

KURZVERSION



Mobilität und Verkehr

Leitlinien für die Verkehrspolitik

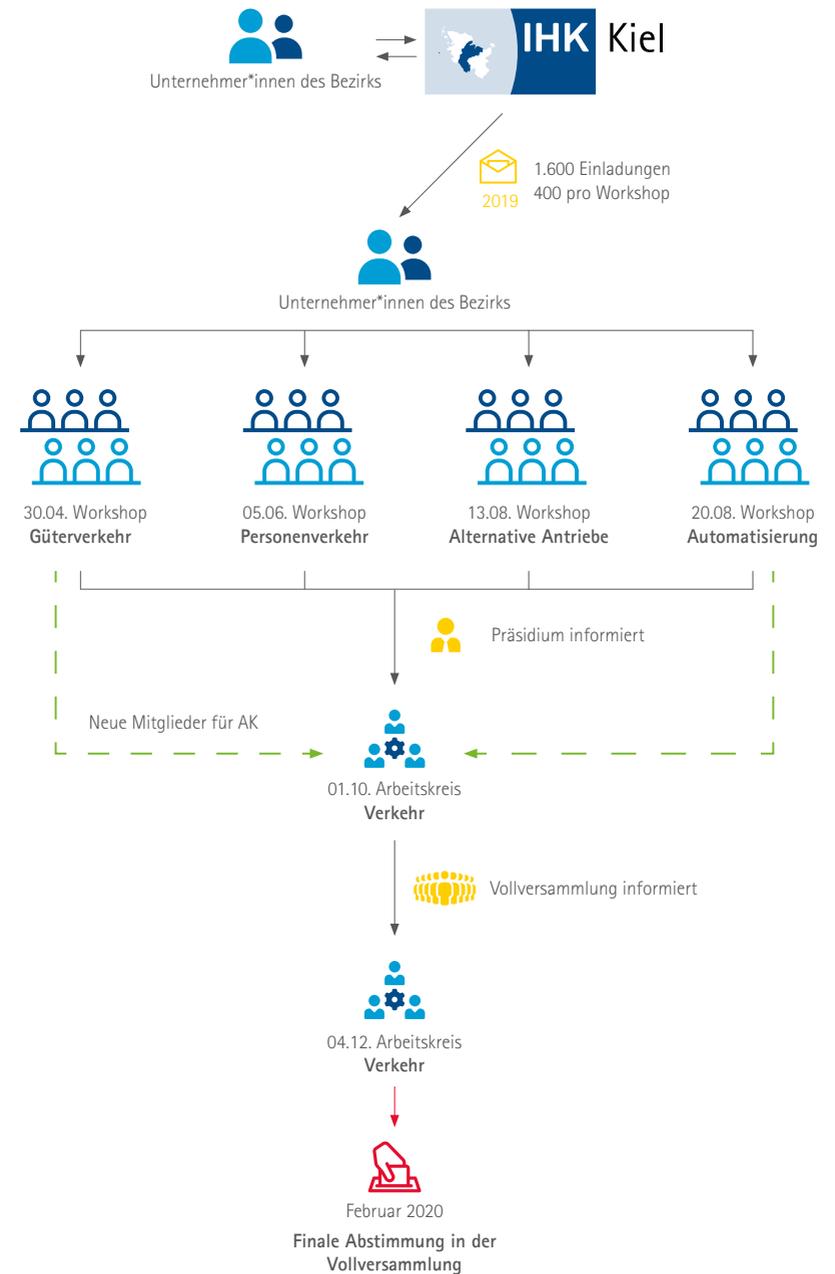


IHK Kiel

„ *Interessenvertretung setzt voraus, dass man Interessen kennt.*

Um die Bedürfnisse und Anforderungen der Unternehmer*innen in Schleswig-Holstein zu analysieren, zu bündeln und daraus Forderungen abzuleiten, hat die IHK zu Kiel Expert*innen auf vielen Ebenen beteiligt.

Den detaillierten Entstehungsprozess zeigt dieses Schaubild.



Vorwort



Klaus-Hinrich Vater
Klaus-Hinrich Vater
Präsident der IHK zu Kiel



Jörg Orlemann
Jörg Orlemann
Hauptgeschäftsführer der IHK zu Kiel

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

hier bei uns in Schleswig-Holstein bewegt sich wortwörtlich schon einiges für die Zukunft. Am Kieler Ostseekai entsteht derzeit die modernste Landstromanlage Europas. Die Raffinerie in Heide forscht an grünem Kerosin für die Luftfahrt. Und auf dem E-Highway auf der A1 entnehmen Hybrid-Laster Strom aus den Oberleitungen. Gleichzeitig bleibt – und auch das leider im Wortsinn – enormes Potenzial einfach ungenutzt auf der Strecke.

