

Stellungnahme zum Bericht der Landesregierung „Perspektiven für die Westküste“

Für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu dem vorgelegten Bericht der Landesregierung bedanke ich mich sehr. Ich habe mich bei meinen Anmerkungen auf die Punkte beschränkt, bei denen aus meiner Sicht noch Aspekte fehlen bzw. ergänzt werden sollten.

zu 4.1 Verkehrsinfrastruktur – Straße (Seite 9):

Zu den Ausführungen zur Entwicklung der B 5 zwischen Itzehoe und Wilster-West sind die beschriebenen Maßnahmen, die in der Zukunft vorangetrieben werden sollen, aus meiner Sicht nicht ausreichend.

Der 3-spurigen Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Wilster-West wird den Anforderungen des größten Industriegebietes in SH gerecht. Wenn die Potenziale des Gebietes gehoben werden sollen, ist eine leistungsfähige Straßenverbindung unerlässlich. Die bisher zugrunde gelegten Verkehrsmengenerhebungen stammen aus dem Jahre 2007. Die damals ermittelten Werte sind nicht mehr aktuell und werden sich weiter nach oben bewegen. Für diese Einschätzung sind für mich mehrere maßgebend:

- Der Bau der 5. Schleusenkammer wird im Wesentlichen über LKW-Verkehre abgewickelt. Täglich wird in den kommenden 7 Jahren mit 50 zusätzlichen Fahrzeugankünften in Brunsbüttel gerechnet.
- Nach dem Neubau werden die beiden vorhandenen Kammern in den folgenden 10 Jahren grundsaniert. Für beide Maßnahmen wird neben dem LKW-Verkehr auch mit zunehmendem PKW-Verkehr durch die Mitarbeiter der beauftragten Unternehmen zu rechnen sein.
- Der Rückbau des Kernkraftwerkes Brunsbüttel wird in den nächsten Jahren in seine entscheidende Phase eintreten. Auch hier werden für den Abtransport der zu entsorgenden Abfallmengen an Bauschutt erhebliche Mengen an zusätzlichen LKW-Transporten sowie mit steigenden PKW-Bewegungen durch die tätigen Arbeitnehmer zu rechnen sein.
- Noch in diesem Jahr wird die Elbefähre nach Cuxhaven ihren Dienst aufnehmen. Aufgrund der vorhandenen Studien wird mit einer guten Auslastung der Fähre zu rechnen sein. Die Verkehre werden sich sowohl in und aus Richtung Hamburg bewegen als auch in und aus Richtung Dänemark. Deshalb wird insbesondere auch Richtung Norden der Ausbau der B 5 ab Heide West immer mehr Bedeutung erlangen.

Für Investitionsentscheidungen von Unternehmen sind vorhandene Infrastruktureinrichtungen, insbesondere vorhandene leistungsfähige Straßenverbindungen eine Grundvoraussetzung. Ohne diese staatlichen Vorleistungen sind Entwicklungen nicht möglich.

Für die im ländlichen Raum lebende Wohnbevölkerung ist eine schnelle Verbindung zu Arbeitsplätzen in den Zentren ein wichtiger Aspekt für die Wohnsitznahme. Leistungsfähige Straßen- und Nahverkehrsverbindungen schaffen gleichwertige Lebensbedingungen bzw. gleichen die Standortferne gerade in den Randlagen des Landes aus.

Zu 4.2.1 Marschbahn (Seite 9 f):

Die Stadt Brunsbüttel ist als eines der wenigen Mittelzentren im Land ohne Anschluss an den SPNV. Die Verbindung wurde Anfang der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts eingestellt.

Die Stadt Brunsbüttel begrüßt die Ausschreibung des Landes, mit der optional eine Schienen- wie auch eine Busverbindung im Rahmen der Ausschreibung der Marschbahn nach Itzehoe und damit Richtung Hamburg erfolgen soll.

Mit der vorhandenen Buslinie dauert die Fahrt rd. 1:15 Stunden direkt nach Itzehoe, über den nächst gelegenen Bahnhof St. Michaelisdonn benötigt man für die Fahrt schon 1:51 Stunden. Viel Zeit für eine Strecke von rd. 29 km, die man mit dem PKW in weniger als 30 min. schaffen kann, sofern man über einen PKW verfügt. Als Wohnstandort scheidet Brunsbüttel für Arbeitnehmer aus Hamburg aus, da man vor 8.00 Uhr morgens seinen Arbeitsplatz von Brunsbüttel aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichen kann. Für Senioren, Jugendliche, Sozialschwache und ähnliche Bevölkerungsgruppen ist ein Transfer kaum möglich, sie werden damit ausgegrenzt und in ihrem Bewegungsradius eingeschränkt.

