich zwei Schleusen, eine in Wedtlenstedt in der Gemeinde Vechede, lieber Herr Kollege Bachmann, und eine in Salzgitter-Üfingen. Jährlich werden rund 3 Millionen t Güter auf dieser Strecke transportiert. Damit ist er eine der wichtigsten Seitenwasserstraßen des Mittellandkanals - wenn nicht die wichtigste. Für die gesamte Strecke besteht eine Abladetiefe von maximal 2,50 m. Die maximale Tonnage beträgt 1 800 t.

An diesen Daten sieht man, dass diese Strecke nicht mehr zeitgemäß ist. Hier gilt es zu handeln, um die Rahmenbedingungen für diese Seitenwasserstraße des Mittellandkanals zu verbessern. Das ist auch schon länger auf dem Weg.

2012 - das ist hier schon ansatzweise angesprochen worden - gab es eine große Veranstaltung in Salzgitter, initiiert vor allem von der Salzgitter AG, aber auch von der Stadt Salzgitter, um dieses Projekt voranzubringen. Dort gab es durch das Bundesverkehrsministerium die Zusage, die dafür vorgesehenen 144 Millionen Euro in den Bundeshaushalt einzustellen. Das war ein gutes Signal. Eigentlich sollte das Planfeststellungsverfahren schon 2014 beginnen. Das hat sich leider verzögert.

Bei der letzten Veranstaltung am 17. November 2014, bei der der Kollege Hiebing anwesend war - er hat es eben angesprochen -, aber auch Frau Glosemeyer und meine Person, war die FDP, die sich als Initiator der Verbesserung ansieht, nicht vertreten, was ich persönlich bedauere. Aber ich kann Ihnen die Illusion nehmen, dass Sie diese Entwicklung vorangebracht haben. Ich glaube, dass die anderen Akteure vor Ort maßgeblich dazu beigetragen haben, dass es jetzt vorangeht.

Für die Stadt Salzgitter und ihr Industriegebiet ist das enorm wichtig. Das schafft und sichert Arbeitsplätze vor Ort und in der ganzen Region. Das sichert Ansiedlungen und hat auch schon zu einigen geführt. Für das ganze Industriegebiet hat es eine enorme Bedeutung, mit dem Stichkanalausbau voranzukommen.

Das Land hat seinen Finanzierungsanteil in Höhe von 28,33 % sichergestellt, Frau Eilers, und auch im Haushalt und über die mittelfristige Finanzplanung abgesichert. Das ist auch gut so. Die Aufgaben des Landes wurden damit schon mal grob erfüllt. Der Bund ist jetzt am Zug.

Das haben auch Sie letztlich eingesehen, indem Sie den ersten Antrag zurückgezogen haben. Bei der Beratung dieses Antrags vor zwei Monaten war deutlich geworden, dass Ihr Antrag nicht zielführend war, weil Sie das Land aufgefordert haben, das Land aber nicht der Träger des Verfahrens ist. Das ist vielmehr der Bund.

Wir haben in der Zwischenzeit viele Gespräche geführt und sind zu einem gemeinsamen Antragstext gekommen. Das ist gut. Es ist ein wichtiges Signal für Salzgitter und die Region, dass alle Fraktionen hier im Haus gemeinsam den Druck in

Richtung Berlin deutlich machen. Der Druck muss ausgeübt werden. Zwar gibt es positive Signale, auch aktuell vom Bundesverkehrsminister gemeinsam mit dem Bundeswirtschaftsminister. Aber wir haben in den letzten Jahren diesbezüglich schon einiges erlebt. Deswegen sollte der Druck aufrechterhalten werden. Die Landesregierung tut das, sogar sehr intensiv, so, wie ich das mitkriege. Wir hoffen, damit zu einem guten Ergebnis zu kommen.

