



Verkehr & Mobilität – jetzt und in Zukunft

Positionen und Forderungen



IHK Schleswig-Holstein
Flensburg · Kiel · Lübeck

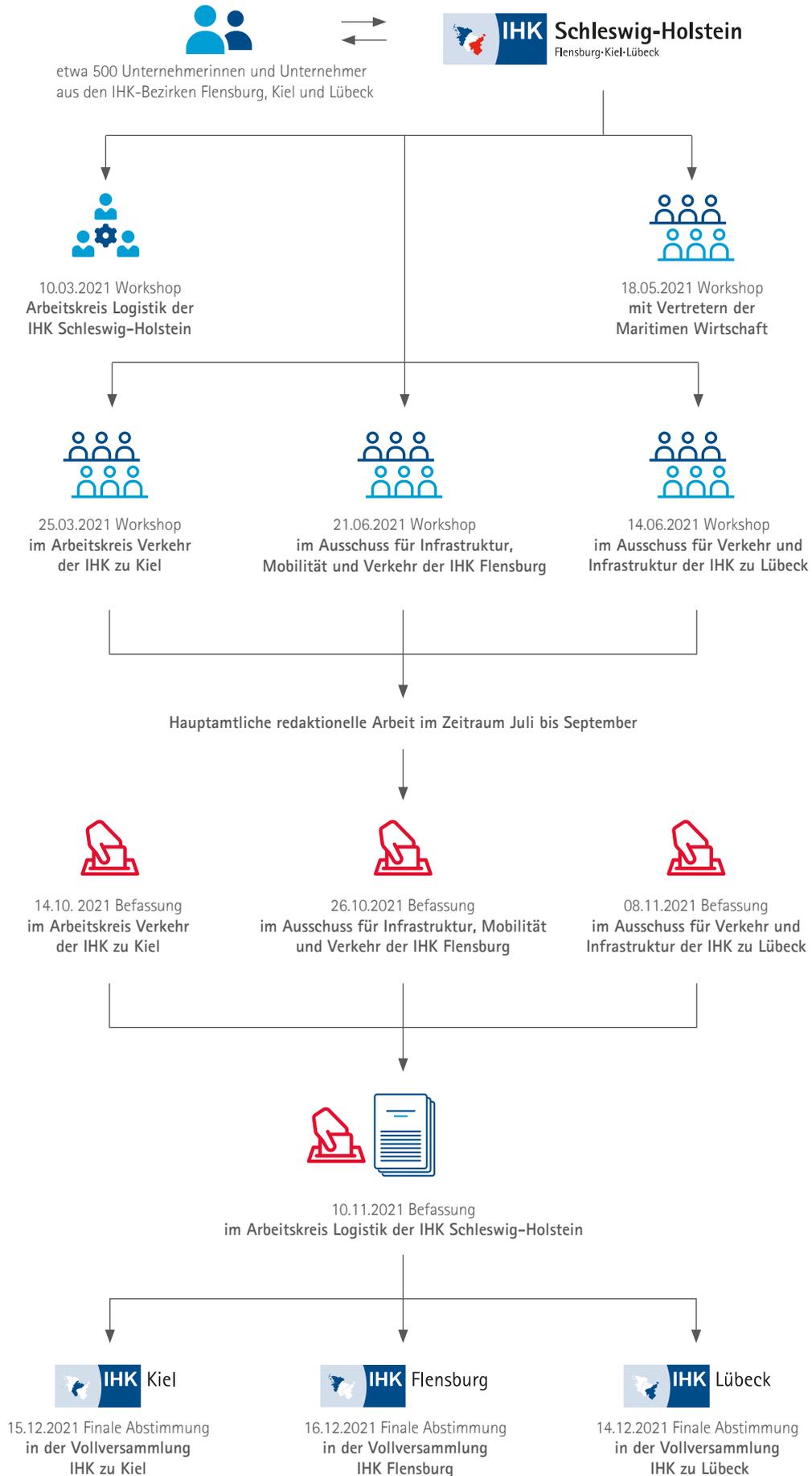
Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
1. Verkehr und Mobilität – jetzt und in Zukunft	12
2. Verkehrsträgerübergreifende Themen für ganz Schleswig-Holstein	14
Infrastrukturausbau und -finanzierung	16
Planungsbeschleunigung	18
Digitalisierung	20
Alternative Antriebe	22
CO ₂ -Bepreisung	24
Spannungsfeld Umwelt- und Verkehrspolitik	26
Güterverkehre	28
Personenverkehr – Nahverkehr	32
Innenstadtverkehr und City-Logistik	36
3. Verkehrsträgerspezifische Themen für ganz Schleswig-Holstein	38
3. a) Straße	40
Übersicht Straßenprojekte für ganz Schleswig-Holstein	50
B 199: Nördlichste Querspange (Niebüll-A 7/Flensburg-Kappeln)	52
A 7/E 45: Ausbau nördlich Autobahndreieck Bordesholm	54
A 7: Rader Hochbrücke	56
A 1/B 207: Feste Fehmarnbeltquerung und Fehmarnsundbrücke	58
B 202/203: Ausbau der Zentralachse	60
B 5: Ausbau an der Westküste	62
A 21: Weiterbau zwischen Nettelsee und Kiel sowie zwischen A 1 und A 24/A 39	64
A 23: Sechsspuriger Ausbau Hamburg-Tornesch	66
B 205: Erhöhung der Leistungsfähigkeit Neumünster-Bad Segeberg	68
A 20: Weiterbau ab Bad Segeberg (mit fester Untereibequerung)	70