Ob die Ausschreibung hier die Chancen der Anbindung tatsächlich erhöht, bleibt abzuwarten. Aufgrund der rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Zuständigkeit nach ÖPNVG) sind die Aussichten hierfür nicht positiv. Eine Bahnverbindung wird immer mit Mehrkosten gegenüber einer Busverbindung versehen sein. Deshalb erwarte ich, dass das Land die Kreise auffordern wird, sich mit der „günstigeren“ Busverbindung auseinander zu setzen. Das Interesse der Kreise ist jedoch sehr unterschiedlich gelagert: Während der Kreis Dithmarschen für einen relativ kurzen Streckenabschnitt die Kostenträgerschaft übernehmen müsste, trägt der Kreis Steinburg die Hauptlast, obwohl aus dem Kreisgebiet kaum Nutzer zu erwarten sind, außer bei guter Anbindung evtl. pendelnde Arbeitnehmer der Industriebetriebe. Als Mittelzentrum an einer Kreisgrenze stoßen wir hier auf systembedingte Probleme, die sich zum Nachteil der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und der Wohnbevölkerung auswirken und damit einen echten Standortnachteil darstellen. Sofern das Mittelzentrum Brunsbüttel nicht besser angebunden wird, kann es seine Versorgungsfunktion für den ländlichen Raum in der südlichen Westküste nicht entsprechend erfüllen.

Für eine Schienenanbindung ist die Sanierung des historischen Bahnhofgebäudes bzw. der Gleis- und Bahnsteiganlagen erforderlich.

Mit einer Elektrifizierung des Abschnitts Brunsbüttel – Itzehoe könnte eine Verbindung aus der südlichen Westküste bis nach Hamburg möglich werden und damit die Metropolregion weiter zusammenwachsen lassen.

Zu 4.2.2 Gütergleis Brunsbüttel-Wilster

Die Hafenhinterlandanbindung des 6. größten Hafens Deutschlands wird derzeit ab Wilster eingleisig ohne Signalbetrieb wahrgenommen. Nach Auskunft der DB Netz AG soll diese Verbindung immer noch auskömmlich sein. Wie bei der Straßenanbindung gilt auch hier: ohne staatliche Vorleistungen werden die Potenziale des Industriegebietes nicht zu heben sein, wenn es sich weiterhin infrastrukturell so präsentiert wie bisher. Aber auch für den Hafen ist die leistungsfähige Schienenverbindung unerlässlich. Dass das einzige Gleis zur Anbindung des größten Industriegebietes in SH wie schon seit 100 Jahren immer noch durch einen Industriebetrieb führt und diesen in zwei Teile trennt mit allen Zusatzbelastungen für dieses Unternehmen (Total Bitumen Deutschland GmbH), ist bezeichnend für die schlechte Qualität der Schienenanbindung. Sämtliche Gefahrgüter, die außerhalb des Werkes der Fa. YARA auf der Schiene bewegt werden, müssen diesen Betrieb passieren, der immerhin als einer von 13 in Brunsbüttel ansässigen Störfallbetrieben einzustufen ist (vgl. Gesamtzahl der Störfallbetriebe in SH = 26, davon befinden sich 13 in Brunsbüttel). Auch hier gilt wie für die Straße: Wer dieses Industriegebiet weiter entwickeln will und die Wertschöpfung für die Region verbessern möchte, muss für den Ausbau und die Verbesserung der Schienenanbindung sorgen.

Die Stadt begrüßt die Anmeldung des Ausbaus des Industriegleises für den BVWP 2015.

Zu 4.3.2 Hafen Brunsbüttel (Seite12):

Die Stadt und die beiden Kreise setzen große Hoffnungen in das Projekt zum Bau eines Vielzweckhafens an der Elbe. Von dem Projekt wird der erforderliche Impuls für die Nutzung der Potenziale im Industriegebiet (noch ca. 400 ha freie Industriefläche) ausgehen.

Der Erfolg des Projektes wird wesentlich davon abhängen, ob es gelingt, Nutzer für die Flächen und den Hafen zu finden. Hierzu sind weitere Untersuchungen erforderlich, die bis zur Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses im Januar 2016 abgeschlossen werden sollen. In der gleichen Zeit muss die Notifizierung des Vorhabens durch die EU erfolgen.