Unser Beitrag zu den großen Herausforderungen an Mobilität und Infrastruktur sind die „Leitlinien Mobilität und Verkehr“. Deren Kurzversion halten Sie in den Händen. Nichts davon ist am grünen Tisch entstanden, sondern im engen Austausch mit Unternehmer*innen aus unserem Bezirk. Diese haben mit ihrem ehrenamtlichen Engagement einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende, zur Entwicklung der Infrastruktur und zum Klimaschutz geleistet.

In vier Workshops sind die Inhalte und Forderungen gemeinsam entwickelt worden. Unser Arbeitskreis Verkehr hat die Positionen aufgenommen, verfeinert und die IHK-Vollversammlung sie beschlossen. Auf diese intensive Beteiligung sind wir sehr stolz. Dieses Dokument gibt uns den nötigen Routenplan, um die Interessen unserer Mitgliedsbetriebe stark zu vertreten.

Haben wir mit den Leitlinien alle Mobilitätsfragen beantwortet? Es wäre vermessen, das zu behaupten. Sie sind eine Standortbestimmung. Wer glaubt, diese Aufgaben könnte man im Vorbeifahren bewältigen, irrt. Die Positionen sind im Fluss, nicht asphaltiert. Wir werden unser Navigationssystem immer wieder neu auf Rahmenbedingungen und Technologien ausrichten.

Liebe Leserinnen und Leser, wir hoffen, Ihnen mit dieser Kurzversion einen informativen Überblick zu geben. Wenn Sie mehr wissen wollen, finden Sie die vollständigen Verkehrsleitlinien mit Hilfe des QR-Codes auf der Rückseite oder direkt unter:

ihk-sh.de/verkehrsleitlinien-kiel



Forderungen

- » **Fachkräftemangel in der Verkehrsbranche begegnen**
- » **Fachkräftemangel in Planungsämtern, -büros und Baufirmen entgegenwirken**
- » **Neue Umweltaforderungen rechtzeitig kommunizieren und Übergangszeiten einrichten**
- » **Bessere Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger erreichen**
- » **Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements kommunizieren und ausbauen**
- » **Planungsverfahren in Deutschland beschleunigen**
- » **Baustellenmanagement verbessern**

Herausforderungen an Mobilität und Infrastruktur

» *Die Unternehmen müssen nicht nur ihren Beitrag zur Verkehrswende leisten, sie wollen es auch.*

Stau, Baustellen, marode Straßen, Luftverschmutzung: Die Herausforderungen an Mobilität und Verkehr sind enorm – auch in Schleswig-Holstein. Von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen über technologische und demografische Entwicklungen bis hin zu Umweltvorgaben müssen viele Faktoren berücksichtigt werden.

Viele Straßen und Schienen sind schon heute überlastet. Die steigenden **Verkehrszahlen** erfordern ein Umdenken. Eine Kombination von Verkehrsträgern – wie Schiff und Schiene – kann zu mehr Effizienz und besserem **Schutz der Umwelt** führen. Doch wichtige Infrastrukturvorhaben benötigen in Deutschland von der Planung bis zur Umsetzung zu viel Zeit. Schuld daran: komplexe, langwierige **Plan- und Klageverfahren**. Zwar sind Fortschritte erkennbar, etwa durch eine Novelle der Infrastrukturgesetze. Aber diese reichen nicht.

Aus Sicht der Wirtschaft sind Erhalt und Ausbau der **Infrastruktur** überlebenswichtig. Das notwendige **Baustellenmanagement** ignoriert ihre Bedürfnisse allerdings zu oft. So werden zu viele Baustellen gleichzeitig geplant, sie verzögern sich oder erfordern weiträumige Umfahrungen, was sich vor allem im **ÖPNV** schnell negativ auswirkt.

Für eine leistungsfähige Wirtschaft müssen nicht nur Güter schnell, flexibel und zuverlässig bewegt werden, sondern auch Menschen. Die Logistik- und Personenbeförderungsbranche benötigt dringend gut ausgebildete Menschen. Um dem **Fachkräftemangel** zu begegnen, müssen das Image der Branche verbessert und gute Aus- und Weiterbildungsangebote geschaffen werden. Betriebliches **Mobilitätsmanagement** kann dabei helfen, Mobilität für Betriebe und Mitarbeiter*innen effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Sei es durch **Jobtickets**, **Dienstoffahrräder** oder Angebote für **Mitfahrgelegenheiten**.

