

ITZEHOE

Grundvoraussetzung für Neusiedlungen von Unternehmen an der Westküste ist eine intakte und belastbare Verkehrsinfrastruktur. Die beteiligten Kreise, Verbände und Vereine setzen dabei zuallererst auf ein ausgebautes Straßennetz. Derweil treibt die Bahn die Gleiserneuerungen voran.

Von Hans-Georg Gottfried Dittmann



Mehr Tempo gefragt beim Straßenbau

Der reichlich vorhandene grüne Strom, der in der Region zwischen Hamburg, Nordsee und Dänemark produziert wird, macht die Ansiedlung neuer Betriebe für Unternehmen immer attraktiver. Denn anders als fossile Energieträger kommen Wind, Sonne und Wasser ohne steigende Kohlendioxid-Abgaben einher. Die Westküste muss dafür in nahezu allen Bereichen aufrüsten, zuallererst bei der Infrastruktur. Die aktuelle Entwicklung der Straßen in der Region stand daher auf dem Programm des neunten Verkehrsforums.

Florian Lorenzen (CDU), Vorsitzender der Regionalen Kooperation Westküste und Landrat des Kreises Nordfriesland, betonte die Relevanz von Mobilität und Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft an der Westküste. „Es gibt einen großen Investitionsbedarf in allen Verkehrsbereichen – ob Straße, Schiene, Wasseranbindung.“ Die schleswig-holsteinische Nordseeküste sei von zentraler Bedeutung für die Energiewende und die Transformation des Landes zu einem klimaneutralen Industriestandort. Dafür sei eine leistungsstarke Infrastruktur notwendig. Dem laute zuwider, dass die Bundesregierung die für die Region zentralen Straßenbauprojekte A 20 und A 23 nicht mit Priorität vorantreiben und damit voraussichtlich um weitere Jahre verzögere, so Lorenzen.

Ins gleiche Horn stieß Tobias von der Heide (CDU), Staatssekretär im schleswig-holsteinischen Verkehrsministerium. „Die Westküste Schleswig-Holsteins hat aus Sicht der Landesregierung exzellente wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven. Insbesondere wegen der Möglichkeiten, die die erneuerbaren Energien bieten, gibt es dort ein hohes Innovationspotenzial. Um diese Chancen zu nutzen, müssen die Verkehrswege ausgebaut werden.“ Für steigende Zahl der Pendler, der Urlaubsreisenden, für den Gütertransport und den deutsch-dänischen Grenzverkehr seien die heutigen Straßen nicht mehr ausreichend, so von der Heide. Warum der Bund aktuell zögere, den Ausbau zu priorisieren, konnte er nicht beantworten. „Wir haben zahlreiche Briefe an die Bundesregierung und das zuständige Ministerium geschickt.“ Diesen seien aber bisher unbeantwortet geblieben, was ein Fingerzeig sei, wie Berlin Ausbau und Modernisierung der schleswig-holsteinischen Autobahnen bewerte. „Unbeantwortete Briefe sind auch eine Aussage“, so der Staatssekretär.



In Itzehoe kamen Florian Lorenzen (CDU), Landrat des Kreises Nordfriesland (von links), Sebastian Haß, Abteilungsleiter der Deges, Stefan Mohrdieck, Landrat des Kreises Dithmarschen, Tobias von der Heide, Staatssekretär im Verkehrsministerium Schleswig-Holsteins, Rickmer Johannes Topf, Infrastruktur Vestkysten, Britta Lüth, Geschäftsbereichsleiterin Neubau beim LBV SH, Claudius Teske, Landrat des Kreises Steinburg, Thomas Bultjer von der IHK Flensburg und Dr. Jesko Dahmann, Wirtschaftsförderer bei der Entwicklungsgesellschaft Westholstein, zusammen. Foto: Dittmann

Anders als für die Autobahnen 20 und 23 ist der Bund bereits bei der Sanierung der B 5 dabei. „Wer heute von Norden über die B 5 nach Itzehoe gekommen ist, der hat gesehen: Hier passiert was“, so Lorenzen. Der Auftrag für den Ausbau zwischen Brunsbüttel und Wilster-West sei ein weiterer Schritt, die Bundesstraße zu ertüchtigen, so Britta Lüth, Geschäftsbereichsleiterin Neubau, Um- und Ausbau beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein.

Führen in Zukunft also einerseits moderne Bundesstraßen, andererseits marode Autobahnen durch die Kreise zwischen Hamburg und Dänemark? Diesen Eindruck versuchte Sebastian Haß, Abteilungsleiter bei der Fernstraßenbehörde Deges, die den Autobahnausbau verantwortet, zu entkräften. Für die Autobahnen 7, 20 und 23 konnte er allerdings lediglich planungstechnische Fortschritte beim Verkehrsforum präsentieren. Dies sei aber nicht nur langwierigen Genehmigungsverfahren geschuldet. „Wir wollen dem Artenschutz gerecht werden und die Bürger mitnehmen. Den Ausbau der A 23 planen

wir derzeit sehr sorgfältig und im Dialog mit allen Betroffenen.“ Diese Sorgfalt nehme nun einmal viel Zeit und Ressourcen in Anspruch.

Angesichts anstehender Industrie- und Gewerbeansiedlungen appellierte der Steinburger Landrat Claudius Teske am Ende des Verkehrsforums an alle beteiligten Akteure, die Planungen für die wichtigen Straßenbauprojekte in der Region zügig voranzutreiben. Die Erreichbarkeit der Westküste müsse signifikant verbessert werden, damit die Region nicht nur Stromlieferant bleibe.

Während die Autobahnen weitestgehend noch im Planungsverfahren stecken, wird an der B 5 an der Westküste bereits gebaut. Foto: Lotze

Ohne komplett fertiggestellte Infrastruktur sei es trotz grüner Energie schwierig, Firmen in die Region zu locken. „Die Unternehmen wollen mit Plug-and-play hier gleich andocken und loslegen“, so Thomas Bultjer von der IHK Flensburg. Plug-and-play bedeutet in diesem Fall, dass alle Voraussetzungen wie Energieversorgung und Verkehrsanbindung bereits ab dem ersten Tag der Produktion bereitstehen.

Bahn treibt Schienensanierung voran

Zwar gilt das Hauptaugenmerk weiterhin den Straßen, aber auch die Bahn macht sich auf, das in die Jahre gekommene Schienennetz zu modernisieren. Die Grundsanierung der Marschbahn läuft bereits seit etwa fünf Jahren, jetzt hat das Unternehmen weitere Baustellen angekündigt.

So werden im Bahnhof Hemmingstedt drei Weichen sowie das Gleis zwischen Hemmingstedt und Meldorf auf einer Länge von knapp 6700 Metern erneuert. Insgesamt investiert die Bahn rund 12,2 Millionen Euro in diesen Abschnitt. Bis voraussichtlich Mittwoch, 29. November, erneuern die Bautrupps unter anderem 11.200 Schwellen und ersetzen 9000 Tonnen Schotter. Um den Untergrund zu stabilisieren, werde zusätzlich auf einer Länge von etwa 6000 Metern eine Planumschutzschicht eingebaut. Diese grenzt den Grund vom Schotterbett ab, verteilt die Last auf eine größere Fläche und leitet das Oberflächenwasser ab, teilt die Bahn mit. Dafür müssen die Arbeiter mit schwerem Gerät etwa 33.000 Tonnen Boden austauschen. Außerdem erhalten die Bahnübergänge Hemmingstedt-Süd, Epenwöhrden-Feld, Epenwöhrden und Weidendamm neue Bahnübergangsbeläge.