Der Projektträgergemeinschaft aus Stadt und Kreisen muss es außerdem gelingen, mit der Nutzung die Betriebskosten zu decken, da sich alle 3 Partner aufgrund ihrer derzeitigen Haushaltssituation nicht erlauben können, dauerhaft Zuschüsse in das Projekt fließen zulassen.

Für die Vermarktung des Projektes wird die Unterstützung der WTSH benötigt. Die Projektträger können diese Aufgabe allein nicht bewältigen.

Dass ein Hafen an dieser Stelle des Landes erfolgreich betrieben werden kann, beweist die Brunsbüttel Ports GmbH in jedem Jahr aufs Neue.

Allgemein fehlen mir in dem Bericht bezogen auf den Hafenstandort Aussagen zu den Perspektiven, die sich aus der Lage in der Metropolregion Hamburg, aus der Lage an der Elbe und der Zusammenarbeit mit dem Hamburger Hafen ergeben können bzw. sollen. Wie eine solche Kooperation funktionieren kann, zeigt auch hier wiederum Brunsbüttel Ports sehr erfolgreich.

Bedingt durch den Flächenmangel in Hamburg ergeben sich ganz neue bzw. zusätzliche Möglichkeiten, die jedoch den Kooperationswillen aller Akteure voraussetzen. Verglichen mit der

weltweiten Bedeutung des Hamburger Hafens macht eine Vermarktung unter dem Begriff „Ports of Hamburg“ auch für den Brunsbütteler Hafenstandort sehr viel Sinn. Die Vertiefung dieser Zusammenarbeit, die auch viel mit dem vertrauensvollen Zusammenarbeiten aller Akteure zusammenhängt, bietet zusätzliche Chancen für den Hafen Brunsbüttel. Eine Solche Strategie sollte auch in einem Bericht zu den Perspektiven der Westküste genannt sein.

Zu 6.1 Industriepolitik Brunsbüttel (Seite 15):

In diesem Abschnitt wird die Bedeutung der Industriebetriebe für die Wertschöpfungsketten in der Region zutreffend beschrieben. Dass dieses Industriecluster hinsichtlich seiner Homogenität und seiner systemischen Zusammengehörigkeit auch anfällig ist, haben sowohl die Insolvenz des Farbstoffproduzenten DyStar und der Rechtsnachfolgerin Chemische Fabrik Brunsbüttel gezeigt. Daher sollte zukünftig das Augenmerk hinsichtlich der Nutzung der freien Flächenkapazitäten auf einen anderen Industriezweig gelegt werden. Hierfür sind dann die schon genannten Verkehrsanbindungen (Straße/Schiene) Grundvoraussetzung.

Zu 6.2 Gasnetzentwicklungsinitiative Brunsbüttel (Seite 15):

An dem Thema Gasversorgung wurde in jüngster Vergangenheit die Problematik im Zusammenwirken der einzelnen Akteure auf den verschiedenen Netzebenen deutlich. Die koordinierende Wirkung der Initiative war die richtige und wirksame Reaktion auf diese sich zum Nachteil des Industriegebietes abzeichnende Entwicklung.

Sollte nach den jüngsten Plänen das Thema LNG (Liquefied Natural Gas) eine größere Rolle bei der Energieversorgung spielen und Brunsbüttel als Standort einer entsprechenden Infrastruktur ausgebaut werden, dann sind hierfür auch die erforderlichen Pipelineverbindungen zur Einspeisung des per Schiff zu importierenden verflüssigten und in Brunsbüttel zu regasifizierenden Erdgases zu schaffen.

Dass der Standort aufgrund seiner geografischen Lage und der vorhandenen Industrie und der zukünftig zu versorgenden Schifffahrt beim Thema LNG diese Funktion übernehmen soll, fehlt mir hier noch als Perspektive für die Zukunft.

Zu 7. Energie (Seite 17):

Die Windkraft bietet die größten Perspektiven für die Westküste, daher ist hier zurecht der Schwerpunkt in den Ausführungen gelegt worden.

Eine wichtige Standortvoraussetzung für die Ansiedlung der Industriebetriebe in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war der Bau des Kernkraftwerkes in Brunsbüttel. Mit dem Ausstieg aus dieser Technologie fallen langfristig nicht nur direkt 400 hochqualifizierte Arbeitsplätze und ein wichtiger Steuerzahler und Ausbildungsbetrieb für die Region weg, es fehlt auch ein verlässlicher Produzent von elektrischer Regelenergie. Einer Grundvoraussetzung für viele Industriebetriebe, die vollkontinuierlich während des gesamten Jahres produzieren.