Fakt



Lkw transportieren 85% der Güter in Deutschland. Bahn und Binnenschifffahrt zusammen nur 15%.

Quelle: Statistisches Bundesamt 2018



Forderungen

- » Image der Logistikbranche stärken
- » Flächen für Logistikunternehmen bereitstellen
- » Wettbewerbshindernisse und Bürokratie abbauen
- » Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte vereinfachen
- » Mehr Parkplätze für Lkw entlang von Autobahnen schaffen
- » Schienengüterverkehr stärken
- » Intermodalität im Güterverkehr verbessern und fördern
- » Neue Belieferungskonzepte für Innenstädte entwickeln

Güterverkehre

» Die Schiene ist ein von Wirtschaft und Politik gewollter Verkehrsträger – und ein nachhaltiger noch dazu.

Schleswig-Holstein bietet beste Voraussetzungen für Verkehre nach Deutschland, Europa und in die Welt. Die Nord-Süd-Verkehrsachse nach Skandinavien, der Zugang zu Nord- und Ostsee und die Nähe zum Hamburger Überseehafen: Aber noch bleibt **erhebliches Potenzial** auf der Strecke.

Globale Lieferketten und das Einkaufs- und Konsumverhalten der Bürger*innen lassen die Frequenz der Logistikbranche steigen. Ihre Bedeutung für die Wirtschaft erfordert große Bemühungen, dieser Branche **geeignete Flächen** zur Verfügung zu stellen. Vorrangig entlang der Hauptverkehrsachsen – nahe der Autobahnen, an Schienenknoten und an Häfen zu Seiten des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Politik muss sich auf allen politischen Ebenen für **Bürokratieabbau** in diesem streng reglementierten Wirtschaftsbereich einsetzen. Ein bundesweites Straßennetz mit verlässlichen **Schwerlasttrouten** ist unabdingbar. Dadurch schaffen wir der Wirtschaft **Planungssicherheit** und beschleunigen **Genehmigungsverfahren** für Großraum- und Schwertransporte.

Räumliche Enge, hohes Verkehrsaufkommen, zunehmende **Umweltauflagen**: In Städten ergeben Mobilität und Verkehr eine besonders komplexe Gemengelage. Für die zukunftsfähige **City-Logistik** müssen neue Wege gefunden werden. Hier bietet die **Digitalisierung** Ansätze – seien es optimierte Routenplanungen oder die Beteiligung von Konsument*innen.

In Schleswig-Holstein besteht erhebliches Potenzial, Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dafür braucht evs leistungsfähige Infrastruktur: angefangen bei **Gleisanschlüssen** bis hin zur **Erweiterung** und **Wiederinbetriebnahme** von Strecken.

Fakt



Schlusslicht bei elektrifizierten Schienen: Nur 29% unserer Schienen haben eine Stromversorgung. In Hessen sind es 67%.

*Quelle: Allianz pro Schiene
Basis: Statistisches Bundesamt 2017*



Forderungen

- » Erreichbarkeit des Gewerbes und der Innenstädte/Zentralen Orte gewährleisten
- » Stärkung des ÖPNV
- » Entwicklung einer Strategie zur Förderung des Nahverkehrs
- » Stärkere und bessere Vernetzung des Schienenverkehrs mit anderen Mobilitätsformen
- » Ertüchtigung der Radwegeinfrastruktur – im Alltags- und touristischen Radverkehr
- » Fußverkehr bei Mobilitätskonzepten einbeziehen
- » Die Fördeschiffahrt und die Kanalfähren in die Mobilitätskonzepte der Region einbinden
- » Umsetzung des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharings beschleunigen
- » Visionen für den zukünftigen Personenverkehr entwickeln

Personenverkehre

» Keine Technologie ersetzt die Begegnung von Menschen.

Trotz fortschreitender Digitalisierung: Erreichbarkeit der Unternehmen durch Arbeitskräfte, Geschäftspartner*innen und Kunden ist die Basis für wirtschaftliche Aktivität. Zukunftsfähige Mobilitätskonzepte müssen daher die Erreichbarkeit der Gewerbetreibenden sichern, fördern und entwickeln – damit sich Menschen begegnen können.