3. b) Schiene	72
Übersicht Schienenprojekte für ganz Schleswig-Holstein	78
Hamburg-Westerland (Marschbahn)	80
Brunsbüttel: Schienenanbindung verbessern	82
Hamburg-Neumünster-Rendsburg-Flensburg (Jütlandlinie)	84
Niebüll-Flensburg	86
Kiel-Flensburg	88
Puttgarden-Lübeck (Vogelfluglinie)	90
Kiel-Lübeck	92
Neumünster-Bad Oldesloe	94
Elmshorn-Pinneberg-Hamburg Nord	96
Lübeck-Bad Kleinen(-Schwerin/Rostock)	98
Lübeck-Lüneburg: Elbbrücke Lauenburg/Elbe	100
Eisenbahnknoten Hamburg und Güterumgehungsbahn	102
3. c) Wasserstraße	104
Übersicht Wasserstraßenprojekte für ganz Schleswig-Holstein	108
Nord-Ostsee-Kanal	110
Hafen Brunsbüttel: Hub für nachhaltige Energieträger	112
Elbe-Lübeck-Kanal	114
Elbe	116
3. d) Luftverkehr	118
Übersicht Flughäfen in Schleswig-Holstein und Süddänemark	120
Luftfahrt und Regionalflughäfen	122
Gewerblicher Drohnenflug	124
Raumfahrt: Offshore-Startplattform in der Nordsee	126

4. Verkehrsträgerspezifische Themen aus den IHK-Bezirken	128
4. a) Regionale Straßenprojekte	130
Alsen-Fünen-Querung	132
B 76: Hasselholmer Talbrücke und Gottorfbrücke	133
B 502: Südspange und Ostuferentlastungsstraße Kiel	133
Grenzweg Kreis Pinneberg	134
Nordumgehungen Itzehoe und Wedel	134
B 77: Ersatzbau Eiderbrücke Rendsburg	135
B 202/203: Nordumfahrung Rendsburg Büdelsdorf	136
L 49: Verbindung A 7-A 21 Höhe Bordesholm	136
Ortsumgehung Ratzeburg/Mölln Nord	137
Ortsumgehung Schwarzenbek	137
Ortsumgehung Lauenburg/Elbe inkl. Elbbrücke	137
Ortsumgehung Geesthacht im Zuge der B 5	138
4. b) Regionale Schienenprojekte	140
Neuer Innenstadtbahnhof Flensburg	142
Bahnhof Flensburg	142
Süderbrarup-Kappeln	143
Bahnhof Schleswig	143
Kiel-Rendsburg-Jübek-Husum (Flügelzugkonzept RE 74)	144
Ausbau Heide-Neumünster-Kiel	144
Hafenbahn Büsum	145
Kiel-Schönberger Strand	146
Neumünster-Norderstedt	146
Neumünster-Ascheberg	146
Rendsburg-Seemühlen/Fockbek	147
Wrist-Kellinghusen	147
S 21: Kaltenkirchen-Hamburg-Eidelstedt(-Hamburg)	147
Malente-Malente-Nord	148

