



# Die Netze der Zukunft

Verkehrs- und infrastrukturpolitische Forderungen  
der Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg

# Inhalt

	Vorwort .....	3
	Standortfaktor Infrastruktur .....	4
<b>STRASSE</b>	A 39 .....	7
	Sechsstreifiger Ausbau A 39 Wolfsburg .....	9
	A 21 .....	10
	A 26 .....	11
	A 1 und A 7 .....	12
	B 3n .....	13
	Elbbrücke Neu Darchau / Darchau .....	14
	Regionale Straßenbauprojekte .....	15
	Weitere regionale Straßenbauprojekte .....	16
	Aufzunehmende regionale Straßenbauprojekte .....	17
<b>SCHIENE</b>	Projekt Hamburg/Bremen-Hannover .....	20
	Weddeler Schleife .....	22
	Regionale Schienenprojekte .....	23
	Heidebahn .....	24
	Wendlandbahn .....	25
<b>WASSERSTRASSE</b>	Schleuse Lüneburg .....	27
<b>LUFTVERKEHR</b>	Luftverkehr .....	29
<b>VERKEHRSINFRASTRUKTUR</b>	Verkehrsinfrastruktur .....	31
	Straße .....	32
	Schiene .....	33
	Wasserstraße .....	34
	Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) .....	36
<b>DIGITALE UND ENERGIE-INFRASTRUKTUR</b>	Digitale Infrastruktur und Breitbandausbau .....	39
	Energieinfrastruktur .....	41
<b>MOBILITÄT</b>	Mobilität und Umweltschutz .....	43
	ÖPNV und Radverkehr .....	44
	Intelligente und verknüpfte Mobilität .....	46
	Positionspapier Urbane Mobilität .....	48
	Impressum .....	50

## SCHNELL, STARK, SICHER

# Die Netze der Zukunft

„Deutschland muss schneller werden!“ – mit dieser Forderung sind wir in den letzten Jahren immer wieder in unsere politischen Gespräche gegangen. Denn wir merken: Investitionen in gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft dauern in Deutschland mittlerweile viel zu lange. Dies gilt insbesondere für die Realisierung entscheidender Infrastrukturprojekte. Die Folgen davon bekommen wir nach einer jahrzehntelangen Vernachlässigung unserer Infrastruktur aktuell überall zu spüren: Regelmäßige Staus und verstopfte Straßen, bröckelnde Brücken, unpünktliche und unzuverlässige Züge durch überlastete Schienenwege und marode Bauwerke wie Schleusen und Wehre an unseren Flüssen und Kanälen.

Gleichzeitig erleben wir seit einigen Jahren eine Krise nach der anderen, ohne uns von den wirtschaftlichen Folgen der vorherigen Entwicklung erholen zu können. Auf die Corona-Pandemie folgt nun der schreckliche Krieg in der Ukraine. Dabei steigen die Energiepreise, Lieferketten müssen neu aufgebaut werden und der Fachkräftemangel verlangt nach immer größeren Anstrengungen. Dies alles geht mit immensen finanziellen Belastungen für Staat und Wirtschaft einher, so dass in Zukunft noch stärker priorisiert werden muss, wofür die Steuereinnahmen nicht zuletzt unserer Unternehmen in Zukunft ausgegeben werden. Von der öffentlichen Hand erwarten wir in diesen Zeiten bestmögliche Rahmenbedingungen für erfolgreiches Wirtschaften. Wir machen uns für echte Zukunftsinvestitionen stark. Dazu gehört eine leistungs- und vor allem zukunftsfähige Infrastruktur. Denn Infrastruktur bleibt ein Stabilisierungsfaktor – wenn Straße, Schiene und Wasserstraßen denn in einem zukunftsfähigen Zustand wären.

Mit „die Netze der Zukunft“ stellt die IHK Lüneburg- Wolfsburg einen aktualisierten Forderungskatalog zu den Infrastrukturprojekten auf, die über die Entwicklung unserer Region entscheiden werden. Die IHK-Vollversammlung beschloss die aktualisierte Fassung in ihrer Sitzung am 8. Dezember 2022.

Für eine wirtschaftsfreundliche und erfolgreiche Infrastrukturentwicklung müssen wir in Zukunft wieder verstärkt das Gemeinwohl – unter Berücksichtigung lokaler Interessen – in den Vordergrund rücken. Denn leistungsfähige Infrastrukturen sind am Ende im Interesse aller und bilden die Basis für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung in der Region. Unser IHK-Bezirk hat hier leider bis heute erheblichen Nachholbedarf.



Andreas Kirschenmann  
PRÄSIDENT



Michael Zeinert  
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

GRUNDLAGE FÜR WACHSTUM, WOHLSTAND  
UND INVESTITIONEN

# Standortfaktor Infrastruktur

Unsere arbeitsteilig organisierte, hochgradig spezialisierte Wirtschaft lebt vom Austausch von Waren, Gütern und Dienstleistungen. Entlang einer Wertschöpfungskette finden von der Rohstoffgewinnung bis zum Endprodukt zahlreiche Transport- und Logistikprozesse statt, die zuverlässig, schnell und planbar funktionieren müssen. Die Verfügbarkeit, Kapazität und Leistungsfähigkeit von Verkehrswegen und Mobilitätslösungen spielen für das Ineinandergreifen von Wertschöpfungsprozessen eine entscheidende Rolle.

Die Anbindung und Erreichbarkeit eines Standortes nimmt für ein investierendes Unternehmen – ganz gleich ob Bestandserweiterung oder Neuansiedlung – eine besondere Bedeutung ein. Lieferketten müssen belastbar und zuverlässig organisiert werden können. Die Verkehrsinfrastruktur vor Ort und die überregionale Anbindung sind somit zentrale Standort- und Wettbewerbsfaktoren und damit Entscheidungskriterien für Unternehmen. Die Anbindung und Erreichbarkeit des Standortes ist jedoch nicht nur für Lieferketten, sondern auch für das Gewinnen und Halten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern relevant.

Unternehmerinnen und Unternehmer fragen sich: Wie gut ist mein Unternehmen angebunden? Kann ich meine Transporte zuverlässig organisieren? Sind meine Lieferungen sicher planbar? Habe ich Alternativen? Wie können meine Kundinnen und Kunden, meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mein Unternehmen erreichen?

In unserem eher ländlich geprägten IHK-Bezirk müssen viel Fläche und lange Wege überbrückt werden. Nur so lassen sich Verbindungen innerhalb und zwischen den Regionen schaffen. Diese Verbindungen sind lokal vor Ort, regional, aber auch überregional und international in der Vernetzung Norddeutschlands mit unseren Nachbarländern relevant. Mit unserem IHK-Bezirk sind wir Bestandteil der Metropolregion Hamburg und der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg. Wir verbinden die Metropolregionen miteinander und die Regionen dazwischen mit diesen Metropolen.

Mit der A 39 auf der Straße, der Schienenverbindung Hamburg-Hannover und der Schleuse Lüneburg am Elbe-Seitenkanal besteht in unserem IHK-Bezirk ein entlang der Haupttrassen immenser Nachholbedarf. Das gilt insbesondere auch für die A 21 zwischen der Elbe und der A 39 und für die A 26. Mit diesen Projekten würde die Region ihre infrastrukturellen Wettbewerbsnachteile ausgleichen und ihr Aufholpotential besser heben können. Denn: Infrastruktur ermöglicht Investitionen in den Standort und fördert Entscheidungen für eine Region. Insbesondere entlang der Trassen können sich Gewerbeflächen entwickeln, Arbeitskräfte werden in die Region gelockt, das Wohnen in der Region wird attraktiver. Der ländliche Raum lebt von der Vernetzung.

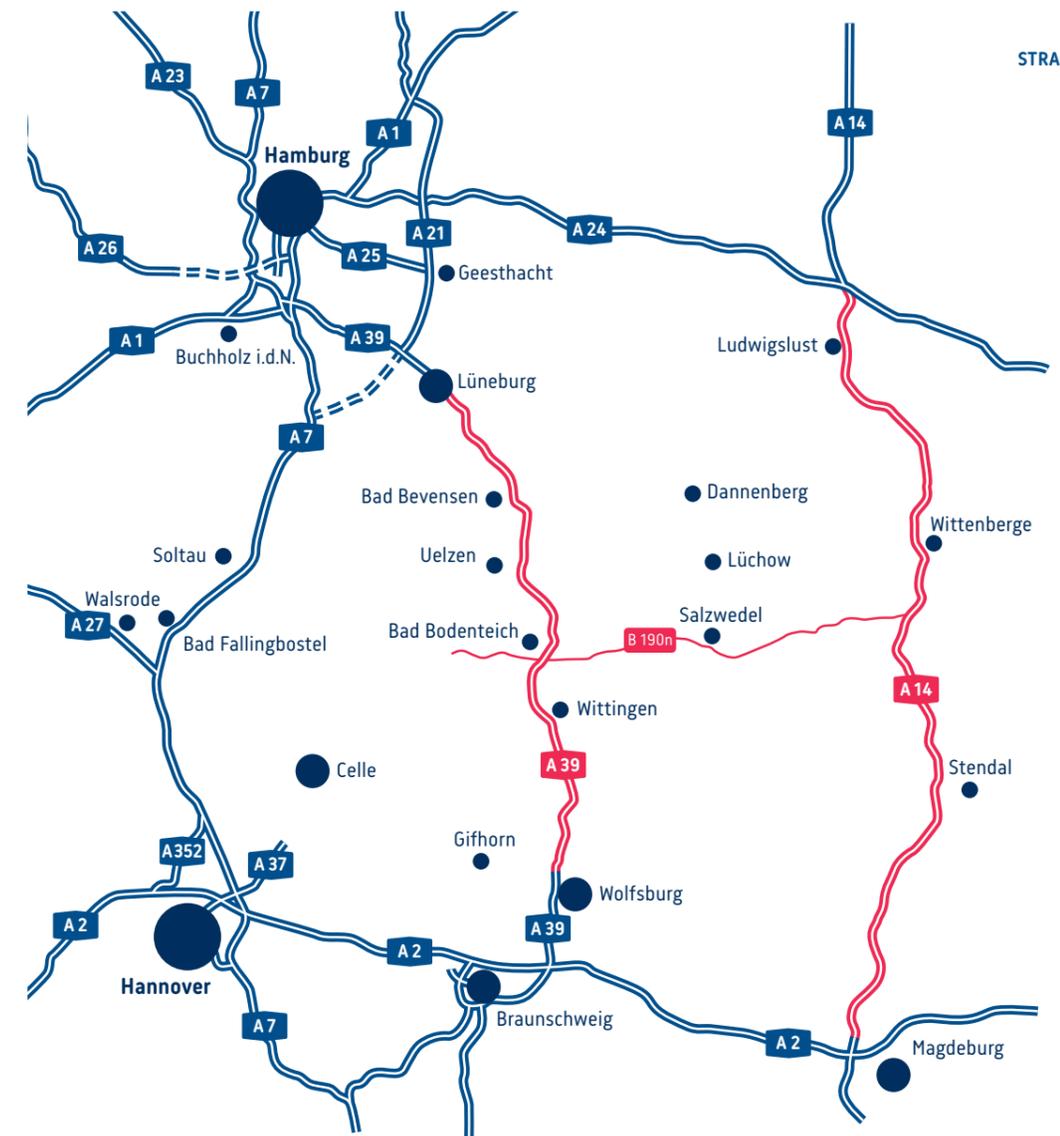
Neben der Verkehrsinfrastruktur ist für die digitale Vernetzung heute die entsprechende digitale Infrastruktur ein Grundbedürfnis. Leistungs- und zukunftsfähige Glasfaseranschlüsse sind die Grundlage für jede digitale Weiterentwicklung eines Geschäftsmodells oder von Waren und Dienstleistungen. Glasfaser und flächendeckender Mobilfunk der neuesten Generation sind heute jedoch nicht nur systemrelevant für Gewerbestandorte, sondern auch für die zunehmend mobil arbeitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Eine aktive und bewusste Infrastrukturförderung ist also eine der wichtigsten Rahmenbedingungen für Investitionen in und Innovationen aus und in der Region.



# Straße

**DIE STRASSE TRÄGT HEUTE UND IN ZUKUNFT DIE HAUPTLAST AN PERSONEN- UND GÜTERVERKEHREN. UND MUSS BEDARFGERECHT AUSGEBAUT WERDEN. DIE STRASSE ERMÖGLICHT EINE DURCHGEHENDE MOBILITÄT VOM START BIS ZUM ZIEL.**



## ZÜGIGER LÜCKENSCHLUSS FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE REGION

### A 39

Die A 39 ist das zentrale Verkehrsprojekt der Region. Der Lückenschluss zwischen den bereits seit Langem bestehenden Teilstücken im Nordwesten bis Lüneburg und im Süden bis Wolfsburg wirkt lokal vor Ort, in der Region und weit darüber hinaus bis nach Skandinavien und Süd-Ost-Europa. Der 105 km lange Lückenschluss wurde 2016 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) aufgenommen und seitdem weitestgehend fertig geplant.

Der Lückenschluss der A 39 erschließt Deutschlands größten autobahnfreien Raum und verbessert so die Erreichbarkeit und Anbindung der Region sowie der hier beheimateten Unternehmen und der neu zu entwickelnden Gewerbe- und Wohnstandorte. Die A 39 unterstützt dadurch maßgeblich wirtschaftliche Entwicklungspotentiale in unserer eher ländlich geprägten, vergleichsweise strukturschwachen Region. Die Autobahn reduziert durch eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit die Reisezeit und lässt ver-

schiedene Teilregionen Niedersachsens und Norddeutschlands zusammenwachsen. Neue Märkte werden erschlossen, die Erreichbarkeit für Unternehmen verbessert sich, der Suchradius für dringend benötigte Fachkräfte kann vergrößert werden. Zahlreiche Gewerbegebiete mit Investitionen und neuen Arbeitsplätzen in der Region sind in ihrer Entwicklung von der Erschließung durch die A 39 abhängig. Dies betrifft z. B. den „Bilmer Berg“ in Lüneburg, den Hafen-Ost in Uelzen sowie das geplante Gewerbegebiet im AK Wolfsburg / Königslutter. Gleich mehrere aktuelle Großinvestitionen (z. B. Intel, Northvolt) haben gezeigt, dass die verkehrliche Anbindung auch in Zukunft eine zentrale Rolle für Standortentscheidungen spielt.

Vor Ort werden die hochgradig durch Verkehr belasteten Ortschaften an der B 4 durch den Bau der A 39 spürbar entlastet. Insbesondere der überregionale und Durchgangsverkehr wird in Zukunft die Autobahn wählen. Die B 4 bleibt für den regionalen Verkehr eine



wichtige Verbindungsstraße zwischen den Ortschaften und muss zur Verbesserung der Verkehrsqualität weiterhin ausgebaut werden.