ÖPNV ist nicht gleich ÖPNV. Die Herausforderungen und Ansprüche von Stadt und Land unterscheiden sich deutlich. Der Landesentwicklungsplan fordert für die städtischen Räume eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Im ländlichen Raum steht die Schaffung eines leistungsfähigen Netzes von Bus- und Bahnangeboten an erster Stelle. Orte ohne leistungsfähigen ÖPNV scheiden bei Arbeitnehmer*innen schnell aus. Dies kann im Ringen um Fachkräfte Standortnachteile bedeuten.

Bei der Planung von Netzen und Tarifen sind verständliche und intuitive Systeme das Ziel. Andernfalls wird es nicht gelingen, zusätzlichen Verkehr auf den ÖPNV zu verlagern. Generell sind die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehren zu beachten und Zugangshürden zu minimieren – das gilt für Straße, Schiene und Wasser gleichermaßen.

Mehr Qualität, mehr Innovation, weniger Kosten – das sind die Erwartungen der Nutzer*innen an den ÖPNV. Neben rechtlichen und bürokratischen Hürden steigen zugleich die Anforderungen an die Infrastruktur: vom Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen bis hin zu Lademöglichkeiten für innovative Antriebssysteme.

Warum nicht gleich das Fahrrad nehmen? Beim Radverkehr müssen das landesweite Radwegenetz und die Radschnellwege weiterentwickelt werden. Die Kombination von Fahrrad mit Bus und Zug – oft für die sogenannte letzte Meile – wird immer beliebter. E-Bikes, Pedelecs oder Lastenräder – die Bandbreite der Fahrräder steigt. Und damit die Ansprüche an Fahrradwege und vor allem Abstellanlagen.

Fakt



ÖPNV-Nutzung im Gesamtverkehrsaufkommen liegt in Hamburg bei 22%, in der KielRegion sind es gerade einmal 8%.

Quellen:

*Masterplan Mobilität, KielRegion GmbH
Kurzreport Hamburg und Metropolregion*



Forderungen

- » **Technologievielfalt durch Technologieneutralität erhalten**
- » **Notwendige Infrastruktur auf- und ausbauen**
- » **Sektorkopplung stärker fördern**
- » **Technologieoffenheit beim rechtlichen Rahmen gewährleisten**
- » **Widersprüche in der Förderpolitik unterschiedlicher Antriebe reduzieren**
- » **Neue Antriebsformen, Digitalisierung und ein sich änderndes Mobilitätsverhalten zu neuen Mobilitätskonzepten zusammenführen**
- » **Änderungen in der Mobilität nicht als nationale Lösungen sehen**
- » **Klimaziele definieren und die Umsetzung gemeinsam angehen**
- » **Verfügbarkeit von grünem Strom in Schleswig-Holstein als Vorteil nutzen**

Alternative Antriebe

» **Moderne Mobilität im Einklang mit bewährten Verkehrsformen.**

Wie sieht die Zukunft nach Diesel und Benzin aus? Ein Baustein für die Verkehrswende liegt in der besseren Nutzbarmachung nichtfossiler Brennstoffe. Neben den Herausforderungen durch ein verändertes Mobilitätsverhalten müssen alle Verkehrsträger in die Überlegungen integriert werden: Straße, Schiene, Wasser und auch Luft.

Alternative Antriebe umfassen verschiedene **Technologiesysteme**: von Elektro- über Wasserstoff- bis hin zu Antrieben mit synthetischen Kraftstoffen oder LNG (Liquefied Natural Gas). Die **Einsatzmöglichkeiten** variieren – je nach Verkehrsträger, Transportgewicht oder Reichweiten. Für das Gelingen der Energiewende im Verkehr muss die **Entwicklung** der Technologien und deren **Rollout** forciert werden, und zwar von Industrie und Politik gemeinsam.

Die Festlegung auf eine Antriebsart jedoch bremst die Entwicklung mittel- bis langfristig. Defizite bei der **Technologieoffenheit** spiegeln sich auch im rechtlichen Rahmen wider. Bei der Erarbeitung von **Gesetzen** muss daher darauf geachtet werden, dass sie nicht zu kleinteilig verfasst werden und damit technische Lösungen bevorzugen oder ausschließen.

Die Entwicklung neuer Antriebe führt zusammen mit der Digitalisierung zu einem neuen **Mobilitätsbewusstsein** und neuen **Mobilitätsformen**. Bund, Länder und Kommunen sollten daher weitere innovative, integrative und umfassende Mobilitätskonzepte erarbeiten. Denn nur diese eröffnen Entwicklungsperspektiven und führen zu Planungssicherheit.