Eutin–Neustadt	148
Neustadt/Holstein–Lübeck Hauptbahnhof	148
Nordkurve: Hafen Lübeck–Puttgarden	149
S 4: Hamburg–Ahrensburg/Bad Oldesloe	150
Ratzeburg–Zarrentin–Hagenow	150
Lübeck–Lüneburg	151
4. c) Regionale Wasserstraßenprojekte	152
Flensburger Förde	154
Flensburger Hafen	154
Westküstenhäfen	155
Schlei-Fährfahrt	156
Wasserverbindung Olpenitz und Kappeln	157
Fährverbindung Brunsbüttel–Cuxhaven	157
Stör und Pinnau	158
Hafen Puttgarden	159
Trave (Abschnitt Bundeswasserstraße)	159
4. d) Regionale Luftverkehrsprojekte	160
Flughäfen Sønderborg und Billund	162
Flughafen Sylt	162
Verkehrslandeplatz Flensburg–Schäferhaus	163
Verkehrslandeplätze entlang der Westküste	163
Verkehrslandeplatz und Airpark Kiel–Holtenau	164
Flughafen Lübeck	164
5. Fazit	166
Impressum	169



Vorwort



Hagen Goldbeck
Präsident der IHK Schleswig-Holstein



Björn Ipsen
Hauptgeschäftsführer der IHK Schleswig-Holstein

Die Sicherung einer zeitgemäßen Mobilität für Menschen und Güter ist Garant für Wohlstand und Beschäftigung. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist dabei das Rückgrat der regionalen Wirtschaft.

Die IHK Schleswig-Holstein legt hiermit Positionen und Forderungen für eine zukunftsorientierte, wirtschaftsfreundliche, aber auch zunehmend nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität im Bundesland Schleswig-Holstein vor.

Die Broschüre „Verkehr und Mobilität – jetzt und in Zukunft“ ist das Ergebnis einer detaillierten Bedarfsaufnahme bei rund 350 Vertreterinnen und Vertretern der schleswig-holsteinischen Wirtschaft und eines umfassenden Abstimmungs- und Abwägungsprozesses. Alle relevanten Gremien der drei regionalen IHKs Flensburg, zu Kiel und zu Lübeck sowie landesweite Arbeitskreise der IHK Schleswig-Holstein wurden intensiv in die Arbeit eingebunden, um Positionen der Wirtschaft zu erforderlichen Entwicklungen, Trends und Chancen in den Bereichen Verkehr und Mobilität zu definieren. Leitgedanke ist dabei der gesetzliche Auftrag der IHK-Interessenvertretung, für die Unternehmen eine konsistente und kompetente Politikberatung auf EU-Ebene, auf Bundesebene, auf Landesebene und in den Kommunen zu gewährleisten.

Diese gestalterische Rolle in der Entwicklung der Infrastruktur übernehmen die IHKs gern im Auftrag der Wirtschaft. Wir freuen uns auf die folgenden Diskussions- und Umsetzungsprozesse mit allen Beteiligten. Dabei sind wir uns sicher, dass dieses Grundsatzpapier in einem zukunftsorientierten und zielgerichteten Dialog weiterentwickelt werden wird. Der schnelle Wandel im Themenkomplex Verkehr und Mobilität wird dies im Sinne eines weiteren, qualitativen Wachstumsschubes erforderlich machen.

Hagen Goldbeck
Präsident der IHK Schleswig-Holstein

Björn Ipsen
Hauptgeschäftsführer der IHK Schleswig-Holstein



1. Verkehr und Mobilität – jetzt und in Zukunft

Der Verkehrssektor steht vor der Herausforderung einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase zu leisten, um die wissenschaftlich fundierten und gesetzlich verankerten Klimaziele zu erreichen. Rund 20 Prozent der Treibhausgase stammen aus dem Verkehrssektor. Mit dem novellierten Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) wird das deutsche Treibhausgasminderungsziel für das Jahr 2030 auf minus 65 Prozent gegenüber 1990 festgelegt und bis 2045 muss Treibhausgasneutralität erreicht werden. Die Herausforderung liegt darin, dass die Verkehrsprognosen für den Individual- und den Güterverkehr auch für die nächsten Jahre steil nach oben weisen. Der Güterverkehr soll bis 2030 um 18 Prozent auf etwa 4,4 Milliarden Tonnen zunehmen. Dabei werden sämtliche Verkehrsträger deutlich zweistellige Zuwächse bei den Transportleistungen erfahren. Der zunehmende Verkehr – auch wenn der Modal-Split langfristig eine Änderung erfahren wird – macht also auch in Zukunft eine Weiterentwicklung der Infrastruktur und Verkehrsorganisation erforderlich.

