

Antrag 15: Gemeinsamer Antrag der JU Kreisverbände Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland zur Infrastruktur

Laufende Nummer: 15

Antragsteller:	JU Dithmarschen, JU Nordfriesland, JU Pinneberg, JU Steinburg
Status:	angenommen

- 1 • die A20 mit einer Elbquerung bei Glückstadt zügig fertiggestellt wird.
- 2 • der Ausbau der A23 von Elmshorn bis zur Ausfahrt Hamburg Eidelstedt auf jeweils
- 3 drei Spuren zeitnah erfolgt.
- 4 • das der Bau des 3 und vierten Gleises auf der Strecke Elmshorn – Pinneberg
- 5 beschleunigt wird.
- 6 • die B5 dreispurig ausgebaut wird. Konkret fordern wir die Fortführung des
- 7 Ausbaus im ersten Teilabschnitt Husum-Rothenspieker, sowie des fünften
- 8 Abschnitts (Husum-Süd) und Beibehaltung des Baustellenmanagements für die
- 9 künftigen Bauabschnitte sowie die konsequente Durchführung des
- 10 Planfeststellungsverfahrens für die Abschnitte 2 bis 4.
- 11 • die Marschbahn bis zur Insel Sylt, auch auf dem Hindenburgdamm, komplett
- 12 elektrifiziert wird
- 13 • die Marschbahn zweigleisig im Abschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll sowie
- 14 Morsum-Tinnum ausgebaut wird
- 15 • die Marschbahn im Abschnitt Morsum-Tinnum in das Bundesschienausbaugesetz
- 16 aufgenommen wird
- 17 • die Eisenbahnbrücke über den NOK in Hochdonn für moderne Güterzüge ertüchtigt
- 18 wird.

Begründung

Die Infrastruktur in einem Bundesland stellt einen wichtigen Standortfaktor bei der Ansiedlung von Industrie dar. Die stellenweise marode Infrastruktur in Schleswig-Holstein, besonders an der Westküste des Landes, ist bereits seit Jahren ein politisch heiß diskutiertes Thema. Seit dem Entschluss des schwedischen Batterieherstellers Northvolt bei Heide eine neue Fabrik zu errichten, ist die Lage der Infrastruktur der Region zunehmend Gegenstand der medialen Berichterstattung. Um den Anforderungen von Northvolt sowie der bereits ansässigen Unternehmen der Region gerecht zu werden, benötigt es die zügige Umsetzung der nachfolgenden überregionalen Infrastrukturprojekte. Andernfalls werden Chancen für Schleswig-Holstein vertan und das Wirtschaftswachstum gebremst.

Weiterbau der A20

Der Weiterbau der A20 ist ein zentrales Infrastrukturprojekt um einerseits die Ost/West Verbindung in Schleswig-Holstein zu verbessern, andererseits bindet das Projekt mit dem geplanten Elbtunnel bei Glückstadt das Bundesland Niedersachsen deutlich besser an Schleswig-Holstein an. Durch den Elbtunnel lassen sich Waren einfacher gen Süden transportieren, die Unternehmen an der Westküste können ihr Einzugsgebiet für Fachkräfte vergrößern und der Elbtunnel in Hamburg wird entlastet.

Seit Jahren herrscht jedoch Stillstand beim Bau der A20. Vermehrte Klagen bremsen das Projekt aus. Dies stellt insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger in Bad Segeberg vor immense Herausforderungen, da es hier täglich zu Staus kommt. Wir fordern daher die finanziellen Voraussetzungen für den Weiterbau der

A20 zu schaffen und sobald die nächsten Bauabschnitte genehmigt werden, den Bau unmittelbar zu beginnen.