Leider kommen wir in einen gewissen Zeitverzug. Das ist bereits bekannt gemacht und hier bereits diskutiert worden. Wenn es optimal läuft, wird das Planfeststellungsverfahren vermutlich erst Ende 2016 abgeschlossen werden. Eine Mindestbauzeit von sieben Jahren ist angesetzt; das ist auch am 17. November dargestellt worden. Das heißt, wir werden frühestens 2023 fertig - frühestens! Realistisch ist es sicherlich, von einer Fertigstellung ein oder zwei Jahre später auszugehen, wenn man die allgemeine Entwicklung bei solchen Bauvorhaben sieht. Aber eine weitere Verzögerung darf es dann nicht geben; denn die Schiffe, die jetzt dort fahren, werden dann nicht mehr produziert. Das heißt: Woher kommen dann die Schiffe, die dort die Güter transportieren?

Es gibt also eine große Notwendigkeit, einen großen Handlungsbedarf. Das wird in dem Antrag deutlich gemacht. Der Antrag gibt einen wichtigen Impuls, den wir, die beiden Regierungsfractionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen, natürlich mittragen. Wir haben ihn ja auch entscheidend mitformuliert. Von daher hoffe ich auf einen einstimmigen Beschluss hier im Parlament. Wir hoffen, dass es dann wirklich vorangeht und im Jahr 2015 losgeht, damit wir uns künftig nicht mehr in der Form mit dem Thema befassen müssen und das Ganze einen guten Lauf nimmt, womit der Industriestandort Salzgitter eine deutliche Aufwertung erfährt.

In diesem Sinne vielen Dank fürs Zuhören und für das Engagement der Regierung. Auf ein gutes Ergebnis!

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

**Vizepräsident Karl-Heinz Klare:**

Vielen Dank, Herr Klein. - Der Minister hat sich zu Wort gemeldet. Herr Wirtschaftsminister Lies, bitte schön!

**Olaf Lies**, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst dafür bedanken, dass es hier zu einem gemeinsamen Antrag gekommen ist. Diese Gemeinsamkeit ist im Blick auf die Projekte, die wir hier noch vor uns haben, ein wichtiges, ein deutliches und auch ein förderliches Signal. Ich komme am Ende meiner Rede noch dazu.

Wir haben vorhin schon über die Bedeutung der niedersächsischen Wasserstraßen für den Güterverkehr diskutiert. Der Ausbau des Stichkanals Salzgitter ist im Zusammenhang mit dem Ausbau des Mittellandkanals von ganz entscheidender Bedeutung. Er ist ein weiterer Schritt zur Herstellung eines wirklich homogenen norddeutschen Wasserstraßennetzes.

Die Gesamtkosten für den Ausbau des Stichkanals Salzgitter waren von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bisher mit 140 Millionen Euro kalkuliert worden. Inzwischen wissen wir, dass technisch begründete Veränderungen die Gesamtkosten auf 197 Millionen Euro ansteigen lassen. Der niedersächsische Anteil würde insgesamt 56 Millionen Euro betragen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang - und das macht den Unterschied zu dem bisherigen Entschließungsantrag der FDP-Fraktion aus -: Wir als Land können weder das Planfeststellungsverfahren noch die Bauausschreibung auf den Weg bringen. Aber wir können gemeinsam den notwendigen Druck in Berlin aufbauen. Das ist das Signal des heutigen Antrags.

Der Ausbau des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle ist mit der Bundesregierung in einem Regierungsabkommen aus dem Jahr 1965 vertraglich vereinbart worden. Der volle Nutzen wird erst erreicht, wenn das letzte Teilstück fertig ist. Der Zeitrahmen von 1965 bis jetzt zeigt, dass man es in der Vergangenheit häufiger verpasst hat, den Druck auszuüben, der beim Ausbau der Wasserstraßen tatsächlich notwendig ist.

Die Kosten für den Ausbau sind in unserem Landeshaushalt veranschlagt.

Das Land Niedersachsen hat den Bund aufgefordert, den zügigen Ausbau des Stichkanals Salzgitter zu gewährleisten. Nur so können die über fast 50 Jahre gezahlten Ausbaubeiträge für den Wasserstraßenbau - das Gesamtvolumen beträgt für den Mittellandkanal West und Ost 2,5 Milliarden