Durch den Netzausbau werden jedoch die Voraussetzungen für die Verbesserung der Versorgung geschaffen. Die in den Folgeabschnitten beschriebenen Maßnahmen müssen zwingend umgesetzt werden, um hier alle Möglichkeiten einer Optimierung des Lastmanagements des Netzbetriebes hin zu einer stabilen zu erreichen.

In diesen Zusammenhang bietet die in Planung befindliche Seekabelverbindung nach Norwegen (NordLink) eine Perspektive für den Austausch mit erneuerbaren Energien (Einsatz der aus Wasserkraft gewonnenen elektrischen Energie). Die Aussagen hierzu sollten zur Vollständigkeit hier genannt werden.

Im Zusammenhang mit den Ausführungen zu Abschnitt 6 und 7 fehlen mir die Maßnahmen für die in der Einleitung (1.) angesprochenen Chancen zur Schaffung von nachhaltiger Wertschöpfung im Zusammenhang mit der Produktion der erneuerbaren Energie. Die Hoffnungen ruhen auf den Ergebnissen des ITI-Projekts.

Noch unklar bleibt für mich in diesem Zusammenhang, wo diese Wertschöpfung stattfinden soll. Sofern hierfür industrielle Anlagen entstehen, sind entsprechende Flächen bereit zu stellen. Diese können entsprechend der aktuellen Raumplanung nur an bestimmten Orten im Land ausgewiesen werden. Gibt es hier schon Planungen oder bleiben die Projektansätze aus dem ITI-Projekt abzuwarten, die dann ggf. zur Überplanung führen?

Insgesamt vermisste ich im Zusammenhang mit der Windstromproduktion Aussagen zur möglichen Entwicklung von Projekten, die Wasserstoff als Energieträger zum Gegenstand haben. Mit entsprechenden Aussagen in einem Grundsatzpapier wie diesem würde ein Signal für die Branche gesetzt werden, dass sich SH dieser Technologie gegenüber offen zeigt. Es wäre ein wichtiges Signal für Projektierer und Investoren.

Für die Stadt Brunsbüttel besteht im Zusammenhang mit dem Rückbau des Kernkraftwerkes leider die negative Perspektive, dass die abgebrannten Brennelemente für viele Generationen im Standortzwischenlager bleiben weil immer noch kein Endlager für die dauerhafte Einlagerung gefunden worden ist. Diese Tatsache wird den Standort auch für die nächsten Jahrzehnte belasten und darf nicht unerwähnt bleiben.

Zu 7.1.1 Stromtrasse – Westküstenleitung/Abschnitt Brunsbüttel-Barlt

Zu dem beschriebenen Verfahrensstand darf aus meiner Sicht nicht unerwähnt bleiben, dass die durch den Trassenbau entstandenen Schäden an den Gemeindestraßen zu einer erheblichen Verärgerung in den betroffenen Gemeinden geführt hat. Im Nachgang bleibt festzustellen, dass die Gemeinde nicht alle Kosten erstattet bekommen, die im Zusammenhang mit dem Trassenbau entstanden sind. Diese Ergebnisse tragen nicht dazu bei, dass das Thema Energiewende von der Bevölkerung positiv begleitet wird. Hier hätten sich die Kommunen eine Unterstützung durch das Land gewünscht.

In Brunsbüttel ist die Trassenführung sogar durch einen Versorgungskorridor für Produkte gewählt worden. Hierdurch sind Nutzungen durch die Industriebetriebe eingeschränkt worden.

Zu 10.2 Westküstenklinik Brunsbüttel (Seite 28):

Die Entscheidung zur Schaffung eines Zukunftsmodells für die Klinik begrüße ich ausdrücklich. Die Klinik ist ein wichtiger Standortfaktor für die gesamte Region. Das nunmehr angestoßene Entwicklungskonzept kann die wirtschaftliche Situation langfristig stabilisieren.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, insbesondere im Bereich der Hausärzteversorgung wird die Klinik die wichtigste medizinische Versorgungsfunktion in den nächsten Jahren bekommen. Das ist ein wichtiger Aspekt, wenn man dem weiteren Bevölkerungsrückgang durch Wegzug entgegenzutreten will und stellt gleichzeitig einen wichtigen Standortfaktor für den Industriestandort dar.