Hinzu kommt, dass die Wirtschaft in Schleswig-Holstein sich in einer peripheren Randlage zu den wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland und in Westeuropa befindet. Daraus resultieren Transportkostennachteile, die durch eine bessere Erreichbarkeit abgemildert werden können. Schleswig-Holstein ist logistisch gesehen aber auch ein Bindeglied zwischen den Märkten Kontinentaleuropas, Skandinaviens und des Baltikums, wodurch ein hoher Anteil von Transitverkehren auf See und auf der Straße resultiert. Diese Verkehre müssen zusätzlich zu den Binnenverkehren kanalisiert und abgewickelt werden. Dabei spielt auch die Hinterlandanbindung der Seehäfen eine zentrale Rolle. Außerdem bildet Hamburg für alle Verkehre einen gravierenden Engpass, da das Verkehrsnetz in Schleswig-Holstein vor allem auf Nord-Südverkehre ausgerichtet ist. Der Sprung über die Elbe ist dabei zäh und endet oft im Stau auf der Autobahn oder in Verspätungen beim Eisenbahnverkehr. Die Folge sind volkswirtschaftliche Kosten und unerwünschte Effekte auch in Form von zusätzlich ausgestoßenen Treibhausgasen. In den kommenden Jahren ist deshalb auch ein Hauptaugenmerk auf den Ersatz der Brücken in der Metropolregion Hamburg zu legen.

Diese limitierenden Faktoren bei der Mobilität und im Verkehr machen deutlich, warum Schleswig-Holstein auch im Zeitalter der Dekarbonisierung und Nutzung von alternativen Antrieben eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur dringend braucht. Der Verkehr und die Mobilitätsbedürfnisse werden nicht weniger, nur anders – nämlich umweltfreundlicher und komplexer. Gute Beispiele sind die Einführung des Deutschlandtaktes, die stärkere Einbindung der Schiene und der Wasserstraße in Transportketten sowie die Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen. Erhebliche Fortschritte zur Herstellung der Leichtigkeit des Verkehrs und zur Verbesserung der Erreichbarkeit müssen daher jetzt umgesetzt werden, damit die Wirkung einer neuen Mobilität greifen kann. Es sind entsprechende Kapazitäten und Rechtsgrundlagen dafür zu schaffen. Quälend lange Entscheidungs- und Planungszeiten müssen der Vergangenheit angehören. Es braucht in Zukunft mehr Konsens und eine deutlich schnellere Umsetzung von Projekten, wenn wir die Verkehrsmengen einerseits und die gesetzten verkehrspolitischen Ziele andererseits im gesetzten zeitlichen Rahmen erreichen wollen.

Insofern stehen wir aus Sicht der Wirtschaft keineswegs vor einer eindimensionalen Verkehrswende, sondern sind mittendrin in einer klimagerechten Transformation der Antriebstechnologien. Hierbei wird es allerdings akteurs- und branchenbezogene Lösungen geben. Technologieoffenheit ist deshalb von besonderer Bedeutung. Die Wirtschaft in Schleswig-Holstein muss diese Phase der Transformation und der Digitalisierung von Mobilität auch dazu nutzen, neue smarte Technologien und Lösungen im eigenen Land zu entwickeln.



Stapelfeld
W-Rohlsdorf
Trüben

200
m

Eskeri

Agility

Eskeri

WGR-874

HL-KQ 223

2. Verkehrsträgerübergreifende Themen für ganz Schleswig-Holstein

Eine exportorientierte Volkswirtschaft und eine arbeitsteilige, moderne Gesellschaft sind auf bedarfsgerechte und qualitativ hochwertige Infrastrukturen angewiesen. Ohne sie wird die Wirtschaftsentwicklung gebremst oder ist gar nicht erst möglich. Eine gute verkehrliche Erschließung ist daher ein wesentlicher Standortfaktor im Wettbewerb der Unternehmen und zugleich zentral für die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen. Unternehmen können sich in Regionen, die hier gut aufgestellt sind, besser entwickeln. Arbeitskräfte, Kunden sowie Waren und Güter kommen schneller an ihr Ziel bzw. können kostengünstig transportiert werden. Die Region als Ganzes ist wirtschaftlich erfolgreicher. Damit entscheiden die verkehrliche Erschließung auch darüber, wie viel Wohlstand es in einer Region gibt. Dies betrifft insbesondere peripher gelegene Standorte.

Die verstärkte umweltpolitische Debatte löst neue Herausforderungen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr aus. Auch Unternehmen wollen und müssen nachhaltig handeln und wirtschaften; sind und bleiben aber gleichzeitig auf die reibungslose Organisation des Güter- und Personentransports als Grundlage für wirtschaftliche Aktivitäten angewiesen. Intelligente und zukunftsfähige Lösungen sind deshalb nötig. Denn fest steht: Wir sind auf einen hohen Grad an Mobilität angewiesen und auch digitalisierte Fahrzeuge mit alternativen Antrieben benötigen einen entsprechenden Verkehrsraum.