Überregional entlastet die A 39 die A 7 und wird zusammen mit der A 21 zu einer leistungsfähigen Ostumfahrung Hamburgs. Dies unterstützt den Handel und den Austausch mit den Wachstumsregionen Skandinaviens als Fortführung der festen Fehmarnbeltquerung. Der Hamburger Hafen erhält eine leistungsfähigere Hinterlandanbindung in Richtung Süd-Ost-Deutschland und weiter nach Polen, Tschechien, Österreich und Italien.

In der Region profitiert der Tourismus. Kürzere Fahrzeiten machen z. B. die Lüneburger Heide auch für Tagestouristen attraktiv. Der Ausbau der B 4 ist erwiesenermaßen keine Alternative. Das Bundesverkehrsministerium hat bereits 2016 festgestellt, dass ein Ausbau der B 4 lediglich die Verkehrsqualität verbessert (Überholmöglichkeiten), jedoch nicht mehr Kapazität zur Verfügung stellen kann.

Mit der Realisierung der A 39 und der in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt verlaufenden A 14 muss zudem das nachgeordnete Straßennetz angemessen an die neuen Fernstraßen angeschlossen werden. Eine wichtige Funktion übernimmt dabei die Bundesstraße 190n. Sie verbindet beide Autobahnen miteinander und sollte im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung in den Vordringlichen Bedarf hochgestuft werden.

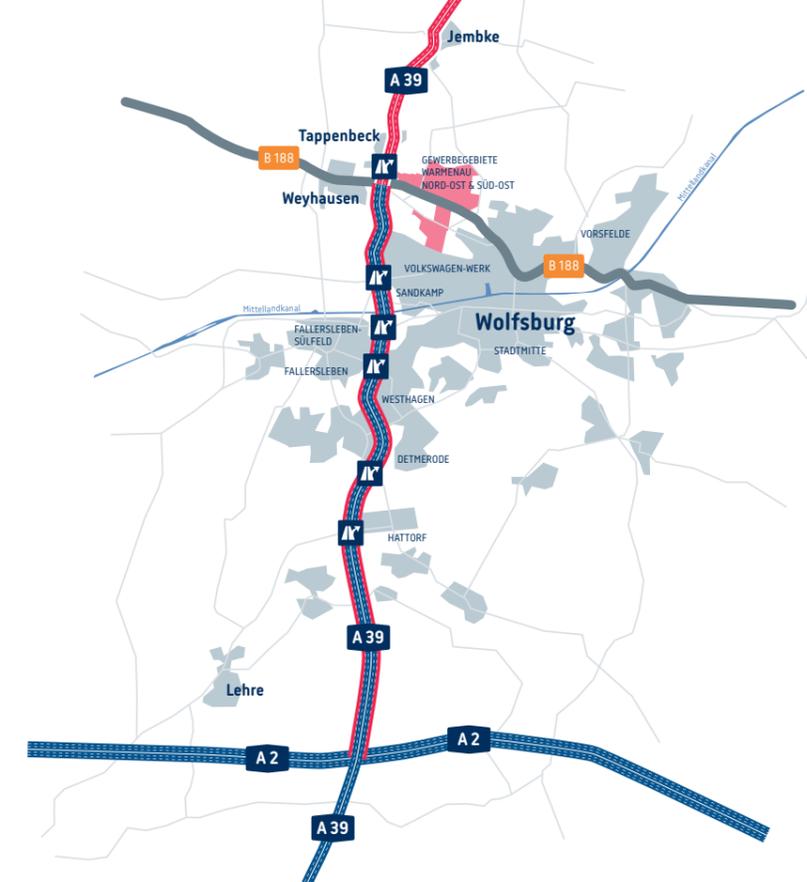
## DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung aller Abschnitte zeitnah zu finalisieren
- den Bau verzögerungsfrei zu beginnen und die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg schnellstmöglich zu realisieren
- die B 190n durch die Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt zeitnah zu planen und zu realisieren

## MEHR KAPAZITÄT FÜR DEN STANDORT GIFHORN-WOLFSBURG

# Sechsstreifiger Ausbau A 39 Wolfsburg



Die vor Ort aktuell vierstreifige A 39 weist zwischen dem Autobahnkreuz Wolfsburg / Königslutter an der A 2 und der Anschlussstelle Weyhausen hohe Verkehrszahlen und damit eine hohe Verkehrliche Belastung auf.

Die Stadt Wolfsburg verzeichnet traditionell überdurchschnittliche Verkehrsspitzen im Vergleich zur normalen Grundfrequentierung. Die Verkehrsspitzen am Morgen und am Nachmittag/Abend fallen während des Berufsverkehrs in Wolfsburg also höher aus als in anderen Städten vergleichbarer Größe. Aufgrund der engen Abfolge von Anschlussstellen entlang des Wolfsburger Stadtgebietes ballt sich dort der Verkehr, was in der Vergangenheit zu einer spürbar höheren Unfallgefahr auf diesem Streckenabschnitt geführt hat.

Legt man einen Untersuchungsbericht der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) zu Grunde, zeigt der Wolfsburger Abschnitt der A 39 bereits heute Verkehrszahlen, die an die hochbelastete A 7 heranreichen und dadurch eine Sechsstreifigkeit rechtfertigen.

Mit der Realisierung des Lückenschlusses der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist auf dieser dann leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung von einem steigenden Verkehrsaufkommen auszugehen. Es wird deutlich, dass der Wolfsburger Abschnitt bereits heute und besonders mit Blick auf den Lückenschluss mehr Kapazitäten bieten muss.

Mit der Ansiedlung des neuen „Trinity“-Werkes hat Volkswagen eine zukunftsweisende Entscheidung für den Standort Wolfsburg getroffen und damit die gesamte Region gestärkt. Die „Trinity“-Fertigung sichert Arbeitsplätze und trägt maßgeblich zur Transforma-

tion der Automobilwirtschaft hin zur emissionsfreien Mobilität bei. Über 300.000 Fahrzeuge sollen in Zukunft am Standort in Wolfsburg-Warmenau nördlich der B 188 ganz in der Nähe der Anschlussstelle Weyhausen produziert werden. Rund 3.000 bis 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen in der „Trinity“-Fertigung beschäftigt werden. Die Anlieferung von Komponenten und der Transport der fertiggestellten Fahrzeuge werden ebenso wie die Pendlerverkehre neben der Schiene in substantiellem Maße über die Straße erfolgen. Hierfür bedarf es neben der Sechsstreifigkeit der A 39 eines Ausbaus der B 188 unter Umbau der Anschlussstelle an die A 39. Denn: Eine leistungsfähige Anbindung und gute Erreichbarkeit sind maßgeblich für den Erfolg eines Standortes.

## DIE IHKLW FORDERT



- den sechsstreifigen Ausbau der A 39 vom AK Wolfsburg / Königslutter bis zur AS Weyhausen in den Vordringlichen Bedarf des BVWP aufzunehmen
- die Planung und Genehmigung des sechsstreifigen A 39-Ausbaus mit verzögerungsfreiem Baustart und beschleunigter Realisierung schnellstmöglich umzusetzen
- die Anpassung der B 188 an die Bedarfe des neuen Standortes Wolfsburg-Warmenau bis spätestens zum Produktionsstart 2026 zu realisieren

## OSTUMFAHRUNG HAMBURGS UND „BRÜCKENSCHLAG“ NACH SKANDINAVIEN

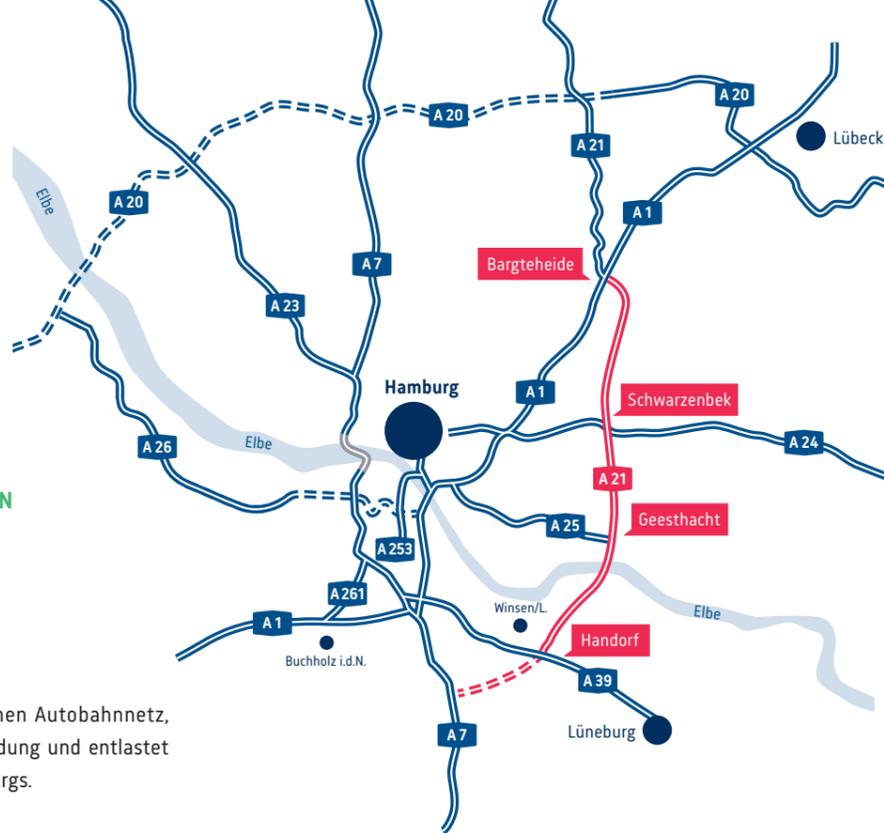
### A 21

Die A 21 schließt eine Lücke im norddeutschen Autobahnnetz, schafft eine leistungsstarke Nord-Süd-Verbindung und entlastet die Region als wirksame Ostumfahrung Hamburgs.

Die A 21 entsteht dabei durch den kontinuierlichen Ausbau der B 404 auf drei bzw. im Anschluss auf vier Fahrstreifen. So wurde die ausgebaute B 404 zwischen Bargteheide und Lötting bereits zur A 21 umgewidmet, der nördlichste Abschnitt von Lötting bis Kiel ist ein laufendes und fest disponiertes Projekt. Weiter im Süden wird die B 404 zwischen Bargteheide und Schwarzenbek derzeit erweitert. Dieser Abschnitt steht im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Die folgende Erweiterung der B 404 zur A 21 in Richtung A 39 bei Handorf steht sowohl in Schleswig-Holstein zwischen Schwarzenbek und Geesthacht sowie zwischen Geesthacht und Rönne als auch in Niedersachsen zwischen Rönne und Handorf im Weiteren Bedarf des BVWP mit Planungsrecht.

Die A 21 wird erst mit der Durchbindung bis zur A 39 bei Handorf ihre verkehrliche Entlastungswirkung als leistungsfähige Ostumfahrung Hamburgs erfüllen können. Ein Optimum an verkehrlicher Wirkung würde durch die Weiterführung der A 21 über die A 39 hinaus bis zur A 7 erreicht. Die A 21 dient jedoch als Ostumfahrung Hamburgs nicht nur der Entlastung von A 1 und A 7, sondern auch der Schaffung einer weiteren zuverlässigen Elbquerung in der Region. Insbesondere überregionale Transitverkehre, die nicht das Ziel Hamburger Hafen ansteuern, können über die A 21 gemeinsam mit der A 39 vorbei am Knoten Hamburg in Richtung Süd- und Süd-Ost-Deutschland geleitet werden. Der Bedarf für eine durchgebundene A 21 bis zur A 39 wird mit der Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung weiterwachsen. Von dem „Brückenschlag“ nach Skandinavien kann die gesamte Metropolregion Hamburg einen Wachstumsschub und die Erschließung neuer Märkte diesseits und jenseits des Belts erwarten.

Darüber hinaus ermöglicht die A 21 das erfolgreiche Zusammenwachsen der Wirtschaftsräume auf beiden Seiten der Elbe und eine bessere Erschließung der Tourismusregionen in Nord-Ost-Niedersachsen und im Süden Schleswig-Holsteins.



#### DIE IHKLW FORDERT



- die im Vordringlichen Bedarf stehenden Abschnitte zeitnah zu planen und zu genehmigen sowie verzögerungsfrei zu bauen
- den südlichen Abschnitt der B 404 / A 21 von Schwarzenbek bis Handorf in den Vordringlichen Bedarf des BVWP einzustufen
- die Planung, die Genehmigung und den Bau der A 21 bis Handorf zeitnah zu starten

## HAFENANBINDUNG UND VERKEHR IM HAMBURGER UMLAND VERBESSERN

### A 26

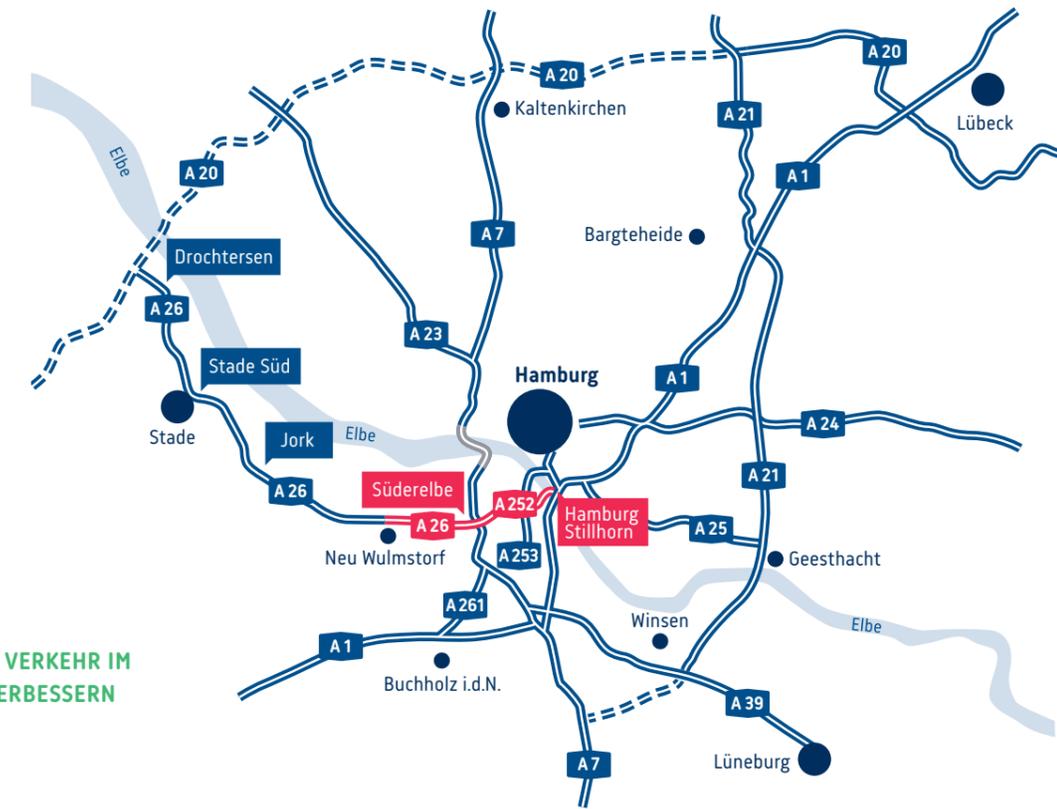
Die A 26 im Landkreis Stade zwischen Drochtersen und Hamburg und die dazugehörige Hafenspanne zur Verbindung von A 1 und A 7 liegen zwar nur in einem kleinen Abschnitt zwischen Buxtehude, Neu Wulmstorf und Hamburg im Bezirk der IHKLW (Landkreis Harburg), entfalten durch ihre unmittelbare Nähe aber dennoch relevante Auswirkungen auf die Unternehmen in der Region.