Die Verfügbarkeit von umweltfreundlich erzeugtem Strom sollte in **Power-to-X-Verfahren** nicht nur bereits genutzt, sondern deutlich ausgebaut werden. Mit dem steigenden Anteil der erneuerbaren Energien werden leistungsfähige **Energiespeicher** an Bedeutung gewinnen. Regionale Konzepte können einen Standortvorteil bringen. Das sollte sich vor allem das **Energiewendeland** Schleswig-Holstein zu Nutze machen.

Fakt



Nur 4,3% der E-Ladesäulen in Deutschland stehen in Schleswig-Holstein.

Quelle: Allianz pro Schiene
Basis: Statistisches Bundesamt 2017



Forderungen

- » Digitalisierung stärker zur Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger nutzen
- » Kooperationen und Wissenstransfer verbessern
- » Rechtliche Fragen zeitnah klären (z.B. sichere Nutzung der Daten)
- » Durch Information Akzeptanz schaffen
- » Regelmäßige Evaluation und ggf. Anpassung des rechtlichen Rahmens
- » Weichen für automatisiertes und autonomes Fahren stellen
- » Kompetenzaufbau in Schleswig-Holstein fördern
- » Ausbau der digitalen Infrastruktur beschleunigen

Digitalisierung und Automatisierung

» Bits and Bytes revolutionieren den Verkehr von Gütern und Menschen.

Die Digitalisierung nimmt einen immer stärkeren Einfluss auf den Verkehr und auf die Menschen, die sich damit bewegen. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr können neue Möglichkeiten durch Routenoptimierungen, Verknüpfungen und innovative Angebote entstehen.

Durch die effektivere Ausgestaltung logistischer Prozesse mithilfe von Digitalisierung und **Automatisierung** reduziert sich der **Verwaltungsaufwand**. Neben höherer Transparenz ist das Ergebnis ein effizienterer Einsatz von Ressourcen. Eine optimierte Routenplanung, eine nachfrageorientierte Kapazitätensteuerung und das Sichtbarmachen freier Kapazitäten erhöhen die Wirtschaftlichkeit der Prozesse.

Das **Sharing von Fahrzeugen** hat zugenommen. Vor allem in Großstädten kombinieren immer mehr Menschen **verschiedene Verkehrsträger** nach Belieben. Durch mehr Automatisierung und die Verzahnung unterschiedlicher Angebote nimmt auch die Bedeutung gemeinsamer **Datenpools** zu. Nur mit ihrer Hilfe können zukünftig ebenso übergreifende Mobilitätsangebote (Taxi, Bahn, Sharing-Anbieter) benutzerfreundlich umgesetzt und angeboten werden.

Nicht immer ist rechtlich erlaubt, was technisch machbar ist. Dabei sind Fragen zu klären, wie **Daten** rechtssicher genutzt werden dürfen und wer das Recht daran besitzt. Auf vielfältige Fragen sind – in breitem **gesellschaftlichen Kontext** – zügig Antworten zu erarbeiten. Denn für neue Mobilitätsformen muss schnell **Rechtssicherheit** geschaffen werden. Die langen **Gesetzgebungsverfahren** bremsen die Potenziale technischer Innovationen aus.

Darüber hinaus sollten vor allem **Wissenschaft und Forschung** sowie Technologietransfer gefördert werden. Bei der zunehmenden Automatisierung der Fahrzeuge sind Tests unter realen **Bedingungen** unerlässlich – auch für die **Sicherheit der Menschen**. Daher werden zusätzlich öffentlich zugängliche und allgemein genutzte Gebiete und Strecken benötigt, auch in Schleswig-Holstein.

Fakt



Für 1,26 Mio. Carsharing-Nutzer in Deutschland werden nur 0,016 Mio. Fahrzeuge benötigt.

Quelle: Bundesverband Carsharing e.V.



Forderungen

- » **Infrastruktur erhalten und ausbauen**
- » **Bedarfsorientierte Verkehrsinfrastruktur schaffen**
- » **Planung beschleunigen**
- » **Ausgaben für die Infrastruktur verstetigen**
- » **Sanierungsstau abarbeiten**
- » **Anforderungen von Großraum-, Schwerlastverkehr und Gefahrguttransporten beachten**
- » **Hafen-Hinterlandanbindungen verbessern und anpassen**

Infrastrukturforderungen der IHK zu Kiel

» **Infrastruktur – ein Grundpfeiler unseres Wirtschaftswachstums.**

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentral für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region. Sie ist ausschlaggebend für das wirtschaftliche Wachstum Schleswig-Holsteins und die Sicherung von Unternehmen und Arbeitsplätzen.

