

Positionspapier Verkehr der Regionalen Kooperation Westküste

Die in der Regionalen Kooperation Westküste zusammengeschlossenen vier Kreise Dithmarschen, Nordfriesland, Pinneberg und Steinburg, die Wirtschaftsförderungsgesellschaften dieser Kreise (Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH, WEP Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft des Kreises Pinneberg mbH, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH) sowie die Industrie- und Handelskammern zu Kiel und Flensburg setzen sich gemeinsam für nachhaltige Stärkung der Wirtschaftsstruktur entlang der Entwicklungsachse A23/B5 ein. Die Partner der Regionalen Kooperation Westküste streben eine enge Kooperation Norddeutschlands zur gemeinsamen Unterstützung der Infrastrukturprojekte an und setzen sich für Transparenz, Planungssicherheit und eine zügige Umsetzung ein.

Die Partner der Regionalen Kooperation Westküste unterstützen den Ausbau der aktuell geplanten Infrastrukturvorhaben auf der Straße und der Schiene an der schleswig-holsteinischen Westküste. Zentrale Straßenbauprojekte der Region sind die geplante Weiterführung der Küstenautobahn A 20 bis zum Anschluss an die A 26 mit einer festen Elbquerung bei Glückstadt sowie der Ausbau der Bundesstraße 5. Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr sollen dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht werden. Der Schiffsverkehr ist ein wachsender Markt u. a. durch die Investitionen in die Offshore-Windenergie.

Straßenverkehr

Der **Ausbau der A 20** mit einer festen Elbquerung bei Glückstadt ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten. Derzeit laufen die Planfeststellungsverfahren der einzelnen Bauabschnitte. Die A 7 erreicht im Raum Hamburg aufgrund hoher Pendler- und Güterverkehrsströme regelmäßig ihre Kapazitätsgrenzen. Daraus ergeben sich erhebliche Reisezeitverlängerungen. Mit dem Bau der A 20 mit Elbquerung wird die Erreichbarkeit zwischen den Bundesländern Schleswig-Holstein, Niedersachsen und den Industrie- und Hafenstandorten Westeuropas deutlich verbessert, bis hin zu einer schnelleren Erreichbarkeit der Ostseehäfen. Die Kooperationspartner fordern die Landesregierung auf, die notwendigen Planungen zu beschleunigen.

Die **feste Elbquerung bei Glückstadt** trägt zum Zusammenwachsen der Metropolregion und des Wirtschaftsraumes Unterelbe bei. Voraussetzung für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Region ist eine zeitnahe Fertigstellung der gesamten Küstenautobahn mit den Anschlüssen an die A 7, A 23, A 26, A 27 und A 29.

Die Partner der Regionalen Kooperation Westküste setzen sich verstärkt für den **Ausbau der Bundesstraße 5** als bedeutsame Verbindung nach Dänemark und wichtige Hinterlandanbindung der A 20 ein. Dabei ist der dreistreifige Ausbau der Strecken Itzehoe - Wilster sowie Tönning - Husum durch den Bund vorgesehen. Zusätzlich wird der dreistreifige Ausbau der B 5 bis Brunsbüttel und bis zur dänischen Grenze einschließlich der Ortsumgehungen gefordert.

Die Planungen für den sechsspurigen **Ausbau der A 23** zwischen Pinneberg und HH-Nordwest, der im BVWP 2030 enthalten ist, müssen umgehend begonnen werden. Grundsätzlich sollten für die vorliegenden Projekte die Planungen vorangetrieben werden, um bei überschüssigen Bundesmitteln Planungen sofort in die Tat umsetzen zu können.

Daneben fordert die Regionale Kooperation den Ausbau der Ost-West-Verbindungen B 202 und B 203, um die Westküste an die Wachstumsachse Kopenhagen - Hamburg mit der zukünftigen festen Fehmarnbelt-Querung anzubinden. Aktuell ist die Leistungsfähigkeit insbesondere der Verkehrsachsen ab Rendsburg deutlich eingeschränkt. Auch die im BVWP 2030 geplanten Umgehungen auf Bundesstraßenebene sind mit Nachdruck voranzutreiben.

Schienerverkehr

Der Schienenverkehr ist aufgrund von eingleisigen und nicht elektrifizierten Streckenabschnitten an seine Kapazitätsgrenzen gelangt. Besondere Problembereiche sind ausgehend von dem Knotenpunkt Hamburg die Verbindungen nach Elmshorn/Itzehoe sowie die Strecke Niebüll - Westerland (Sylt) über den Hindenburgdamm.