Nach ihrer vollständigen Realisierung soll die A 26 vom geplanten AK Kehdingen mit der A 20 bei Drochtersen bis nach Hamburg zur A 1 führen. Mit der A 26 erhält der südlich der Elbe gelegene Teil der Metropolregion Hamburg und damit auch der Landkreis Harburg eine Verbindung zum Autobahnkreuz A 20 / A 26 und kann Hamburg in Richtung Nord-Osten in der Folge nördlich umfahren.

Darüber hinaus verbindet die A 26 die Gewerbestandorte westlich und südlich von Hamburg leistungsfähiger mit der Metropole Hamburg und dem überregionalen Straßennetz.

Im Landkreis Harburg ist mit der Realisierung der A 26 über eine bestmögliche Anbindung der Gewerbegebiete entlang der B 73 nachzudenken, um Neu Wulmstorf vom überregionalen Durchgangsverkehr zu entlasten.

Die A 26 steht auf niedersächsischem Gebiet bereits als laufendes und fest disponiertes Projekt im BVWP. Gleiches gilt für den Bereich vom neuen AK Hamburg-Süderelbe bis zur Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen.



#### DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung der A 26 zeitnah fertigzustellen
- die Finanzierung zu sichern und den Bau v verzögerungsfrei zu beginnen und fertigzustellen
- die Gewerbegebiete in der Region optimal an die A 26 anzuschließen

## KAPAZITÄTEN ZUKUNFTSFÄHIG ERWEITERN, EUROPÄISCHE TRANSITROUTEN STÄRKEN

# A 1 und A 7

Die A 1 und die A 7 sind heute die zentralen Verkehrsachsen Norddeutschlands in Nord-Süd-Ausrichtung und tragen einen Großteil der Personen- und Güterverkehre. Beide Strecken sind oftmals hoch belastet, in Teilen überlastet. Mit Blick auf die aktuell geltende Verkehrsprognose des BVWP wird der Straßenverkehr bis 2030 noch einmal spürbar zunehmen. Unsere arbeitsteilig organisierte Wirtschaft, die engere Verknüpfung nach Skandinavien, die Stärkung des Hamburger Hafens und die Vorbereitung des Autonomen Fahrens machen zukunftsfähige Verkehrsachsen auf der Straße notwendig.

Die A 7 verbindet die Metropolregion Hamburg mit der Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg. Die A 7 ist Deutschlands längste Autobahn und führt von der dänisch-deutschen Grenze bei Ellund bis nach Füssen an die österreichische Grenze. Zwischen Hamburg und Hildesheim ist die A 7 bis auf den Abschnitt zwischen Soltau-Ost und Dorfmark bereits sechsstreifig ausgebaut. Dieser im Vordringlichen Bedarf des BVWP stehende Bereich wird derzeit in zwei Abschnitten ebenfalls sechsstreifig erweitert. In der Weiterführung der A 7 ist die achtstreifige Erweiterung zwischen dem AD Walsrode und dem AD Hannover-Nord zu prüfen. Dieses Projekt steht im Weiteren Bedarf des BVWP.

Die A 1 stellt die wichtigste Verbindung der Metropolregion Hamburg und der deutschen Seehäfen in Richtung Westdeutschland, Ruhrgebiet und Benelux dar. Im verkehrsreichen Hamburger Süden sollte die A 1 zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Horster Dreieck sechsstreifig erweitert werden. Ab dem Maschener Kreuz bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg ist ein achtstreifiger Ausbau angedacht. Beide Projekte befinden sich im Weiteren Bedarf des BVWP mit Planungsrecht. Auf Hamburger Gebiet steht außerdem die achtstreifige Erweiterung u. a. zwischen Hamburg-Stillhorn und dem AD Hamburg-Südost in Rede.

Weiter im Norden ist vor dem Hintergrund der zunehmenden Skandinavienverkehre außerdem eine sechsstreifige Erweiterung bis zum AK Hamburg-Ost immer wieder in der Diskussion.

Perspektivisch ist insbesondere auf den großen europäischen Transitrouten über Spurerweiterungen für das Autonome Fahren nachzudenken.

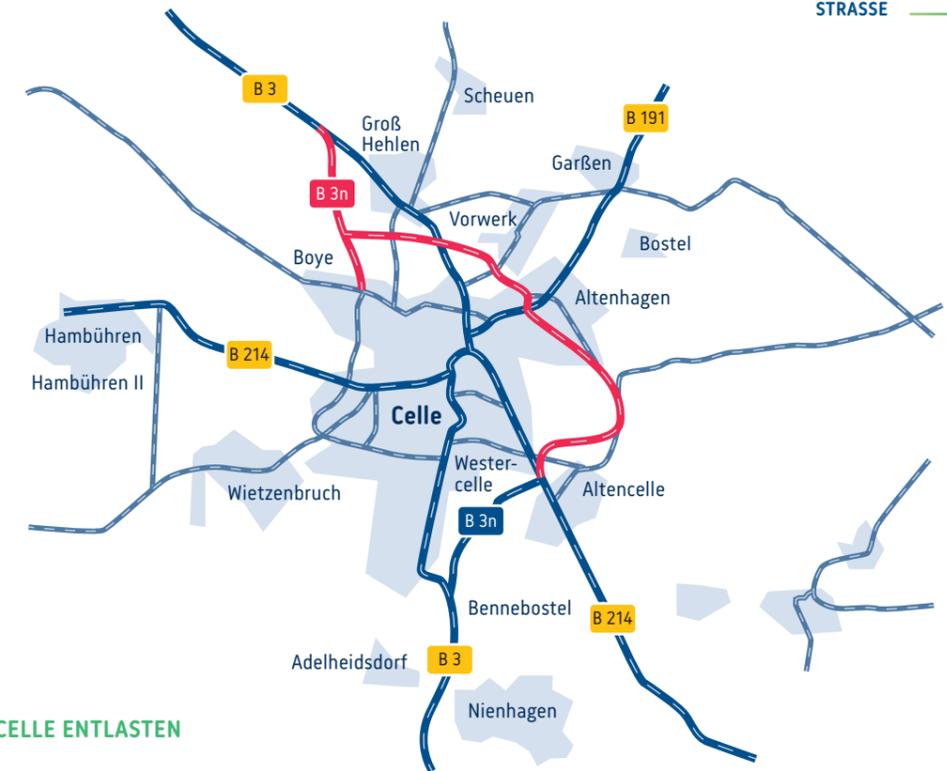


Mit diesen zusätzlichen Kapazitäten könnte das Autonome Fahren in einer Anfangsphase etabliert und vom manuellen Verkehr getrennt auf separater Spur vollautomatisch umgesetzt werden.

### DIE IHKLW FORDERT



- die sechsstreifige Erweiterung der A 7 zwischen Dorfmark und Soltau-Ost zeitnah zu realisieren
- die im Weiteren Bedarf des BVWP stehenden Erweiterungen der A 1, u. a. Buchholzer Dreieck bis Horster Dreieck, Maschener Kreuz bis Landesgrenze Hamburg, Hamburg-Stillhorn bis AD Hamburg-Südost, zu prüfen und hochzustufen
- die europäischen Transitrouten den steigenden Verkehrsbedarfen anzupassen und zu stärken



### VERKEHRSKNOTENPUNKT CELLE ENTLASTEN

# B 3n

Die mittelgroße Kreisstadt Celle ist ein Verkehrsknotenpunkt. Hier treffen mit der B 3, der B 191 und der B 214 gleich drei Bundesstraßen aus unterschiedlichen Richtungen aufeinander. Diese dienen neben dem regionalen Verkehr auch dem übergeordneten Durchgangsverkehr als Verbindungen zwischen den Regionen. Zugleich wird die Verbindung über Celle gerne als Ausweichmöglichkeit genutzt, wenn auf der A 2 und A 7 vermehrt Staus auftreten. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur ist für diese Gesamtbelastung nicht ausgelegt.

Die B 3 steht im Fokus der aktuellen Planungen. Die B 3 ist eine Bundesstraße von herausgehobener Bedeutung. Sie beginnt südlich von Hamburg an der B 73 und verläuft in Nord-Süd-Richtung innerhalb Niedersachsens über Soltau, Celle, Hannover und Göttingen bis nach Kassel und darüber hinaus in den süddeutschen Raum. Die B 3 stellt die Anbindung Celles und des nördlichen Großraums Hannover an die Landeshauptstadt dar.

Die finale Realisierung der sich in Planung und Bau befindlichen östlichen Ortsumgehung B 3n ist somit dringend notwendig, um Bürgerinnen und Bürger zu entlasten und um die Region besser an das übergeordnete Bundesfernstraßennetz anzubinden. Zugleich wird mit der OU B 3n rund um Celle eine leistungsfähigere Verkehrsverbindung in der Metropolregion geschaffen. Diese verbessert die Erreichbarkeit sowohl für das produzierende Gewerbe als auch für den Tourismus und den Einzelhandel. Die Ortsumgehung trägt außerdem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität bei.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung der letzten Abschnitte zügig voranzutreiben
- den Bau zeitnah zu beginnen und verzögerungsfrei fertigzustellen



### ZUSAMMENFÜHREN, WAS ZUSAMMENGEHÖRT

## Elbbrücke Neu Darchau / Darchau

Der Bau einer festen Elbquerung zwischen Neu Darchau und Darchau ist über 30 Jahre nach der Wende nicht nur als symbolischer „Brückenschlag“ zwischen den west- und ostelbischen Regionen zu verstehen. Die Brücke zwischen Neu Darchau und Darchau ist vielmehr ein bislang nicht realisiertes Projekt der deutschen Wiedervereinigung.

Die Idee einer Brücke geht zurück bis in die Nachwendezeit. Anfang der 1990er Jahre wurde die Rückgliederung der Gemeinde Amt Neuhaus und Teilen der Stadt Bleckede in den Landkreis Lüneburg beschlossen. Der Staatsvertrag der Länder Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern dazu wurde 1993 geschlossen. Mit der Brücke wird die Gemeinde Amt Neuhaus entsprechend als einzige ostelbische Gemeinde Niedersachsens an die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg angeschlossen.

Doch neben historischen Gründen folgt der Bau einer Brücke auch praktischen Überlegungen: Zwischen Lauenburg in Schleswig-Holstein und Dömitz in Mecklenburg-Vorpommern besteht auf rund 70 Kilometern Wegstrecke keine feste Elbquerung. In Bleckede und in Neu Darchau / Darchau bestreiten Fähren den Betrieb über die Elbe. Der Transport ist dabei mit Wartezeiten verbunden und – zumindest bei Hoch- und Niedrigwasserperioden – nicht zuverlässig durchführbar. Die Elbbrücke Neu Darchau / Darchau würde somit Umwege und Fahrzeiten reduzieren und die Erreichbarkeit der Region verbessern.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung voranzutreiben
- die Finanzierung durch Land und Landkreis zu sichern
- den Bau zu beginnen und verzögerungsfrei zu realisieren

### VERBINDEN STATT TRENNEN

## Regionale Straßenbauprojekte

Neben überregional bedeutsamen Großprojekten sind es oftmals kleinere Maßnahmen im Bundesstraßennetz, die die Befahrbarkeit, die Verkehrsqualität und damit auch die Verkehrssicherheit entlang der Routen verbessern. Ortsumgehungen entlasten Zentren vom Durchgangsverkehr, senken Emissionen und reduzieren die Reisezeit für den überregionalen Verkehr.