Ausbau der A23

Die A23 ist die wichtigste Verbindungsstrecke der Westküste zur Hansestadt Hamburg und zum Rest der Bundesrepublik. Täglich kommt es hier im Bereich des Kreises Pinneberg zu erheblichen Rückstaus – besonders im Berufsverkehr. Als Lösungsansatz wurde der Ausbau der jetzt vierspurigen Autobahn zu einer sechsspurigen Autobahn präsentiert. Um die zunehmenden Verkehrsströme bewältigen zu können, ist es notwendig den Ausbau der A23 schnellstmöglich voranzutreiben. Dies entlastet einerseits die Pendlerinnen und Pendler und bindet die Westküste Schleswig-Holsteins noch besser an den Süden an. Der Ausbau wird ab Elmshorn bis zum Anschluss an die A7 bei der Ausfahrt Hamburg Eidelstedt notwendig.

Ausbau der B5

Die B5 an der Westküste stellt eine der wichtigsten Bundesstraßen in Schleswig-Holstein dar. Sie führt von der dänischen Grenze durch die Kreise Nordfriesland, Dithmarschen und Steinburg bis nach Itzehoe. Anschließend geht die Bundesstraße 5 in die A23 über und führt ab Hamburg weiter gen Süden. Die Straße stellt somit an der Westküste die zentrale Route nach Norden und Süden dar. Auch hier kommt es zu einem vermehrten Verkehrsaufkommen. Für den Abschnitt zwischen Itzehoe und Brunsbüttel wurde die B5 bereits auf drei Spuren ausgebaut, sodass sich alle paar Kilometer die Fahrtrichtung abwechselt, die zweispurig befahren werden kann. Dieses Prinzip soll auf möglichst vielen Abschnitten der B5 umgesetzt werden, um den Verkehr in der Region zu entlasten.

Elektrifizierung der Marschbahn

Die Marschbahn von Hamburg nach Sylt ist teilweise elektrifiziert. So verkehren auf der Strecke von Hamburg nach Itzehoe Elektroloks. Ab Itzehoe müssen die Elektroloks durch Dieselloks ersetzt werden, die die Wagons bis nach Sylt ziehen. Dieses Vorgehen kostet Zeit, da der Wechsel der Lok bei jedem Zug bis zu 15 Minuten in Anspruch nimmt. Zudem handelt es sich bei Schleswig-Holstein, insbesondere die Westküste um den größten Produzenten von erneuerbaren Energien in Deutschland. Der Strom für den Betrieb der Bahnstrecke ist somit grundlegend vorhanden. In Hinblick auf den Standortvorteil Schleswig-Holsteins als grüner Industriestandort ist dieser Umstand kontraproduktiv.

Ertüchtigung der Eisenbahnbrücke bei Hochdonn

Entlang der Marschbahn quert diese den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn. Die dortige Eisenbahnbrücke, die bereits mehr als 100 Jahre alt ist, verfügt mittlerweile lediglich über eine Tragkraft, die von modernen Güterzügen bei weitem übertroffen wird. Dies hat zur Folge, dass Unternehmen, wie beispielsweise die Raffenerie bei Heide oder zukünftig auch Northvolt, ihre reguläre Länge der Güterzüge auf vier einzelne Fahrten über die Hochbrücke aufteilen müssen. Diese Waggons stellen sie in Itzehoe ab, was dort immens viel Platz für zusätzliche Abstellgleise bindet. Zudem kostet dieses Vorgehen viel Zeit und somit Geld für die Unternehmen.

Alternativrouten über Neumünster oder Flensburg sind zudem keine geeigneten Lösungen. Die Strecke über Flensburg ist deutlich länger und verursacht daher erhebliche Transportkosten. Die Strecke über Neumünster ist nur eingleisig befahrbar. Durch Güterzüge, insbesondere wenn Northvolt die Produktion aufnimmt, wird auf dieser Strecke der Personentransport erheblich gestört. Außerdem handelt es sich bei dieser Strecke um eine Bahnstrecke mit einer reduzierten Geschwindigkeit. Die Transportwege werden also auch hier länger und somit teurer.

Daher ist es für den Wirtschaftsstandort Westküste entscheidend, die Hochbrücke bei Hochdonn für die modernen Güterzüge zu ertüchtigen. Sofern dies mit der alten Konstruktion nicht möglich ist, ist ein

Neubau der Brücke am jetzigen oder an einem anderen Standort notwendig.