Die Partner der Regionalen Kooperation Westküste fordern den Bund und das Land Schleswig-Holstein zur Umsetzung folgender konkreter **Maßnahmen im Schienenverkehr** auf:

- Zweigleisiger Ausbau der Marschbahn, insbesondere auf den Streckenabschnitten Niebüll - Klanxbüll und Morsum - Westerland, um eine höhere Zugfrequenz zur Bewältigung der Touristen- und Pendlerströme zu ermöglichen. Hierzu ist zugleich eine Entzerrung im Bereich Westerland durch eine Erweiterung des Bahnhofs Westerland oder der Verlegung des Autoterminals erforderlich.
- Einsatz klimaneutraler Antriebsformen auf der Marschbahn durch eine, durchgehende Elektrifizierung der Marschbahn unter Nutzung des regionalen Windstromangebotes, ggf. auch durch den Einsatz alternativer emissionsfreier Antriebsformen.
- Fahrplanangebot und Infrastruktur der Marschbahn darf nicht durch Konzepte, wie eine Reaktivierung der Bahnstrecke Flensburg - Niebüll geschwächt oder ausgedünnt werden.
- Ausbau der Schienenanbindung des Industriestandortes ChemCoastPark Brunsbüttel für den Gütertransport, um den gutachterlich ermittelten Anstieg der Transportmengen im Schienengüterverkehr zu ermöglichen.
- Drittes Gleis zwischen Elmshorn und Pinneberg/Krupunder zur Beseitigung des Engpasses im Personen- und Güterverkehr entlang der Bahnstrecke Elmshorn - Hamburg, aber auch wegen der steigenden Güterverkehrsströme von und nach Jütland.
- Verlängerung der S21 von Eidelstedt über Quickborn nach Kaltenkirchen.
- Aufgrund der weiterhin steigenden Pendlerströme in Richtung Hamburg sowie der Verkehrsengpässe im Zuge des Ausbaus der A 7 ist bis zur Realisierung der S4-West eine verbesserte, auf die regionalen Bedürfnisse ausgerichtete Anbindung aller zentralen Orte an das schienengebundene Nahverkehrsnetz vorzunehmen.

Die Integration des Kreises Steinburg in den HVV wird gefordert.

Zur Verminderung von Stausituationen im Verflechtungsbereich Hamburg – insbesondere vor dem Hintergrund der Ausbaumaßnahmen der A 7 zwischen dem AK Bordesholm und dem Elbtunnel – sind in Fortschreibung der Studie "Stauverminderung durch Umstieg in den ÖPNV" (SUN) dynamische verkehrslenkende Maßnahmen zu betreiben.

Im Interesse einer Sicherung der Standortqualität von Unterelberaum und Westküste, der überörtlichen Erreichbarkeit sowie im Hinblick auf die touristische Bedeutung des Raumes Nordfriesland ist eine Bedienung der Marschbahn im Fernzugverkehr auch zukünftig unbedingt notwendig. Die direkte, umsteigefreie Anbindung des südlichen und westlichen Schleswig-Holsteins an die Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren der Bundesrepublik muss prioritär gesichert werden.

Radverkehr

Zur Steigerung der klima- bzw. umweltgerechten Anteile des Modal Split am regionalen Verkehrsaufkommen sind alle denkbaren Maßnahmen zur **Steigerung des Radverkehrsanteils** zu ergreifen. Zur nachhaltigen Bewältigung der Pendlerverkehre sind entsprechende Infrastrukturmaßnahmen (Radschnellwege etc.) einzuplanen. Die Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung der fahrradbezogenen Verkehrssysteme sind dringend zu verbessern. Das Land Schleswig-Holstein wird aufgerufen, zielgerichtete Förderprogramme aufzulegen sowie alternative Trägerschaftsmodelle zu prüfen und zu entwickeln, um die Realisierung von Projekten zu ermöglichen.

Schiffsverkehr

Der **Nord-Ostsee-Kanal** ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt und eine der wichtigsten Verkehrsadern Nordeuropas. Die große Bedeutung für den Hafen Hamburg, die Wirtschaft Schleswig-Holsteins sowie die Unterelbe- und Nordseehäfen ist unbestritten. Der Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel wird ausdrücklich begrüßt. Nach Abschluss dieser Maßnahme ist die Ertüchtigung des Kanals umgehend fortzusetzen, wenn nicht schon mit einigen Maßnahmen parallel zum Bau der Schleusenkammer begonnen werden kann.

Um im Wettbewerb mit den niedersächsischen Häfen zu bestehen und die Potentiale der Westküsten- und Unterelbehäfen zu nutzen, ist eine Fortschreibung der **Hafenentwicklungsstrategie** des Landes notwendig. Eine dieser Strategie entsprechende infrastrukturelle Ausstattung der Häfen ist durch das Land sicherzustellen. Anknüpfend daran ist eine Vermarktungsstrategie mit den regionalen Partnern zu entwickeln.