Bereits mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden zahlreiche Ortsumgehungen in den Vordringlichen Bedarf (und teilweise in den Weiteren Bedarf) und im Anschluss in die Ausbaugesetze der zu realisierenden Projekte aufgenommen. Einige Vorhaben befinden sich bereits im Bau – für die meisten gilt jedoch, dass die Planungsprozesse zeitnah eingeleitet bzw. weitergeführt werden müssen. Die entsprechenden Planfeststellungsverfahren müssen hierfür rechtssicher abgeschlossen und die Projekte im Anschluss verzögerungsfrei begonnen und fertiggestellt werden. Sollten wachsende oder sich vor Ort verändernde Verkehrsmengen und -flüsse eine vorgezogene bzw. zügigere Umsetzung erforderlich machen, müssen Planungsressourcen in der Straßenbaubehörde zur Verfügung gestellt und Projekte im Bedarfsplan hochgestuft werden.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung von Projekten im Vordringlichen Bedarf voranzutreiben, die Finanzierung zu sichern und verzögerungsfrei mit dem Bau zu beginnen
- die Projekte des Weiteren Bedarfes zu prüfen und bedarfsgerecht in den Vordringlichen Bedarf hochzustufen
- die bislang nicht aufgenommenen Projekte zu begutachten und bedarfsgerecht in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen

## Weitere regionale Straßenverkehrsprojekte

(im Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. den Ausbaugesetzen enthalten)

PROJEKT	MASSNAHME	DRINGLICHKEIT	NEU ENTHALTEN	LANDKREIS
B 3	OU Bergen	WB*		Celle
B 191	OU Eschede	VB		Celle
B 4	Rötgesbüttel - Meine	VB		Gifhorn
B 4	AS BS-Wenden - Meine	VB		Gifhorn
B 188	OU Ahnsen	WB*	JA	Gifhorn
B 188	A 39 - L 322	WB*	JA	Gifhorn
B 188	Schillerslage (B 3) - AS Weyhausen (A 39)	WB	JA	Gifhorn
B 188	OU Dannenbüttel	WB	JA	Gifhorn
B 188	OU Osloß	WB	JA	Gifhorn
B 188	OU Weyhausen	WB	JA	Gifhorn
B 188	OU Vorsfelde	WB		Gifhorn
B 248	OU Brome	VB		Gifhorn
B 3	OU Elstorf	VB		Harburg
B 75	OU Tostedt-Wistedt	WB*		Harburg
B 71	OU Soltau	WB*		Heidekreis
B 71	OU Munster	WB		Heidekreis
B 209	OU Walsrode	WB*		Heidekreis
B 209	OU Rethem	WB		Heidekreis
B 214	OU Schwarmstedt	WB		Heidekreis
B 216	OU Metzingen	WB	JA	Lüchow-Dannenberg
B 216	OU Oldendorf	WB	JA	Lüchow-Dannenberg
B 248	OU Dannenberg (bis B 216 / B 248)	VB	JA	Lüchow-Dannenberg
B 248	OU Schaafhausen	VB		Lüchow-Dannenberg
B 248	OU Jameln	VB		Lüchow-Dannenberg
B 248	OU Grabow	VB		Lüchow-Dannenberg
B 248	OU Lübbow	WB	JA	Lüchow-Dannenberg
B 248	OU Saaße	WB	JA	Lüchow-Dannenberg
B 209	OU Amelinghausen	WB		Lüneburg
B 216	OU Barendorf	VB	JA	Lüneburg
B 216	OU Bavendorf	VB	JA	Lüneburg
B 71	Uelzen - B 4n	VB		Uelzen
B 71	OU Groß Liedern	WB		Uelzen
B 190n	B 4 - A 39	WB*	JA	Uelzen
B 190n	A 39 - Landesgrenze NI/ST	WB*		Uelzen
B 191	OU Stöcken	WB		Uelzen
B 188	OU Vorsfelde	WB		Wolfsburg

## Aufzunehmende regionale Straßenverkehrsprojekte

(nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. den Ausbaugesetzen enthalten)

PROJEKT	MASSNAHME	LANDKREIS
A 39	6-streifiger Ausbau zwischen WOB-Königslutter und WOB-Sandkamp	Wolfsburg
B 244	Hankensbüttel - Wittingen	Gifhorn
B 248	OU Tappenbeck	Gifhorn
B 248	OU Jembke	Gifhorn
B 248	OU Ehra	Gifhorn
B 71	OU Bergen (Dumme)	Lüchow-Dannenberg
B 216	OU Görde	Lüchow-Dannenberg
B 248	Überholstreifen südlich Tramm	Lüchow-Dannenberg
B 248	Überholstreifen südlich Grabow	Lüchow-Dannenberg
B 71	OU Hanstedt II	Uelzen



# Schiene

DIE SCHIENE TRANSPORTIERT GÜTER AN WEIT ENTFERNTE ZIELORTE UND VERBINDET DIE REGIONEN MITEINANDER. DIE SCHIENE IST DAS RÜCKRAT DES ÖPNV, WIR BRAUCHEN SIE IM LÄNDLICHEN RAUM.



# Projektstruktur Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover



- Machbarkeitsanalyse – grundlegend mögliche Linienführungen
- Machbarkeitsanalyse – grundlegend mögliche Korridore
- ..... Rotenburg-Verden
- Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden
- - - Bremerhaven-Langwedel-Uelzen

**SCHNELLERER FERNVERKEHR, BESSERER REGIONALVERKEHR,  
MEHR PLATZ FÜR DEN GÜTERVERKEHR**

## Projekt Hamburg/Bremen-Hannover

Das Großprojekt Hamburg/Bremen-Hannover dient der Stärkung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur in ganz Norddeutschland. Mit Blick auf den IHK-Bezirk sind vor allem die Kapazitätserweiterung auf der Strecke Hamburg über Lüneburg, Uelzen und Celle nach Hannover sowie der Ausbau der sogenannten „Amerika-Linie“ von Langwedel (Weser) über Soltau, Uelzen und Salzwedel nach Stendal von Bedeutung.

Die Planungen für die Strecke Hamburg-Hannover blicken dabei auf eine mittlerweile jahrzehntelange Historie mit unterschiedlichen Ideen, Zielen und Planungsansätzen zurück – ohne dass sich die Infrastruktur in dieser Zeit bislang maßgeblich verbessert hätte.

Angefangen mit der Idee, zwischen den Großstädten einen besseren und schnelleren Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu ermöglichen, über die Ausrichtung auf eine leistungsfähigere Hinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen bis hin zu einer Kapazi-

tätserweiterung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Metropolregionen rund um Hamburg, Bremen und Hannover reichten die mit den Ausbauprojekten verbundenen Ziele. Heute vereint das Projekt Hamburg/Bremen-Hannover alle diese Ziele in einem Großprojekt. Der Ausbaubedarf ist stetig gewachsen, der Handlungsdruck entsprechend groß.

Denn: Die Schieneninfrastruktur gilt insbesondere auf der Relation Hamburg-Hannover als überlastet. Die Zugfrequenz und die derzeitige Infrastrukturkapazität wirken sich entsprechend negativ auf die Betriebsqualität aus, Verspätungen sind in dieser Pendlerregion an der Tagesordnung. Die ohnehin hoch belastete Infrastruktur wird zudem wenig effizient genutzt, da sich schnelle Personenfernverkehre, mittelschnelle Regionalverkehre und vergleichsweise langsame Güterverkehre die bestehenden Gleise teilen müssen. Dies wirkt sich negativ auf alle Verkehre aus. Der Deutschlandtakt, die Ausweitung des Regionalverkehrsangebotes und die Stärkung

des Hamburger Hafens durch eine zuverlässige und leistungsfähige Schienenanbindung zeigen Erweiterungsbedarfe auf allen Seiten.

Für die Wirtschaft im IHK-Bezirk nehmen die folgenden drei Leitgedanken eine herausgehobene Bedeutung ein: Mehr Kapazitäten für den Güterverkehr und eine Stärkung der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens, ein spürbarer Ausbau des Regionalverkehrs für die Pendler in der Region sowie eine attraktive Fernverkehrsanbindung von Lüneburg, Uelzen und Celle auch in Zukunft.

Mit dem größten Rangierbahnhof Europas in Maschen hat der Hamburger Hafen eine starke Basis für eine leistungsfähige Hinterlandanbindung auf der Schiene. Abseits der Haupttrassen ergänzen mehrere Strecken privater Schieneninfrastruktur das Angebot in der Region und schließen Unternehmensstandorte an das übergeordnete Schienennetz an. Die multimodale Anbindung von Gewerbestandorten wird somit gesichert.

Als Teil der Metropolregionen Hamburg und Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg dient der Regionalverkehr insbesondere den Pendlerinnen und Pendlern in der Region. Der Bedarf zeigt sich in zwei Richtungen. Zum einen profitieren die Unternehmen in der Fläche vom Arbeitnehmerangebot in den Metropolen. Die Regionalverkehre in der Region stellen sicher, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Unternehmen im ländlichen Raum erreichen. Zum anderen dient der ländliche Raum in Umgebung der Metropolen heute vielfach als günstigerer Wohnraum und belebt damit die kleineren Städte und Ortschaften, während der Arbeitsplatz beispielsweise in Hamburg, Hannover, Braunschweig oder Wolfsburg zu finden ist.

Der Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr trägt entscheidend zur Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes bei, sichert damit die unmittelbare überregionale Erreichbarkeit und ist für die Wirtschaft auch in Zukunft unerlässlich. Insbesondere für Geschäftsreisen ist ein gesicherter Fernverkehrshalt am Standort von Bedeutung. Die IHKLW fordert deshalb, dass die mittelgroßen

Städte entlang der Strecke Hamburg-Hannover, also Lüneburg, Uelzen und Celle auch in Zukunft unmittelbar über ein attraktives Fernverkehrsangebot verfügen. Wolfsburg muss ebenfalls ICE-Halt bleiben.

Über allem steht jedoch der dringende Bedarf einer massiven Kapazitätserweiterung im norddeutschen Schienennetz, um Lieferketten gewährleisten und die Betriebsqualität wieder auf ein gutes bis sehr gutes Niveau heben zu können.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung für eine massive Kapazitätserweiterung auf der Schienenstrecke voranzutreiben
- eine attraktive Fernverkehrsanbindung fortzuführen, den Regionalverkehr spürbar auszubauen und mehr Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen
- die Akzeptanz bei Anrainern ggf. über übergesetzliche kompensierende Maßnahmen sicherzustellen, um das Projekt voranzubringen
- die Finanzierung sicherzustellen und den Bau zeitnah zu beginnen und verzögerungsfrei zu realisieren
- die „Amerikalinie“ den Bedarfen entsprechend aufzurüsten und als leistungsfähigen Schienenweg für Güter- und Personenverkehr zu sichern

## REGIONALVERKEHR STÄRKEN, KNOTEN HANNOVER ENTLASTEN

## Weddeler Schleife

Die Weddeler Schleife ist eine etwa 19 Kilometer lange bislang eingleisige, elektrifizierte Strecke zwischen Wolfsburg und Braunschweig. Die Fern-, Regional- und Güterverkehre teilen sich diese kurze Schienentrasse, was unweigerlich zu Behinderungen und Engpässen führt.

Für die Wirtschaftsregion Braunschweig-Wolfsburg mit über einer Million Menschen und 400.000 Beschäftigten ist eine leistungsfähigere Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Weddeler Schleife unverzichtbar, um Personen und Waren zuverlässig und sicher bewegen zu können. Zwischen Braunschweig und Wolfsburg ist aufgrund der Eingleisigkeit derzeit nur ein Ein-Stunden-Takt möglich, der durch den zweigleisigen Ausbau der Weddeler Schleife auf einen Halbstundentakt verkürzt werden wird. Die Weddeler Schleife wird mit dem zweiten Gleis außerdem den Knoten Hannover entlasten und so die Schnellfahrstrecke Berlin-Frankfurt am Main unterstützen. Mit dem Ausbau der Weddeler Schleife wird eine Anbindung der Region an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn gewährleistet.

Für die Unternehmen in den Wirtschaftszentren Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter ist die Weddeler Schleife bereits heute eine wichtige Verbindung. Der zweigleisige Ausbau wird die Unternehmen dabei unterstützen, Güter vermehrt über die Schiene zu transportieren.

### DIE IHKLW FORDERT

- das zweite Gleis auf der Weddeler Schleife verzögerungsfrei zu realisieren



## STARKE SCHIENE FÜR GEWERBE- UND WOHNSTANDORTE

## Regionale Schienenprojekte

Das regionale Schienennetz trägt wesentlich zur Stärkung der Infrastruktur im ländlichen Raum und zur Entlastung der hoch belasteten Hauptstrecken bei. Regional bedeutsame Schienenstrecken stellen die Anbindung von Gewerbestandorten an das übergeordnete Schienennetz sicher und ermöglichen Unternehmen so einen multimodalen Anschluss. Regionale Schienenstrecken verlängern aber auch die Erreichbarkeit auf der Schiene in kleinere Ortschaften und verbessern so den ÖPNV auf dem Land. Der ländliche Raum wird dadurch als Wohnort mit Entwicklungsperspektive gefördert und strukturell gestärkt. Eine höhere Zugfrequenz und eine engere Taktung können die Nebenstrecken insbesondere für Pendlerinnen und Pendler deutlich attraktiver machen. Darüber hinaus profitiert der Tourismus durch eine bessere Erreichbarkeit der abgelegenen Tourismusregionen. Regionale Schienenprojekte haben also eine spürbar regionalwirtschaftliche Funktion.

Das Anfang 2022 durch die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH (SInON) von der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) übernommene bis zu 260 Kilometer lange Schienennetz nimmt eine besondere Bedeutung im IHK-Bezirk ein. Auf den Strecken Celle – Wittingen, Celle – Soltau, Beckedorf – Munster, Lüneburg – Soltau sowie Niedermarschacht – Winsen (Luhe) – Hützel bindet das SInON-Netz zahlreiche Gewerbestandorte mit Industrieunternehmen, Holzladestraßen sowie Truppenübungsplätze mit jeweils eigenen Anschlussgleisen an das übergeordnete Netz der Deutschen Bahn an.

Weiteres Potenzial bietet darüber hinaus die Verbindung Celle – Soltau. Diese stellt trotz heute fehlender Elektrifizierung eine sinnvolle Eckverbindung zu den Maßnahmen des Projektes Hamburg/Bremen-Hannover dar.

Die IHKLW unterstützt die Sicherung und Stärkung regional bedeutsamer Schienenstrecken. In diesem Zuge unterstützt die IHKLW die Reaktivierung der Strecken Lüneburg – Soltau (Amelinghausen), Lüneburg – Bleckede und Buchholz – Maschen – Hamburg-Harburg für den Personenverkehr. Die Strecke Lüneburg – Soltau wird heute bereits für den Güterverkehr genutzt.

Zugleich spricht sich die IHKLW gegen eine Entwidmung von – wirtschaftlich zu betreibenden – regionalen Schienenverbindungen aus. Diese sind aufrechtzuerhalten und nach Möglichkeit zu ertüchtigen, so dass diese für den Regionalverkehr und den Güterverkehr genutzt werden können.

### DIE IHKLW FORDERT

- wirtschaftlich zu betreibende regionale Schieneninfrastruktur zu sichern und bedarfsgerecht zu reaktivieren sowie weitere Entwidmungen zu stoppen
- einen attraktiven Regionalverkehr u. a. auf den Relationen Bleckede – Lüneburg – Amelinghausen – Soltau sowie Buchholz – Maschen – Hamburg-Harburg, unter Wahrung der Interessen des Güterverkehrs zeitnah zu realisieren





**PENDLER UNTERSTÜTZEN, HAUPTSTRECKEN ENTLASTEN, TOURISMUS FÖRDERN**

## Heidebahn

Die sogenannte Heidebahn ist heute fast ausschließlich auf den Personenverkehr ausgerichtet und verbindet auf einer eingleisigen Strecke Hannover über Walsrode und Soltau mit Buchholz in der Nordheide. Der Güterverkehr kann heute nur sporadisch in den engen Takt des Regionalverkehrs integriert werden.