Für das **steigende Verkehrsvolumen** braucht es die richtigen Rahmenbedingungen. In den letzten Jahrzehnten haben die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mit den Zuwachsraten der Transportbranche allerdings nicht Schritt gehalten. Das Ergebnis ist gut sichtbar: teils marode, teils schlecht ausgebaute Infrastruktur.

In Schleswig-Holstein existiert ein enormer **Investitionsstau**. Auf Basis des **Bundesverkehrswegeplans** und der Zusagen der Landesregierung müssen diese Engpässe schnellstmöglich beseitigt werden. Doch das allein reicht nicht. Gleichzeitig müssen die Mittel für bestehende und zukünftige Infrastruktur verstetigt werden.

Mehr Sanierung heißt mehr Baustellen. Mehr Baustellen heißt mehr Einschränkungen. Deshalb sind **Baustellenkoordination** und -management weiter zu verbessern. Das gilt ebenso für eine zeitgemäße Kommunikation von Baustellen in analogen sowie digitalen Medien.

Großraum- und Schwerlastverkehre müssen bei Planungen gesondert berücksichtigt werden. Dies gilt zum einen für Gefahrgutklassen der Tunnel und Lärmschutzdeckel, aber auch für Kreisverkehre, die Traglast von Brücken und Durchfahrthöhen von Brücken und Unterführungen.

Kaum ein größeres Bauprojekt ohne Protest: Häufig fehlt in Deutschland die **Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben**. Daher sind sowohl Verbände als auch Bürger*innen so zeitig wie möglich in die Planungen einzubinden. Im **Dialog** können Wege gefunden und Akzeptanz für Positionen geschaffen werden – wie bei der Rader Hochbrücke oder dem Ausbau der A21 unter Beweis gestellt wurde.

Fakt



Von 30 Mrd. Euro Investitionssumme des Bundesverkehrswegeplans für Bundesfernstraßen gehen nur 4,4% nach Schleswig-Holstein.

Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030

Infrastrukturforderungen der IHK zu Kiel

Straße

1. Neubau der Rader Hochbrücke (A7)
2. A20 Weiterbau inklusive fester Unterelbequerung
3. A21 Lückenschluss bis Kiel, Anschluss im Kieler Stadtgebiet, Vierspurigkeit zwischen A21 und A24
4. A23 Sechsspüriger Ausbau zwischen dem Dreieck Hamburg-Nordwest und Pinneberg-Nord
5. B5 Ausbau zwischen Itzehoe und Brunsbüttel – inklusive Anbindung an die A23
6. B202/203 Ausbau der Zentralachse
7. B502 Bau der Südspange Kiel und der Ostuferentlastungsstraße
8. Grenzweg im Kreis Pinneberg
9. Nordumgehungen Itzehoe und Wedel
10. B77 Ersatzbau der Eiderbrücke in Rendsburg
11. Nordumfahrung Rendsburg-Büdelndorf