Der Wirtschaftsraum Unterelbe benötigt attraktive **Fährverbindungen** über die Elbe, um Verkehrs- und Warenströme gezielt zu steuern und eine bundesländerübergreifende Vernetzung zu ermöglichen. Die Forderung einer festen Unterelbequerung bleibt hiervon unberührt.

Des Weiteren ist der Status der **Seitenflüsse der Unterelbe als Bundeswasserstraße zu erhalten**. Sie bilden eine Infrastrukturreserve für zukünftig steigende Umschlagsleistungen. Das Land wird aufgefordert, die ganzjährige Schiffbarkeit, insbesondere der Stör, bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes einzufordern. Dazu gehört auch, sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung einen größeren Ermessensspielraum und mehr Mittel zur Verfügung gestellt bekommt, um die Schiffbarkeit sicherzustellen. Schon der aktuelle Zustand ist für die Schifffahrt unbefriedigend. Darüber hinaus ist die Funktionsfähigkeit der Gieselauschleuse bzw. des Gieselaukanals als einzige direkte Verbindung zwischen Nord-Ostsee-Kanal und Eider insbesondere für den Tourismus in der Region (kommerzielle Ausflugsfahrten, privater Segel- und Motorbootverkehr) langfristig sicherzustellen.

Das **Fahrwasser Dagebüll-Föhr-Amrum** ist als Bundeswasserstraße klassifiziert. Hier verkehren die Fährschiffe zur Versorgung der Tourismuszentren Föhr und Amrum. Mit Inbetriebnahme zweier neuer Doppel-End-Fähren mit Seiteneinstiegen zur Trennung von Fahrzeug- und Fußgängerverkehr ist die Verbindung auf technisch höchstem Niveau. Zur tideunabhängigen Erreichbarkeit muss jedoch das Fahrwasser vor Amrum und Dagebüll regelmäßig gebaggert werden, da Strömungen und Tideneinfluss zu starken Versandungen führen. Auch die Fahrwasser der Halliglinie Schlüttsiel-Hooge sowie der Fährverbindung Strucklahnungshörn-Pellworm sind zunehmend betroffen.

Hierzu fordern die Partner der Regionalen Kooperation Westküste den Bund auf, dauerhaft entsprechende finanzielle Mittel bereitzustellen.

Luftfahrt / Flughäfen

Die Partner der Regionalen Kooperation Westküste setzen sich für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Regionalflyhafens Sylt und der Verkehrslandeplätze Husum-Schwesing, St. Peter-Ording, Büsum, Helgoland sowie „Hungriger Wolf“ ein.

Der Flughafen Sylt ist mit 143.145 Fluggästen (2016) der am stärksten frequentierte Flughafen Schleswig-Holsteins und seine touristische Bedeutung geht weit über die Insel selbst hinaus.

Die Verkehrslandeplätze St. Peter-Ording und Büsum zählen zu den zentralen Infrastrukturen für Helikopter-Stationierungen an der Westküste und sind für die weiteren Entwicklungen bedarfsgerecht auszubauen. Von hier aus sollen auch zukünftig Versorgungsflüge nach Helgoland bzw. Wartungsflüge zu den Offshore-Anlagen erfolgen.

Der Verkehrslandeplatz Helgoland stellt eine wichtige Verkehrsverbindung der Hochseeinsel mit dem Festland (Linienverbindungen Cuxhaven, Büsum) dar. Im Zuge der Offshore-Windparks hat der Flugplatz an Bedeutung zugenommen.

Die Zukunftsfähigkeit der Verkehrslandeplätze „Hungriger Wolf“ in Hohenlockstedt und in Husum-Schwesing sind sicherzustellen.

Neue Mobilität

Grundsätzlich ist eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger durch intelligente Mobilitätsketten anzustreben. Dabei sind neue Antriebstechniken und technische Entwicklungen, wie z. B. das autonome Fahren oder elektronische Ticketsysteme zu berücksichtigen. Zusätzliche, am Lifestyle und am Verhalten konkreter Nutzergruppen orientierte Angebote von intermodalen Mobilitätsketten (PKW – ÖPNV – Fahrrad), werden zu einer Entzerrung von Pendlerverkehren führen und sind deshalb zu fördern. Mobilitätsknoten wie Bahnhöfe und P+R sowie B+R-Stellplätze sind den Anforderungen neuer Mobilitätsformen entsprechend zu gestalten. Weiterhin müssen die Elektromobilität und die hierfür notwendige Ladeinfrastruktur (Schnellladenetz Westküste/Unterelbe) im Fokus der Bemühungen stehen und weiter konsequent ausgebaut werden.

Die Regionale Kooperation Westküste unterstützt neue Entwicklungen, insbesondere in Technologien, die die Vernetzung bestehender Mobilitätsformen fördern. Pilotprojekte sollen unbürokratisch auf den Weg gebracht werden.