Eine Kapazitätsausweitung auf der Strecke kann in erster Linie durch eine Erweiterung um ein zweites Gleis und über eine durchgehende Elektrifizierung erzielt werden. Als ausgebaut und elektrifizierte Strecke könnte die Heidebahn einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Hauptstrecke Hamburg-Hannover bei weiter steigenden Gütertransporten im Hafenhinterlandverkehr leisten. Bislang ist die Heidebahn nur auf ihren nördlichen Abschnitten elektrifiziert und nur zwischen Hannover und Bissendorf zweigleisig ausgebaut. Eine Taktverdichtung könnte sich zudem positiv auf die Erreichbarkeit der Tourismusregion Lüneburger Heide auswirken und den Regionalverkehr so als attraktive Alternative etablieren.

In einem zweiten Schritt sollte die Strecke (s. Regionale Schienenprojekte) von Buchholz aus über Maschen bis nach Hamburg-Harburg verlängert werden. Bislang müssen Pendler in Buchholz umsteigen. Eine Durchbindung bis Hamburg-Harburg würde den Nahverkehr attraktiver und den ländlichen Raum besser erreichbar machen.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Heidebahn von Hannover bis Buchholz durchgängig zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren
- die Heidebahn von Buchholz bis Hamburg-Harburg weiterzuführen

### REGIONALENTWICKLUNG DURCH BESSEREN REGIONALVERKEHR

## Wendlandbahn

Die Bahnverbindung Lüneburg – Dannenberg-Ost stellt als sogenannte Wendlandbahn die einzige Schienenanbindung des Landkreises Lüchow-Dannenberg respektive des Wendlandes dar. Als regionale Bahnverbindung erfüllt die Wendlandbahn dabei eine raumerschließende und infrastrukturpolitische Funktion und unterstützt die Region bei der Gewinnung von Fachkräften und der Entwicklung als attraktiver Wohnstandort.

Aufgrund bislang fehlender Schrankenanlagen und Signaltechnik an den Bahnübergängen liegt die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke heute bei 60 km/h – es verkehrt somit lediglich ein Fahrzeug mit einer Fahrtzeit von rund 67 Minuten in einem Dreistundentakt zwischen Lüneburg und Dannenberg-Ost. Planungen, die Gesamtreesedauer unter Beschleunigung der Reisegeschwindigkeit auf 80 km/h auf unter eine Stunde zu reduzieren und damit einen Zweistundentakt zu ermöglichen, liegen seitens der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) vor. Diese sehen zudem das Schließen von drei Haltepunkten vor, um weitere Zeit einzusparen. Mit einem Zweistundentakt würde die Wendlandbahn spürbar an Attraktivität gewinnen und das Wendland dauerhaft besser an das übergeordnete Schienennetz ab Lüneburg anschließen.

Für den Güterverkehr existiert in der Verlängerung der Wendlandbahn ein ebenfalls nicht elektrifizierter, eingleisiger Abschnitt zwischen Dannenberg-Ost und Lüchow. Ursprünglich führte die Ver-

bindung weiter bis nach Salzwedel im nördlichen Sachsen-Anhalt, wurde jedoch nach Ende des Zweiten Weltkriegs unterbrochen.

Die IHKLW unterstützt die Ertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke Lüneburg – Dannenberg-Ost und plädiert dafür, den Wiederaufbau der Strecke Lüchow – Salzwedel zu prüfen. Damit entstünde für die Bevölkerung und die Wirtschaft im Landkreis Lüchow-Dannenberg ein regionales Netz mit überregionalen Anbindungen, das dem gesamten Landkreis positive Impulse geben könnte. Die Strecke böte zudem eine weitere Alternative für den überregionalen Güterverkehr auf der Schiene von Hamburg in Richtung Südosten.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung der Wendlandbahn-Ertüchtigung zu beschleunigen
- den Bau zeitnah zu beginnen und verzögerungsfrei abzuschließen
- einen Wiederaufbau der Strecke Lüchow – Salzwedel zu prüfen



# Wasserstraße

**DIE WASSERSTRASSE VERFÜGT ÜBER UMFASSENDE KAPAZITÄTEN, WENN DIE INFRASTRUKTUR SANIERT UND MODERNISIERT WIRD. SIE TRÄGT ZUR TRIMODALEN ANBINDUNG ATTRAKTIVER GEWERBEGEBIETE IN DER REGION BEI.**



**ÖKONOMISCH NOTWENDIG,  
ÖKOLOGISCH SINNVOLL**

## Schleuse Lüneburg

Der Elbe-Seitenkanal ist das Rückgrat der Binnenschifffahrt für den Seehafen Hamburg. Er ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und in der Wasserstraßenkategorisierung der höchsten Kategorie A zugeordnet. Das Schiffshebewerk in Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal ist zugleich der zentrale Engpass im gesamten norddeutschen Wasserstraßennetz.

Der vorgezogene Ersatzneubau einer Schleuse Lüneburg in Scharnebeck am Elbe-Seitenkanal ist deshalb ökonomisch notwendig und ökologisch sinnvoll. Die auf 100 Meter begrenzte Troglänge des bestehenden Schiffshebewerkes verhindert den Einsatz von längeren, moderneren, effizienteren und emissionsärmeren Binnenschiffen auf dem Elbe-Seitenkanal. Koppel- und Schubverbände müssen heute vor jeder Passage durch das Schiffshebewerk aufwendig entkoppelt werden. Das kostet Zeit und Geld und verhindert einen größeren Anteil des Binnenschiffs z. B. im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens.

Die neue Schleuse Lüneburg wird also die Binnenschifffahrt in der Region stärken. Davon profitieren nicht zuletzt die in den letzten Jahren sehr erfolgreichen Häfen am Elbe-Seitenkanal in Lüneburg, Uelzen und Wittingen. Die Wirtschaft in der Region und darüber hinaus profitiert in Zukunft von einer leistungsfähigen multimodalen Anbindung. Dieser Effekt zieht sich über den Elbe-Seitenkanal und den Mittellandkanal bzw. die Elbe bis ins Ruhrgebiet und westdeutsche Kanalnetz sowie in Richtung Osten bis Berlin, Sachsen und Tschechien. Vor Ort entwickeln sich die Häfen als attraktive Gewerbestandorte und fördern so Wachstum, Arbeitsplätze und Investitionen in der Region. Der Bau dieses spektakulären „Jahrhundertbauwerkes“ wird zudem bereits während der Bauphase sowie – parallel zum Schiffshebewerk – nach Fertigstellung den Tourismusstandort stärken und Besucherinnen und Besucher in die Region locken.

Die 225 Meter lange, rund 38 Meter hohe Schleuse mit ihrer rund 12,5 Meter breiten Schleusenkammer löst den entscheidenden Engpass im norddeutschen Wasserstraßennetz auf und stärkt damit die Binnenschifffahrt und den Verkehrsträger Wasserstraße.

Langfristig ist zusätzlich die Anhebung der Brücken über den ESK zur Ermöglichung dreilagiger Containertransporte zu prüfen.

Die IHKLW begleitet Planung und Bau der Schleuse durch eine Informations- und Kommunikationskampagne mit dem Motto „Beschleunigung durch Akzeptanz“ zusammen mit dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Hamburg sowie weiteren Akteuren aus der Region.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Planung und Genehmigung zügig voranzutreiben und die Finanzierung für den Bau sicherzustellen
- den Bau nach Abschluss des Plan- und Genehmigungsverfahrens zeitnah zu beginnen und verzögerungsfrei fertigzustellen
- das langfristige Anheben der ESK-Brücken für dreilagige Containertransporte zu prüfen



# Luftverkehr

**DER FLUGVERKEHR SICHERT DER REGION IHRE INTERNATIONALE ERREICHBARKEIT. NEBEN INNOVATIONEN ERMÖGLICHT DER FLUGVERKEHR IN DER REGION KURZFRISTIGE HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN.**



**FÜR DIE REGION SICHERN UND WEITERENTWICKELN**

## Luftverkehr

Der Wirtschaftsraum zwischen Lüneburg und Wolfsburg wird mit Hamburg-Fuhlsbüttel und Hannover-Langenhagen durch zwei im Norden und Süden angrenzende große Flughäfen an das nationale und internationale Flugverkehrsnetz angeschlossen.

Unmittelbar im IHK-Bezirk findet sich mit dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg ein Flughafen für Forschungszwecke und den Charterverkehr der Volkswagen AG. Darüber hinaus stehen mit den Luftlandeplätzen Celle-Arloh, Hodenhagen, Lüchow-Rehbeck, Lüneburg und Uelzen-Barnsen weitere Möglichkeiten für den regionalen, kleinteiligen Luftverkehr zur Verfügung.

Die IHLKW spricht sich dafür aus, diese Luftverkehrsplätze auch in Zukunft zu sichern und instand zu halten. Potentielle Ausbaumaßnahmen sind bedarfsgerecht daran zu orientieren, welche Luftfahrzeuge dort starten bzw. landen sollen. Klar ist: Luftverkehrsstandorte dürfen nicht ohne eine vorherige Untersuchung ihres wirtschaftlichen Nutzens für die Region aufgegeben werden.

Neben den kleinen Luftverkehrsplätzen haben insbesondere die großen Standorte Hamburg, Hannover und Braunschweig-Wolfsburg eine übergeordnete Bedeutung für die Wirtschaft und den Forschungsbetrieb in der Region. Für vorhandene und ansiedlungsinteressierte Unternehmen stellen sie einen wichtigen Standortfaktor dar. Fortschreitende Einschränkungen von Starts und Landungen in Abend- und Nachtstunden lehnt die IHLKW mit Blick auf die Standortattraktivität ab.

**DIE IHLKW FORDERT**



- regionale Luftverkehrsplätze zu sichern und ggf. bedarfsgerecht auszubauen
- Abend- und Nachtflugverbote an den internationalen Flughäfen der Region verhältnismäßig auszugestalten
- Emissionen durch Forschung und Entwicklung zu reduzieren und neue Technologien voranzubringen



# Verkehrsinfrastruktur

**DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR IST EINER DER ZENTRALEN STANDORTFAKTOREN, UM AUCH IN ZUKUNFT WACHSTUM UND WOHLSTAND, INVESTITIONEN UND INNOVATIONEN ZU ERMÖGLICHEN. DAFÜR MÜSSEN VERKEHRSWEGE IN EINEM LEISTUNGSFÄHIGEN ZUSTAND SEIN UND ZUKUNFTSFÄHIG SANIERT UND ERWEITERT WERDEN.**

## STANDORTE DURCH INVESTITIONEN ENTWICKELN

### Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastruktur ist einer der zentralen Standortfaktoren, um auch in Zukunft Wachstum und Wohlstand, Investitionen und Innovationen zu ermöglichen. Dafür müssen Verkehrswege in einem leistungsfähigen Zustand sein und zukunftsfähig saniert und erweitert werden.

Die Plan- und Genehmigungsverfahren insbesondere für größere Infrastrukturprojekte dauern in Deutschland entschieden zu lange und wirken sich entsprechend negativ auf die Standortqualität im europa- und weltweiten Vergleich aus. Von der Feststellung eines Bedarfs bis zum Baubeginn vergehen oftmals Jahrzehnte. Das kann man sowohl Unternehmen als auch Bürgerinnen und Bürgern heute kaum noch erklären. Für Unternehmen ergeben sich dadurch höhere Transportkosten und längere, nur schwierig zu kalkulierende Lieferzeiten. Liefer- und Wertschöpfungsketten können nicht mehr durchgehend zuverlässig aufrechterhalten werden. Bürgerinnen und Bürger reagieren entnervt auf Staus und verspätete, wenn nicht gar ausfallende Züge.

Erhalt und Sanierung sowie Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur hinken den bestehenden Bedarfen vielerorts um Jahre hinterher. Dies reduziert die Attraktivität von Standorten und wirft ohnehin strukturschwächere Regionen im Wettbewerb um Investitionen weiter zurück. Verkehrsinfrastruktur ist immer auch ein strukturpolitisches Thema, um Regionen gezielt zu unterstützen.

Die Anstrengungen der Politik in den letzten Jahren, Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Bundes- und Landesebene signifikant zu vereinfachen und zu beschleunigen, haben bislang nur geringen Erfolg gehabt und noch nicht zu einem Durchbruch geführt. Insbesondere Neubauprojekte haben bislang keinerlei Beschleunigungseffekte erfahren. Für eine signifikante Planungsbeschleunigung werden weitergehende Maßnahmen im Bereich des Planungs- und Genehmigungsrechts notwendig sein. Die IHKLW unterstützt konkrete Vorschläge wie beispielsweise Planungsstufen zu reduzieren, das Verbandsklagerecht zu überprüfen, die Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zu verbessern, eine Stichtagsregelung für Einwände und Klagen einzuführen (Präklusion) und vermehrt digitale Verfahren zu nutzen. Die IHKLW hält es außerdem für notwendig, die Öffentlichkeitsbeteiligung bei Infrastrukturvorhaben moderner und effizienter zu gestalten. Die Beteiligung sollte frühzeitiger, offener und in der Regel digital erfolgen; die Genehmigungsbehörden sollten bei Fragen zur Durchführung von Anhörungsterminen einen größeren Ermessensspielraum haben. Selbstverständlich müssen die Interessen

aller Betroffenen in den Verfahren berücksichtigt werden. Es sind aber Wege zu finden, um langwierige und teure Anhörungsverfahren abzukürzen. Deutlicher als bisher ist zwischen der politischen Grundsatzenscheidung für ein bestimmtes Projekt und den planungsrechtlich erforderlichen Genehmigungsverfahren zu trennen.

Im Fokus von Bund und Land liegen Erhalt und Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. In Anbetracht des enormen Investitionsstaus war und ist diese Weichenstellung richtig. Dennoch bedarf es auch zukünftig ausreichender Mittel für notwendige Aus- und Neubaumaßnahmen, um das Netz zu vervollständigen. Die Investitionen in die Verkehrswege sind auf dem hohen Niveau der 2010er Jahre zu verstetigen und fortwährend den Bedarfen und steigenden Baupreisen dynamisch nach oben anzupassen. Aufgrund ihrer langwierigen Vorbereitung war die Realisierung von Infrastrukturprojekten in der Vergangenheit zu oft von unterschiedlichen finanziellen Handlungsspielräumen in den jeweiligen Haushalten beeinflusst. Neben den notwendigen Haushaltsmitteln sollte die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur deshalb weiter in Richtung eines geschlossenen Finanzierungskreislaufs entwickelt werden, um die Einnahmen eines Verkehrsträgers wieder dessen Infrastruktur zuzuführen.

Zugleich können Verkehrsprojekte nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn die Vorhabenträger mit ausreichend finanziellen, aber auch personellen Ressourcen ausgestattet sind.