Schiene

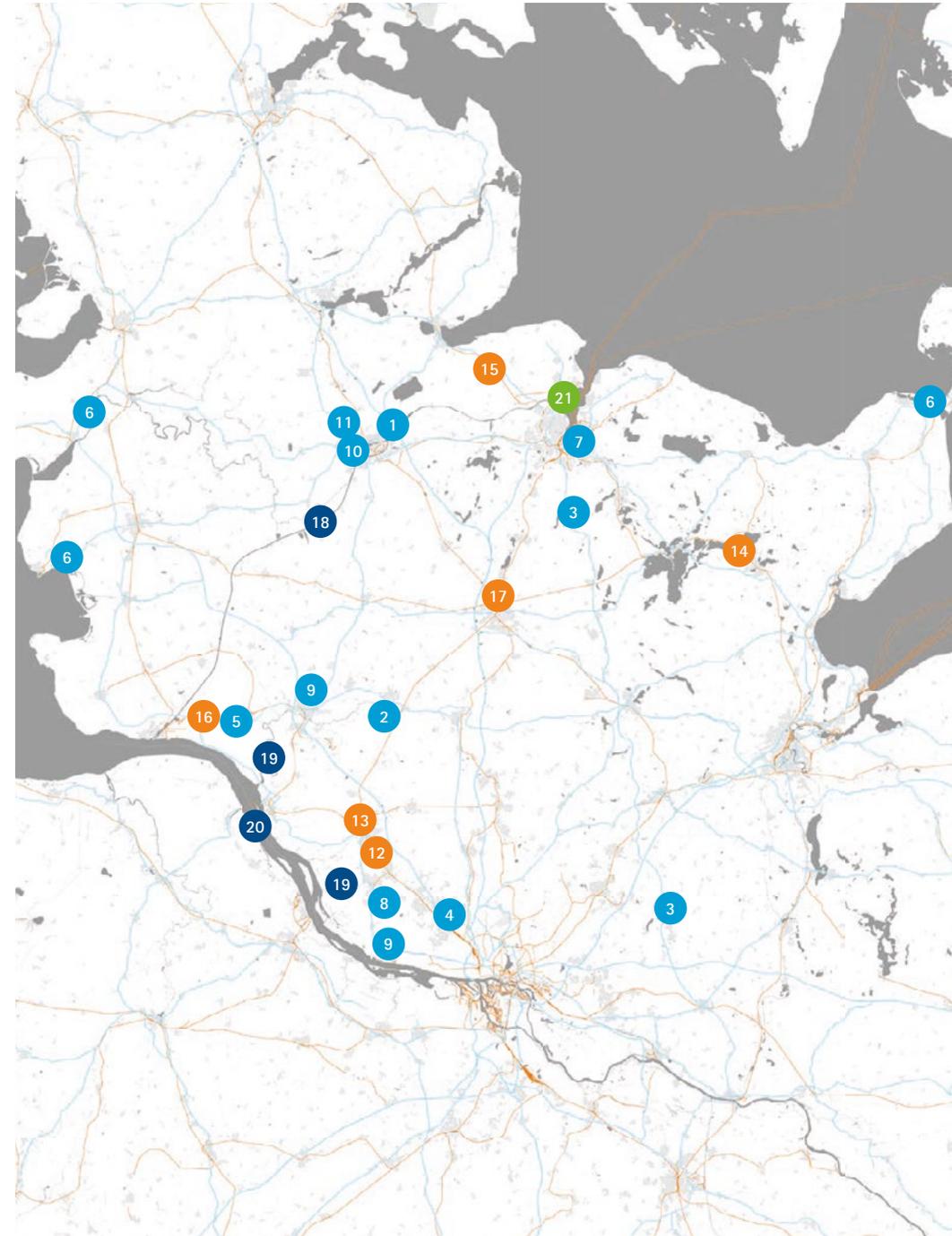
12. Pinneberg-Elmshorn – Drittes Gleis
13. Erweiterung Bahnhof Elmshorn
14. Ertüchtigung der Schienenverbindung zwischen Kiel und Lübeck
15. Steigerung der Zugfrequenz zwischen Kiel und Flensburg
16. Bedarfsgerechte Ertüchtigung der Schienenverbindung zwischen Brunsbüttel und Itzehoe
17. Realisierung KV-Terminal Neumünster (GVZ)

Wasser

18. Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals wie geplant
19. Status quo bei Stör und Pinnau erhalten
20. Fahrrinnenanpassung Elbe durchführen

Luft

21. Verkehrslandeplatz und Airpark Kiel-Holtenau erhalten und entwickeln



Mitwirkende

Projektleitung

Dr. Sabine Schulz

Team

Thomas Balk	Thomas Jansen	Christine Schmä
Christiane Baumgärtner	Lutz Kirschberger	Jan Schulze
Jörg Brüggemann	Dr. Julia Körner	Dr. Klaus Thoms
Manfred Duffke	Dr. Martin Kruse	Karsten von Borstel
Dr. Liane Faltermeier	Katrin Lieschke	
Annina Häfemeier	Dr. Paul Raab	

Wir bedanken uns bei allen Unternehmer*innen und Fachleuten, die an den Verkehrsleitlinien mitgewirkt haben, für die Zusammenarbeit. Ihr ehrenamtliches Engagement in den Workshops und im Arbeitskreis Verkehr ist essenziell für die Entstehung der Verkehrsleitlinien.

DANKE.