Die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße erfüllen verschiedene Aufgaben und befriedigen unterschiedliche Bedarfe. Eine Förderung aller Verkehrsträger, inklusive des Verkehrsträgers Luftfahrt, sind im übergeordneten Interesse des Wirtschaftsstandortes Deutschland – und damit auch unserer Region. Der Bund hat mit der Autobahn GmbH, der DB Netz AG und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) die Kompetenzen für Planung, Genehmigung, Finanzierung, Bau und Erhalt auf Bundesebene zusammengezogen und kann diese „aus einer Hand“ bewerkstelligen. Die entsprechenden Genehmigungsbehörden sind das Fernstraßenbundesamt (FBA), das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die Planfeststellungsbehörde innerhalb der WSV.

Die IHKLW fordert, dass die Projekte des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 vorrangig umgesetzt und Projekte des Weiteren Bedarfs neu bewertet werden. Das Land steht in der Pflicht, Bundes- und Landesstraßenprojekte entsprechend seiner Kompetenz voranzutreiben.

## ERREICHBARKEIT BIS ZUM STANDORT SICHERN

# Straße

Der Verkehrsträger Straße wickelt heute ein Großteil des Güter- und des Personenverkehrs ab. Entsprechend belastet sind unsere Straßen und Brücken sowohl im übergeordneten Bundesfernstraßennetz als auch im nachgeordneten Landes- und Kommunalstraßennetz. Die Straße sichert die Erreichbarkeit und Anbindung unmittelbar bis zum Standort und bietet die größtmögliche Flexibilität in den Transportketten.

Mit der Etablierung klimaneutraler Antriebe wird die Straße zudem ihren heutigen Malus der erhöhten Emissionen schrittweise verlieren und somit auch in Zukunft einen großen Beitrag zur Versorgung von Wirtschaft und Bürgerinnen und Bürgern leisten. Spätestens mit der Antriebswende hin zu emissionsfreien Antrieben wird die Straße zu einem klimafreundlichen Verkehrsträger.

Die IHKLW spricht sich gegen Regelungen und Maßnahmen aus, die die Leichtgängigkeit des Verkehrs einschränken und fordert stattdessen eine intelligentere Steuerung der Verkehre mit Hilfe digitaler Anwendungen. So können generelle LKW-Überholverbote oder starre Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen durch moderne Telematiksysteme ersetzt werden. Diese dienen einer frequenzabhängigen Beeinflussung der Verkehre durch flexible Tempolimits, die temporäre Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen oder aber die richtungsgesteuerte Freigabe von Fahrstreifen je nach Uhrzeit und Verkehrsaufkommen. Zu einem besseren Verkehrsfluss können nicht zuletzt ein verbessertes Baustellenmanagement und ein Winterdienst auf öffentlichen Straßen nach bundesweit einheitlichen Standards beitragen.

An niedersächsischen Autobahnen mangelt es heute insgesamt und insbesondere an attraktiven LKW-Stellplätzen. Grund für den stetig steigenden Bedarf sind die EU-weit geltenden Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten sowie der wachsende Güterverkehr. Fehlende Parkplätze führen immer wieder dazu, dass LKW-Fahrer nicht ausgewiesene Stellplätze nutzen oder ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten nicht einhalten können. Aus diesem Grund sollten die LKW-Stellplatzkapazitäten insbesondere an den Fernverkehrsstrecken A 1, A 2, A 7 und künftig auch A 21 und A 39 vorausschauend und bedarfsgerecht geschaffen und erweitert werden. Auf kommunaler Ebene sollten zudem geeignete Flächen für Park- und Rastanlagen ausgewiesen sowie sichere LKW-Abstellflächen und – wo sinnvoll und möglich – Autohöfe eingerichtet werden. Auch innerhalb von Gewerbegebieten sollten entsprechende Flächen ausgewiesen werden.

Die Einnahmen der LKW-Maut sind zweckgebunden an den Verkehrsträger Straße zur Infrastrukturfinanzierung zurückzuführen, um die Abhängigkeit der Infrastruktur von der allgemeinen Haushaltslage zu reduzieren.

## GÜTER- UND PERSONENVERKEHR IN EINEM INTELLIGENTEN MIX

# Schiene

Der Verkehrsträger Schiene wird in Zukunft mehr Güter- und Personenverkehre übernehmen und dadurch seinen Anteil am Modal Split steigern – dies ist erklärtes Ziel der Politik. Die Bahn steht vor allem für eine hohe Bündelungsfunktion. Diese Bündelungsfunktion ist in einem cleveren Mix um individuelle Angebote zu erweitern, um Verkehrsträger bestmöglich miteinander zu kombinieren und um den Weg zum und weg vom Verkehrsträger Schiene zu gestalten.

Der Ausbau eines leistungsstarken Schienennetzes zwischen den Oberzentren sollte für den Transport von Personen und Waren oberste Priorität genießen. Die zu einem Hochleistungsnetz auszubauenden Hauptstrecken sind dann durch regionale Strecken für den ÖPNV und den Güterverkehr hin zu Gewerbestandorten zu ergänzen. In diesem Zusammenhang ist es unbedingt notwendig auch die Mittelzentren und – oftmals damit einhergehend – die Tourismusregionen besser anzubinden.

Entscheidend für einen leistungsfähigen Personenverkehr auf der Schiene ist die Etablierung des Deutschlandtaktes und die Ausweitung der Regionalverkehre.

Für eine bessere Anbindung der Unternehmen müssen die Angebote des kombinierten Verkehrs und die Einzelwaggonverkehre ausgebaut werden.

Bei allen Maßnahmen sollten zudem die Wechselwirkungen zwischen Personen- und Güterverkehr mitberücksichtigt werden. Ein Ausbau des Personenverkehrs darf nicht auf Kosten des Güterverkehrs gehen – und andersherum.

Neben den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sollte die Elektrifizierung bei Neu-, Aus- oder Umbauprojekten stets mitgedacht werden. Alternativ sollten neue klimaneutrale Antriebe geprüft werden.

BESTEHENDE POTENTIALE HEBEN

# Wasserstraße

Die Wasserstraßen haben eine hohe Bedeutung für die deutsche und die niedersächsische Wirtschaft, da sie besonders effiziente und emissionsarme Gütertransporte in andere Weltregionen ermöglichen. Nach Angaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wird fast ein Drittel des gesamten deutschen Außenhandels über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Im interkontinentalen Handel sind es sogar rund 95 Prozent. Die niedersächsischen Seehäfen nehmen in diesem System eine Schlüsselrolle als logistische Schnittstellen im internationalen Güterverkehr ein. Sie übernehmen eine systemrelevante Funktion für die gesamte deutsche Wirtschaft, die hochgradig in den Welthandel und weltweite Produktionsnetzwerke integriert ist. Die Häfen leisten somit einen wesentlichen Beitrag zu Wertschöpfung, Wohlstand und Arbeitsplätzen nicht nur in Niedersachsen, sondern in ganz Deutschland. Leistungsfähige See- und Binnenhäfen sowie Wasserstraßen (Flüsse und Kanäle) sind für die deutsche Wirtschaft von essentieller Bedeutung. Funktionsfähige Bauwerke wie Schleusen und Wehren garantieren die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Verkehre auf Wasserstraßen.

Vorrangig ist es, in einem ersten Schritt die sicherheitsrelevanten und systemkritischen Bauwerke zu sanieren und das System Wasserstraße damit zukunftsfähig aufzustellen. Die WSV muss hierfür finanziell und personell bedarfsgerecht aufgestellt werden. Mit dem Elbe-Seitenkanal (ESK), dem Mittellandkanal (MLK) und der Elbe verfügt der IHK-Bezirk über Zugang zu bundesweit bedeutenden und leistungsfähigen Binnenwasserstraßen. Diese stellen die Hinterlandanbindung des Hafens Hamburg auf der Wasserseite sicher und ermöglichen Unternehmenstandorten eine multimodale Anbindung.

Die IHKLW setzt sich deshalb für Investitionen in die Hafeninfrastuktur und -erweiterung, in den Ausbau der Verkehrsanbindungen der Häfen sowie in deren Digitalisierung ein.

Die Binnenschifffahrt ist der einzige landbezogene Verkehrsträger, der heute noch über größere Kapazitätsreserven verfügt und diese über große Entfernungen kostengünstig, umweltverträglich, zuverlässig und sicher zur Verfügung stellen kann. Diese Reserven können jedoch nicht ohne Weiteres gehoben werden, weil moderne Großmotorgüterschiffe und Schubverbände nicht problemlos im Binnenwasserstraßennetz fahren können. Das liegt neben der bislang noch in Planung befindlichen Schleuse Lüneburg vor allem an zu niedrigen Brücken. Diese führen in Teilen des Kanalnetzes dazu, dass keine dreilagigen Containerverkehre möglich sind.

Die IHKLW setzt sich deshalb dafür ein, wichtige Wasserstraßen für den GMS-Standard und in der Langfristperspektive für dreilagige Containerverkehre zu ertüchtigen.

Um die Binnenschifffahrt stärker zu fördern, könnten Schifffahrtsabgaben auf Binnenwasserstraßen und die Terminalumschlaggebühren in den Häfen gesenkt werden. Außerdem sollten die Digitalisierung der Binnenschifffahrt vorangetrieben und Innovationen im Hinblick auf moderne, umweltfreundlichere Motoren gefördert werden.

Um die Elbe als Bundeswasserstraße und attraktive Verbindung für den dreilagigen Containerverkehr sowie den Transport von Projektladungen auf der Strecke Hamburg – Magdeburg – Tschechien zu erhalten, begrüßt die IHKLW das im Gesamtkonzept Elbe (GKE) formulierte strategische Ziel, die verkehrliche Nutzung der Elbe auch künftig zu gewährleisten.

Aus touristischer Sicht ist es problematisch, dass die Infrastruktur an Nebenflüssen zunehmend vernachlässigt wird. Aus Sicht der IHKLW müssen auch Nebenflüsse mit einem nachgewiesenen touristischen Potenzial schiffbar gehalten werden.



WIRTSCHAFTSRÄUME VERKNÜPFEN,  
REGIONEN VERBINDEN

## Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben die wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen und deren Ausbaubedarf gemeinsam definiert und für eine anteilige Finanzierung durch die Union vorgesehen. Doch der Ausbau bleibt sowohl auf den nationalen als auch auf den grenzüberschreitenden Abschnitten weit hinter den Zeitplänen zurück. Einige Infrastrukturprojekte haben sich inzwischen verändert, weitere sind hinzugekommen: Das TEN-V-Netz muss deshalb aktualisiert und die Fördermittel müssen angehoben werden. Mitgliedstaaten sollten bestärkt werden, Projekte, die die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze erhöhen, zeitnah in Angriff zu nehmen.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Plan- und Genehmigungsverfahren in Deutschland spürbar zu beschleunigen
- das Bauen durch Einsatz digitaler (Planungs-) Methoden zu beschleunigen
- den Aufbau digitaler Infrastruktur entlang der Trassen zeitnah fertigzustellen

### STRASSE



- die im Vordringlichen Bedarf des BVWP vorgesehenen Projekte zu realisieren
- die im Weiteren Bedarf des BVWP vorgesehenen Projekte zu prüfen und bedarfsgerecht hochzustufen
- die Autobahn GmbH und die NLStBV finanziell und personell bedarfsgerecht auszustatten
- die LKW-Stellplätze an niedersächsischen Autobahnen und Bundesstraßen zu erweitern
- die Mauteinnahmen in einem Finanzierungskreislauf in den Verkehrsträger Straße zurückzuführen

### SCHIENE



- ein durchgehendes 740-Meter-Netz zu schaffen
- Trassen- und Anlagenpreise sowie energiebezogener Steuern und Abgaben fair auszugestalten, um Wettbewerbsneutralität zu sichern
- die im Vordringlichen Bedarf des BVWP vorgesehenen Projekte zu realisieren
- die im Weiteren Bedarf des BVWP vorgesehenen Projekte zu prüfen und bedarfsgerecht hochzustufen
- den Lärmschutz im Schienenverkehr zu verbessern, um die Akzeptanz der Anrainer für die Erweiterung des Schienennetzes zu erhöhen
- die Digitalisierung und eine effizientere Steuerung von Verkehren voranzubringen
- den Deutschlandtakt und eine Ausweitung des Regionalverkehrs zeitnah zu starten
- die DB Netz AG finanziell und personell bedarfsgerecht aufzustellen

### WASSERSTRASSE



- die im Vordringlichen Bedarf des BVWP vorgesehenen Projekte zu realisieren
- die im Weiteren Bedarf des BVWP vorgesehenen Projekte zu prüfen und bedarfsgerecht hochzustufen
- die Engpässe bei den Seehafenhinterlandanbindungen (Straße, Schiene und Wasserstraße) zu beseitigen
- die seewärtigen Zufahrten bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen
- die durchgängige GMS-Tauglichkeit norddeutscher Wasserstraßen sowie perspektivisch die Anhebung von Brücken für dreilagige Containerverkehre zu realisieren
- die WSV finanziell und personell bedarfsgerecht auszustatten



# Digitale und Energie-Infrastruktur

**GLASFASER- UND ENERGIELEITUNGEN SICHERN EINE ZUVERLÄSSIGE VERSORGUNG MIT SCHNELLEM INTERNET UND UNVERZICHTBARER ENERGIE. GIGABITGESCHWINDIGKEIT IST HEUTE GRUNDLAGE FÜR JEDE DIGITALISIERUNG. INTELLIGENTE NETZE DIENEN EINER ERFOLGREICHEN ENERGIEWENDE.**

## GRUNDLAGE FÜR EINE DIGITALE ZUKUNFT

### Digitale Infrastruktur und Breitbandausbau

Die digitale Infrastruktur steht gleichbedeutend neben der Verkehrsinfrastruktur für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit eines Standortes. Gigabitfähige und damit auch in Zukunft leistungsfähige Internetleitungen sind die Grundlage jeder erfolgreichen Digitalisierungsanstrengung von Unternehmen – ganz gleich in welcher Branche.

Eine wettbewerbsfähige Industrie 4.0, ein effizientes Internet of Things unter Einsatz von Cloud Computing und Künstlicher Intelligenz basieren auf der Verfügbarkeit schneller Datenleitungen. Ohne eine auch in Zukunft wettbewerbsfähige Breitbandinfrastruktur ist ein Gewerbestandort entsprechend kaum mehr vermittelbar. Gigabitfähige Leitungen werden in Kürze Investitionsvoraussetzung sein.

Der Breitbandausbau via Glasfaser hat sich dabei in den letzten Jahren als leistungsfähigste und damit als derzeit einzige wirklich zukunftsfähige Infrastruktur herausgestellt. Glasfaser ermöglicht symmetrische Up- und Downloadraten und ist damit insbesondere für Gewerbetreibende von besonderer Bedeutung. Ziel ist ein flächendeckender Glasfaserausbau. Insbesondere im geförderten Gigabit-ausbau sollte ausschließlich Glasfasertechnologie genutzt werden.

Als IHKLW halten wir am Vorrang des eigenwirtschaftlichen Ausbaus fest, ein „Rosinenpicken“ darf es beim Breitbandausbau aber nicht geben. Die Teilnahme an einem Markterkundungsverfahren sollte für Telekommunikationsanbieter verpflichtend und das Ergebnis für eine gewisse Zeit bindend sein. Ferner könnte es nach einer Interessensbekundung in einem Markterkundungsverfahren eine Pflicht zum Ausbau geben, um weiße oder graue Flecken zu beseitigen.

Die Landkreise und Städte im IHK-Bezirk haben in den letzten Jahren immense finanzielle und personelle Anstrengungen unternommen,

um Unternehmen und Privathaushalte über den geförderten Ausbau an ein neues Glasfasernetz anzuschließen. Mit der „Graue Flecken“-Förderung kann ab 2023 nahezu überall Glasfaser ausgebaut werden. Diese „zweite Runde“ an Ausbauprojekten muss von Seiten der Kommunen frühzeitig begonnen und im Anschluss zügig umgesetzt werden. Gewerbegebiete sind dabei prioritär anzuschließen.

Leistungsfähige digitale Infrastruktur ist heute jedoch nicht mehr nur am Unternehmensstandort, sondern angesichts der steigenden Zahl mobil arbeitender Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch in Privathaushalten und anderswo relevant. Bund und Land sollten die kommunalen Ausbau-Anstrengungen mit ausreichend Mitteln und Förderung flankieren und insbesondere die strukturschwachen Regionen gezielt unterstützen. Der kommunale Eigenanteil darf Landkreise und Städte dabei finanziell nicht überlasten und im Zweifel nicht zu einem Aufschub oder einer Reduzierung des geplanten Glasfaserausbaus führen. Darüber hinaus bedarf es einer tragbaren Lösung für besonders abgelegene Adressen.

Neben dem kabelgebundenen Breitbandausbau benötigen wir flächendeckend schnellen Mobilfunk der neuesten Generation. Der Ausbau muss dabei bedarfsgerecht und zielgerichtet erfolgen. Der Einstieg in 6G sollte frühzeitig angegangen werden.

Der Breitbandausbau betrifft zahlreiche mit den Planungen befasste Akteure, u.a. verschiedene Straßenbaulastträger und Netzbetreiber unterirdischer Infrastruktur. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Bürokratie reduziert und Ausbauanforderungen standardisiert werden können. Zudem sollten sich alle Beteiligten um eine gemeinsame Zielformulierung bemühen und an einer gemeinsamen Realisierung arbeiten. Genehmigungsrelevante Hürden sollten auf allen Ebenen kontinuierlich überprüft und wenn möglich weiter abgebaut werden.

Darüber hinaus bedarf es einer besseren Koordinierung der Ausbauprojekte verschiedener Netzbetreiber, z. B. durch das Land und die Kommunen. Diese könnte den Ausbau insgesamt effizienter und kostengünstiger gestalten, weniger Tiefbaukapazitäten binden und die Belastungen für Anrainer reduzieren.

Neben Knotenpunkten sollten vor allem die übergeordneten Verkehrsstrassen auf Straße, Schiene und Wasserstraße mit hochleistungsfähigem Internet ausgestattet werden, um die Entwicklung des Autonomen Fahrens zu fördern.

### DIE IHKLW FORDERT



- den flächendeckenden Glasfaserausbau voranzutreiben und in den nächsten Jahren abzuschließen
- Gewerbestandorte, Verkehrsknotenpunkte und Bildungseinrichtungen prioritär anzuschließen
- Standorte ohne eigenwirtschaftliche Perspektive zu identifizieren und gefördert ausbauen
- tragbare Lösungen für besonders abgelegene Adressen zu entwickeln
- Kommunen von Seiten des Bundes und des Landes bedarfsgerecht zu unterstützen, strukturschwache Kommunen besonders zu fördern
- flächendeckend hochleistungsfähigen, stabilen Mobilfunk zur Verfügung zu stellen, 5G ohne Versorgungslücken auszubauen und den Einstieg in 6G frühzeitig anzugehen
- genehmigungsrechtliche Hürden und Bürokratie abzubauen, Ausbaustandards zu harmonisieren, Tiefbauarbeiten verschiedener Netzbetreiber besser zu koordinieren und die Baustellenhäufigkeit dadurch insgesamt zu reduzieren

### VORTEILE NUTZEN UND ENERGIEWENDE MEISTERN

## Energieinfrastruktur

Die deutsche Politik hat das Ziel vorgegeben, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu sein. Hierfür spielt der Ausbau der Erneuerbaren Energien eine entscheidende Rolle. Zahlreiche Sektoren wie Strom, Wärme, Verkehr und Industrie werden im Zuge der Energiewende zunehmend elektrifiziert und benötigen ein Mehr an Strom aus erneuerbaren Quellen. Die erfolgreiche Gestaltung dieses Wechsels bedarf einer immensen Kraftanstrengung, um den im windreichen Norden entstehenden Strom zu den Industriezentren im Westen und Süden Deutschlands zu transportieren. Der bedarfsgerechte Ausbau sowohl der Erzeugungskapazitäten als auch der Übertragungs- und Verteilnetze zur Sicherung einer zuverlässigen und günstigen Energieversorgung für Unternehmen und Bevölkerung ist angesichts steigender Energie-/Strombedarfe von übergeordneter Bedeutung für die Region. Hierfür bedarf es einer koordinierten Planung, wie Energieerzeugung und -verbrauch sowie der Netzausbau zusammengebracht werden können.

Nach heutigem Stand wird mindestens eine der geplanten großen Übertragungsnetzleitungen, der „SuedLink“, durch den IHK-Bezirk führen. Der Trassenverlauf des „SuedOstLinks“ befindet sich noch in der Prüfung. Des Weiteren finden zahlreiche kleinere Netzverstärkungs- oder -ergänzungsmaßnahmen in der Region statt, die für eine zuverlässige Ausweitung der Netzkapazität benötigt werden. Im Sinne der Versorgungssicherheit sind die notwendigen Netzausbaumaßnahmen zügig voranzutreiben und unter Beteiligung der Betroffenen umzusetzen. Die Kosten für den Ausbau vor Ort lassen sich deutlich senken, wenn diese besser mit Ausbau- und Wartungsarbeiten anderer Infrastrukturen (Breitband, Gas, Wasser Straßen) abgestimmt werden.

Um das Gesamtsystem der Energienetze zu optimieren, spielen auch die intelligente Steuerung auf Angebots- und Nachfrageseite sowie der Einsatz von Speichern eine wichtige Rolle. Entsprechende Technologien sollten stärker gefördert, weiterentwickelt und erprobt werden.

Es ist zudem dafür zu sorgen, dass die Gewerbegebiete im IHKLW-Bezirk über zukunftsfähige Energieinfrastrukturen verfügen, um z. B. in Zukunft Versorgungssicherheit, die Erfordernisse großer Abnehmer oder den steigenden Bedarf durch die Elektromobilität decken zu können.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Versorgungssicherheit und günstige Energiepreise sicherzustellen
- die Übertragungsnetze zügig auszubauen und Verteilnetze u. a. an Gewerbestandorten zu stärken
- die Plan- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und Akzeptanz für den Netzausbau zu fördern
- den Netzausbau, wo sinnvoll, mit Ausbau- und Wartungsarbeiten anderer Infrastruktur zu kombinieren
- die Technologien zur intelligenten Steuerung auf Angebots- und Nachfrageseite zu etablieren und Speicherkonzepte und -strukturen voranzubringen



# Mobilität

**DIE GESTALTUNG „URBANER MOBILITÄT“ WÄCHST ZU EINEM DER ZENTRALEN KOMMUNALPOLITISCHEN HANDLUNGSFELDER HERAN. URBALE MOBILITÄTSPOLITIK DEFINIERT DAS FUNKTIONIEREN UNSERER STÄDTE UND REGELT WIE WIR UNS BEWEGEN.**

## BESSER GEMEINSAM

# Mobilität und Umweltschutz

Moderne Technologie und nachhaltige Innovationen können eine Vielzahl der heute bestehenden Zielkonflikte zwischen Klima-, Umwelt- und Naturschutzpolitik einerseits und Verkehrs- und Mobilitätspolitik andererseits auflösen. Die IHKLW spricht sich dabei für eine breite Technologieoffenheit und die Suche nach neuen Lösungen aus, um starre Einschränkungen und Verbote weitestgehend zu verhindern. Politische Einschränkungen nehmen die Menschen selten mit, Verbote führen selten zu Akzeptanz. Gewinnen können beide Seiten, wenn eine neue Lösung einen Vorteil mit sich bringt. Allerdings ist festzustellen, dass in der politischen Abwägung im Spannungsfeld zwischen Mobilität und Umwelt die Belange der Wirtschaft zu häufig nicht hinreichend einbezogen werden. Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Dies gilt sowohl für Personenverkehre als auch für die Notwendigkeit des Transports von Gütern und Waren. Die Elektrifizierung von Antrieben und der Einsatz von alternativen Kraftstoffen werden einen signifikanten Beitrag zur Klimaneutralität 2045 leisten.

Auch neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Telematik können einen Beitrag dazu leisten, umweltverträglicher und ressourceneffizienter zu bauen, den Verkehr besser fließen zu lassen und so Umwelt- und Lärmbelastungen zu mindern. Darüber hinaus sollten Verkehrskonzepte, -träger und -technologien intelligent verknüpft sowie Kooperationen von Wissenschaft und Wirtschaft stärker unterstützt werden.

## DIE IHKLW FORDERT



- auf Technologieoffenheit und Innovationen, anstatt auf Einschränkungen und Verbote zu setzen
- neue Antriebsformen zur Senkung von Emissionen zu forcieren
- den Kombinierten Verkehr zur effizienten Verschneidung verschiedener Verkehrsträger weiter zu fördern

## EIN STARKER UMWELTVERBUND

## ÖPNV und Radverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht abseits des motorisierten Individualverkehrs und des Rad- und Fußverkehrs Mobilitätslösungen für große Teile der Gesellschaft. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Leistungen des Bildungs- und Gesundheitswesens, des Einzelhandels, der Kultur und von Freizeiteinrichtungen u. a. sind für sämtliche Bevölkerungsgruppen wichtig.

Im IHK-Bezirk besteht der ÖPNV im Wesentlichen aus dem schienegebundenen Regionalverkehr, den urbanen und ländlichen Busverkehren sowie – als Teil der Daseinsvorsorge – Taxi- und Mietwagenverkehren. Reguläre Linienverkehre werden dabei mit wachsender Bedeutung durch flexiblere, kleinteiligere Angebote ergänzt. Für die Attraktivität eines Standortes ist die Anbindung an den ÖPNV ein entscheidender Faktor, weil nur mit einer guten ÖPNV-Erreichbarkeit ganzheitlich das Gewinnen und das Halten von Fachkräften gelingen kann. Von besonderer Relevanz sind hierbei die Anbindung von Gewerbegebieten sowie die Verkehre vom ländlichen Raum in die Zentren und andersherum.

Klar ist: Wenn der ÖPNV Anteile am Modal-Split hinzugewinnen soll, muss das Regelangebot ausgeweitet und um flexiblere Angebote ergänzt werden. Hierfür bedarf es kurzfristig eines höheren finanziellen Engagements der Aufgabenträger. Nicht hinnehmbar ist, wenn im ländlichen Raum nur die Schülerverkehre das Rückgrat der Nahverkehrsversorgung bilden. Der ÖPNV gewinnt durch eine signifikant gesteigerte Taktung, moderne und emissionsarme Fahrzeuge, digitalisierte Ticket- und Informationssysteme und durch den Ausbau von Mobilitätsstationen an Attraktivität. Ein besseres Angebot überzeugt Pendler vom ÖPNV. Eine Ausweitung ist insbesondere in Tagesrandzeiten erforderlich. Im Regionalverkehr hat die Beförderungsqualität eine hohe Bedeutung. Die Fahrgäste legen dabei Wert auf eine hohe Verfügbarkeit von Sitzplätzen, eine zeitgemäße Fahrzeugausstattung sowie WLAN-Ausrüstung und Lademöglichkeiten für Smartphones und Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern. Die öffentliche Hand kommt deshalb nicht umhin, sich finanziell stärker für den ÖPNV zu engagieren, um Investitionen in Fahrzeuge und den Betrieb zu ermöglichen.

Um den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen, ist – wo sinnvoll – zudem die Schaffung ausreichender Parkmöglichkeiten am Stadtrand erforderlich.

Mit Blick in die Zukunft ist es von Vorteil, weitere Bereiche in die beiden großen Verkehrsverbünde Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und Großraum-Verkehr Hannover (GVH) aufzunehmen und das Tarifsystem einfacher und kostengünstiger zu gestalten.

### ANTRIEBSWENDE

Zahlreiche Unternehmen investieren in alternative, emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebsformen. Dies gilt sowohl für Züge, Busse als auch für Taxen und Mietwagen. Gerade kleinere, im ÖPNV fahrende Busunternehmen erhalten jedoch bis heute kaum spürbare Unterstützung, um in umweltfreundliche, komfortable und behindertengerechte Linienbussen investieren zu können.

### NEUE BEDIENFORMEN

Der ÖPNV-Regelbetrieb wird heute sowohl durch neue Angebote der etablierten Anbieter als auch durch neu auf dem Markt auftretende Unternehmen ergänzt. Moderne (On-Demand-)Shuttles können den ÖPNV kundenfreundlich und digitalisiert sowohl in frequenzarmen Zeiten als auch an den Randbereichen des Netzes flexibel ergänzen. Die Bündelung verschiedener Angebote erfolgt sowohl in der Stadt als auch im ländlichen Raum an neuen Mobilitätsstationen („Switch Points“), die an Knotenpunkten unter Einbindung möglichst vieler Angebote und Anbieter aufgebaut werden sollten.

Bürgerbusse können den ÖPNV dort ergänzen, wo kommerzielle Anbieter kein Nahverkehrsangebot gewährleisten. Eine weitere wichtige Säule des Nahverkehrs bildet daneben das Taxi- und Mietwagengewerbe. Es ermöglicht insbesondere Älteren, Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Menschen vor allem im ländlichen Raum zuverlässige und flexible Mobilität. Auch künftig sollen Taxi- und Mietwagenunternehmen den ÖPNV mit Bus und Bahn ergänzen und stärken. Hierfür braucht es insbesondere im Vergleich zu neuen Anbietern ähnlicher Leistungen eine faire Verteilung zwischen Rechten und Pflichten. Das reformierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt den Markt und die Rechte und Pflichten von Taxi- und Mietwagengewerbe in Abgrenzung zur Shared-Mobility in Form von Ride-Pooling-Diensten.