- » Tom Bartels, TBN Transportbeton Nord GmbH & Co. KG
- » Erik Bentzel, DB-Cargo
- » Fedja Bikic, GP JOULE Connect GmbH & Co. KG
- » Enrico Blohm, AKN Eisenbahn GmbH
- » Volker Bluhm, Bartels-Langness Handelsgesellschaft mbH & Co. KG
- » Anneke Borchert, KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
- » Tim Bötzmeyer, Bötzmeyer Software GmbH
- » Julia Bummund, GP JOULE Connect GmbH & Co. KG
- » Joachim Dehn, DEHN Reisen Heinrich Dehn GmbH & Co. KG
- » Stefan Dietrich, Stadtwerke Kiel AG
- » Gero Feldmann, Hans-Peter Irtz GmbH
- » Jörn Grage, SCA Logistics GmbH
- » Robert Guggenberger, DB Regio Schleswig-Holstein
- » Ralph Hirschberg, EurA AG
- » Roland Irtz, Hans-Peter Irtz GmbH
- » Axel Kaiser, Ausbildungszentrum für Logistik und Verkehr
- » Ingo Kock, Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH
- » Harder M. Kock, Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH
- » Thomas Krotz, Landesverband Taxi und Mietwagen
- » Christian Lange, networkteam GmbH

- » Carmen Maas, Taxibetrieb
- » Adnan Martinovic, EurA AG
- » Holger Matzen, Herbert Voigt GmbH & Co KG
- » Thomas Mau, KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
- » Martina Meyer, Hansewerk AG
- » Ruth Niehaus, NAH.SH GmbH
- » Christoph Nogacki, Taxibetrieb Friedrich Stöterau
- » Jann Petersen, UCA United Canal Agency GmbH
- » Sandra Pien, Landesverband Taxi und Mietwagen
- » Simon Preis, NAH.SH GmbH
- » Lutz Rathje, Die Linie GmbH
- » Dr. Timo Rosenberg, Seehafen Kiel GmbH & Co. KG
- » Friedrich Scheffer, Verkehrsbetriebe Kreis Plön
- » Felix Scheil, F. Ehrich GmbH & Co. KG
- » Bernhard Scheil, F. Ehrich GmbH & Co. KG
- » Rachel J. Schell, Deutsche Post AG
- » Dr. Ulrik Schlenz, Wankendorfer Baugenossenschaft für Schleswig-Holstein eG
- » Thorsten Schlüter, HIP Kiel-Wellsee e. V.
- » Klaus Schneider, Soennecken eG
- » Björn Schwarze, ADDIX
- » Boje Sjut, CleverShuttle Kiel GmbH
- » Thomas Spill, Voith
- » Friedrich Stöterau, Taxibetrieb Friedrich Stöterau
- » Holger Stürck, SLEEPY Yachttransport- und Winterlagerungsgesell. mbH
- » Thomas Szymanek, KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
- » Stefan Tewaag, Kaiser Motoren GmbH
- » Steffen Thiemann, StattAuto eG
- » Markus Thot, Effizienzkompass
- » Gunnar Tietze, Riviera Exploration GmbH
- » Stefan Trumpp, TC Bereederung GmbH & Co. KG
- » Jürgen Ubben, Vineta Autobus GmbH
- » Bernhard Wewers, NAH.SH GmbH
- » Frank Wilde, Navima Immobilienkonzepte
- » Stefan Wix, Graf Recke GmbH
- » Christine Zanzanizadeh Esfahani, Taxi Zanjani

Impressum

Herausgeber:

IHK zu Kiel
Bergstraße 2
24103 Kiel

 0431 5194-0

 ihk-schleswig-holstein.de

Ansprechpartner:

Dr. Martin Kruse
Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik/Innovation und Umwelt
 0431 5194-297  kruse@kiel.ihk.de

Dr. Sabine Schulz
Referentin für Verkehrsinfrastruktur und maritime Wirtschaft
 0431 5194-227  schulz@kiel.ihk.de

Jan Schulze
Referent für Verkehr und Logistik
 0431 5194-257  schulze@kiel.ihk.de

Gestaltung:

Robin Kruse | rk-create.com
Jörg Brüggemann, IHK zu Kiel

Bildnachweise:

Grafikfoto.de - Seiten 6, 10.
Seite 8 - [s_oleg/Shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), Seite 12 - [Scharfsinn/Shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), Seite 14 - [Connect world/Shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), Seite 16 - [Matthijs Wiegink/Shutterstock.com](https://www.shutterstock.com)

Druck:

G+D Grafik+Druck GmbH+Co. KG, Rendsburger Landstraße 181, 24113 Kiel

Stand: Februar 2020



Kurzversion. Die vollständigen Verkehrsleitlinien finden Sie unter:
ihk-sh.de/verkehrsleitlinien-kiel