Die IHKLW spricht sich für eine faire Lastenverteilung zwischen den verschiedenen Anbietern und zugleich für die Etablierung neuer Mobilitätsangebote in der Region aus.

### RADVERKEHR

Gut ausgebaute und ausgeschilderte, sichere Radwege sind ein Beitrag zu guter Nahverkehrsmobilität. Dies gilt sowohl in den Zentren als auch – bis zu einer gewissen Entfernung – für die Wege vom Land in die Stadt und zurück!

Getrennte Wegführungen von MIV/ÖPNV/Güterverkehr und Radverkehr reduzieren Unfallgefahren und erhöhen die Verkehrsqualität, eine gemeinsame Nutzung einzelner Trassen erhöht das Konfliktpotential. Neben der qualitativen Ertüchtigung bestehender Radwege muss das Radwegenetz insbesondere entlang von Bundes- und Landesstraßen weiter ausgebaut werden. Entlang größerer Trassen bietet sich die Realisierung eines alternativen Radverkehr-Hauptstraßennetzes auf anderen Routen als dem KFZ-Hauptverkehrsstraßennetz an. Der ruhende Radverkehr benötigt im Innenstadtkern mehr Abstellflächen z.B. durch Fahrradparkhäuser und Locker-Boxen für das Gepäck.

### DIE IHKLW FORDERT



- die Attraktivität des Nahverkehrs insgesamt ohne Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs zu stärken und die Wettbewerbsfähigkeit des Nahverkehrs z. B. durch eine engere Taktung zu verbessern
- mehr Mittel in die Infrastruktur, neue emissionsarme Fahrzeuge, qualifiziertes Personal und die Digitalisierung und den Betrieb des ÖPNV zu investieren
- die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern
- neue Mobilitätsformen wie ergänzende On-Demand-Services zu etablieren
- den rollenden und ruhenden Radverkehr auszubauen und zu stärken

## SMART UND VERNETZT UNTERWEGS

# Intelligente und verknüpfte Mobilität

Mobilität wird in Zukunft intelligenter, vernetzter und emissionsärmer organisiert. Dies betrifft sowohl die Kombination verschiedener Verkehrsträger und Mobilitätsangebote als auch die Steuerung der laufenden Verkehre. Mobilität gewinnt durch eine Vielzahl neuer Angebote an Nutzungsmöglichkeiten. Entsprechend gewinnen neue Lösungen einer stärker geteilten Mobilität für den Güterverkehr für den Personenverkehr zunehmend an Bedeutung. Hierfür ist u. a. die Schaffung von Mobilitätsstationen unter Einbindung verschiedener Angebote notwendig, die an Bahnhöfen, in Innenstädten und Ortskernen sowie am Rand größerer Städte angesiedelt werden.

Mobilitätsangebote werden sich zeitnah stärker am Bedarf von Kundinnen und Kunden ausrichten. Dazu tragen die individuelle Mobilität durch ein Mehr an Ladeinfrastruktur für batterieelektrische PKW, aber auch Angebote wie Car-Sharing, Leihräder und E-Scooter oder nachfrageorientierte ÖPNV-Angebote bei.

Insbesondere in den Zentren müssen die Kommunen die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe von Bürgern aus der Stadt und vom Land berücksichtigen und darauf angepasste Antworten geben. Im Rahmen eines ausgewogenen, intelligent verknüpften Verkehrsträgermixes sollen Nutzerinnen und Nutzer frei über ihr Verkehrsmittel entscheiden. Für die nachhaltige Belebung unserer Innenstädte muss deren Erreichbarkeit mit jedem Verkehrsträger gewährleistet sein und bleiben, denn unsere Innenstädte leben von ihrer Erreichbarkeit.

Vermehrt wird in Städten jedoch über Zufahrtsbeschränkungen für Autos, die Ausweitung von Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen und den Wegfall von Parkplätzen diskutiert. Ein gelungener urbaner Verkehrsmix bietet jedoch attraktive Angebote und beeinträchtigt keinen Verkehrsträger einseitig.

Urbane Mobilitätspolitik leistet durch die intelligente Vernetzung aller Verkehrsträger und Förderung verschiedener Technologien einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs.

Die stärkere Kombination verschiedener Mobilitätsformen steht und fällt dabei mit der Qualität, der Attraktivität und dem Komfort

dieser Angebote. Mobilitätsstationen sollten deshalb möglichst viele Verkehrsträger miteinander kombinieren.

Die Städte können den Verkehrsfluss durch die Digitalisierung des Verkehrs- und Routenmanagements optimieren und dadurch Emissionen und Lärm vermeiden. Flexible Ampelschaltungen, die Vernetzung von Infrastruktur und Fahrzeugen, tageszeitbezogene Parkstreifen und Spurbelegungen tragen unterschiedlichen Verkehrsmengen am Tag Rechnung. Eine Verbesserung des Parkleitsystems vom Stadtrand bis zum Parkplatz/Parkhaus vermeidet Parksuchverkehre. Kurzzeitparken sollte z. B. für Marktbesucher in der unmittelbaren Innenstadt möglich, innenstadtnahe Parkplätze generell und bedarfsgerecht erhalten bleiben.

Im Güterverkehr wird die Kombination verschiedener Verkehrsträger immer stärker zunehmen. Die IHKLW spricht sich dafür aus, Anlagen des Kombinierten Verkehrs auch in Zukunft zu fördern und weiter zu etablieren.

Neben der Steuerung von Verkehren werden die Fahrzeuge zunehmend intelligenter auf ihrem Weg hin zum Autonomen Fahren. Das Autonome Fahren bietet abseits des Innovations- und Wettbewerbspotentials für die niedersächsische Automobilwirtschaft insbesondere für den ÖPNV im ländlichen Raum enormes Verbesserungspotential. Selbstfahrende Fahrzeuge können perspektivisch personalunabhängig die Taktung erhöhen und Kosten senken. Die Anbindung in der Fläche wird verbessert. Niedersachsen sollte als Auto-, Logistik- und Verkehrsland Nummer eins eine Führungsrolle bei der Entwicklung des Autonomen Fahrens einnehmen. Hierfür können neue Testfelder dienen.

Damit Deutschland seine führende Rolle auf dem Gebiet des Autonomen Fahrens behaupten kann, ist außerdem ein sicherer rechtlicher Rahmen erforderlich. Weitere Impulse könnten intelligente Fahrzeuge im ÖPNV, eine stärkere Standardisierung (z. B. bei Bezahlssystemen) und Lösungen in den Bereichen Datenschutz und IT-Sicherheit setzen. Aus Sicht der IHKLW muss beispielsweise sichergestellt sein, dass Daten, die das Fahrzeug generiert, dem Unternehmen bzw. dem Fahrer gehören.

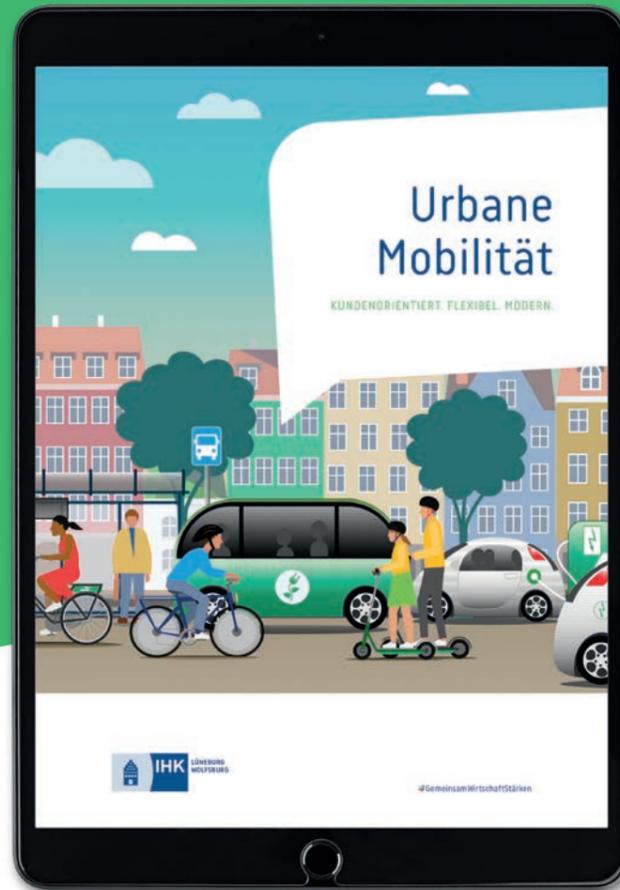
Um diese und weitere Technologien voranzubringen, sollten neben dem rund 280 Kilometer langen „Testfeld Niedersachsen“ weitere Testfelder auf Straße, Schiene und Wasserstraße etabliert werden.

Darüber hinaus kann die intelligente Kombination von Verkehrsträgern und der Einsatz effizienterer Fahrzeuge (Lang-Lkw) Emissionen reduzieren und bei leistungsfähiger Mobilität das Klima und die Umwelt schützen. Es ist daher notwendig, das gesamte Autobahn- und das geeignete Bundesstraßennetz für Lang-Lkw zuzulassen. Planungsträger sind angehalten, dem Bedarf entsprechend dimensionierte Straßen und Parkstände vorausschauend zu entwerfen. Außerdem sollten z. B. zur Verbesserung der Aerodynamik weitere Abweichungen von den maximalen Fahrzeugabmessungen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) am Fahrzeug ermöglicht werden, wenn dadurch ausschließlich emissionsmindernde Effekte erzielt werden und keine Gefahr für den Straßenverkehr ausgeht.

## DIE IHKLW FORDERT



- Mobilitätsstationen in den Zentren, am Stadtrand und an Verkehrsknotenpunkten aufzubauen
- die Stadtverkehre durch intelligente Verkehrslenkung zu optimieren, keinen Verkehrsträger einseitig auszuschließen und die Erreichbarkeit der Innenstädte wirtschaftsunschädlich auch weiterhin zu ermöglichen
- neue Mobilitätsangebote/-anbieter aktiv zu fördern
- eine Führungsrolle bei der Entwicklung des Autonomen Fahrens einzunehmen



Urbane Mobilitätspolitik definiert das Funktionieren unserer Städte und regelt, wie wir uns bewegen.

HIER GEHTS ZU DEN IHKLW-POSITIONEN:



## POSITIONSPAPIER URBANE MOBILITÄT

- Erreichbarkeit und Belebung der Innenstädte
- Wachsende urbane Regionen
- Moderne Mobilität
- Bessere Mobilität im ländlichen Raum
- Übergeordnete Verkehrsstrategie
- Besseres Angebot für Pendler im ÖPNV
- Der Motorisierte Individualverkehr
- Radinfrastruktur
- Moderne City-Logistik



## IMPRESSUM

### HERAUSGEBER

IHK Lüneburg-Wolfsburg  
Am Sande 1, 21335 Lüneburg  
Telefon: 04131 742-0  
E-Mail: tobias.siewert@ihklw.de

### REDAKTION

Verantwortlich: Tobias Siewert

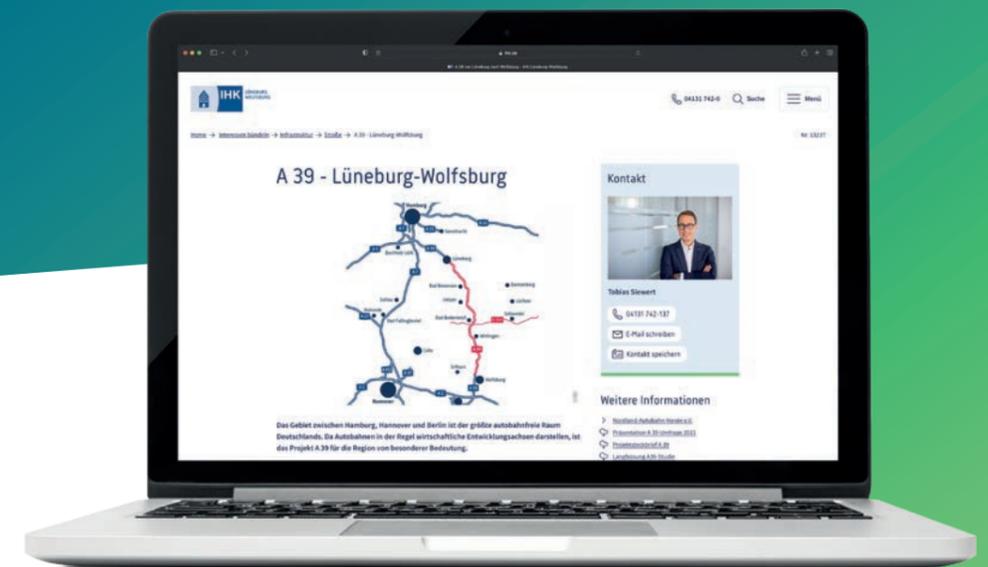
### HINWEIS

Eine Haftung oder Garantie für die Aktualität, Richtigkeit oder Vollständigkeit der zur Verfügung gestellten Informationen wird nicht übernommen.

### BILDNACHWEISE

Titel: © Andreas Tamme – tonwert21.de, rechts Mitte © Hans-Jürgen Wege,  
Seite 5, 8, 19, 25, 35 oben und unten, 45, 49, 52 © Andreas Tamme – tonwert21.de,  
Seite 27: © WSV, Seite 29: © zhu difeng – shutterstock.com,  
Seite 35 Mitte: © Denis Belitsky – shutterstock.com,  
Seite 48: © Stas Malyarevsky – shutterstock.com (Bildbearbeitung © grafik@anneries.de)  
Seite 51: © Peter Kotoff – shutterstock.com (Bildbearbeitung © grafik@anneries.de)

LÜNEBURG, JULI 2023



## STANDORTE

### **IHK Lüneburg-Wolfsburg**

Am Sande 1, 21335 Lüneburg

Telefon: 04131 742-0

E-Mail: [service@ihklw.de](mailto:service@ihklw.de)

### **IHK-Geschäftsstelle Celle**

Sägemühlenstraße 5, 29221 Celle

Telefon: 05141 9196-0

E-Mail: [service-ce@ihklw.de](mailto:service-ce@ihklw.de)

### **IHK-Geschäftsstelle Wolfsburg**

Porschestraße 32, 38440 Wolfsburg

Telefon: 05361 2954-0

E-Mail: [service-wob@ihklw.de](mailto:service-wob@ihklw.de)

[ihk.de/ihklw](http://ihk.de/ihklw)