Straßennetz in Schleswig-Holstein und benutzte Verkehrsmittel, 2019

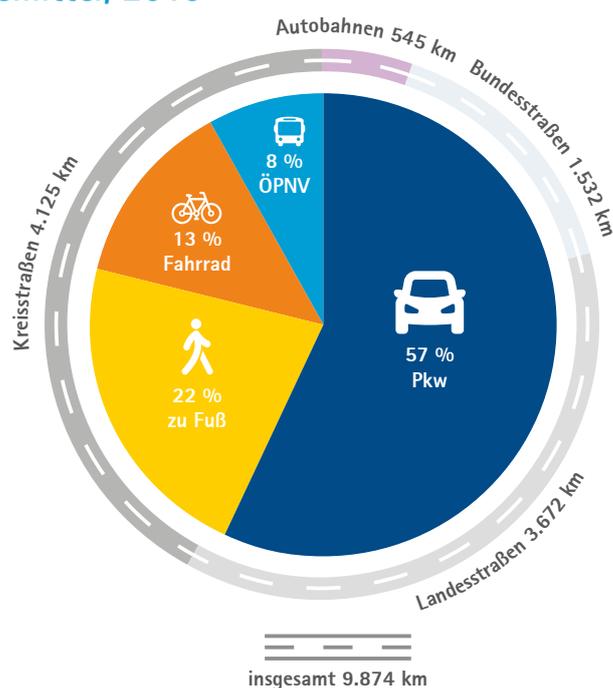




Bild: grafik-foto.de

Infrastrukturausbau und -finanzierung

Forderungen

- » Infrastruktur erhalten sowie zügig und bedarfsgerecht ausbauen
- » Verkehrswegeplanung strategischer ausrichten und besser abstimmen
- » Finanzierungshochlauf fortsetzen und Mittel verstetigen
- » Fachkräfteengpässe in Planungsämtern beseitigen
- » TEN-V-Projekte mit EU-Fördermitteln schneller als bisher ausbauen
- » TEN-V-Netz aktualisieren: A 20 in Kernnetz hochstufen

Leider sind die infrastrukturellen Ausgangsbedingungen und die Anbindungen in Schleswig-Holstein in vielen Bereichen alles andere als optimal. Und die Belastungen für die Infrastruktur werden aufgrund des stetigen Verkehrswachstums und vielfältigerer Mobilitätsbedarfe künftig sogar noch weiter zunehmen. Bund und Land sind daher aufgefordert, die Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein bedarfsgerecht zu ertüchtigen. Die Bundesverkehrswegeplanung und die damit in Zusammenhang stehenden Ausbaugesetze sind dafür aktuell die entscheidende Grundlage, die es gilt umzusetzen. Längerfristig muss die Infrastrukturplanung allerdings weiterentwickelt werden, da es mit der bisherigen Verkehrswegeplanung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene nicht gelingt, die Verkehrswege an den wachsenden Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung anzupassen. Wir brauchen dringend strategisch ausge-

richtete, zwischen Bund und Ländern abgestimmte Infrastrukturkonzepte sowie einen verbindlichen Ausbau- und Finanzierungsplan, der den Bedarfen in den Bundesländern und Regionen Rechnung trägt.

Eine Verbesserung der Infrastruktur setzt aber auch weiterhin eine auskömmliche Infrastrukturfinanzierung voraus. Zwar hat die Politik für den Infrastrukturausbau in den vergangenen Jahren zusätzliche Milliarden bereitgestellt. Der Hochlauf droht aber bereits in den kommenden Jahren schon wieder abzuflachen. Außerdem werden die aktuellen Summen in Anbetracht der enormen Herausforderungen und der Versäumnisse in den Vorjahren nicht ausreichen. Die Investitionen müssen also weiter erhöht werden. Außerdem müssen die Infrastrukturbudgets im Bund, beim Land und in den Kommunen verstetigt und langfristig gesichert werden. Notwendig ist eine solide Finanzierungsgrundlage, losgelöst von den Haushaltsperioden und den damit verbundenen Haushaltsschwankungen. Für den Ausbau und die Instandhaltung müssen neben den Mitteln aus der Nutzerfinanzierung langfristig und bedarfsgerecht Finanzmittel aus dem Haushalt zur Verfügung gestellt werden. Ebenfalls vorstellbar ist es – auch in Ergänzung –, wieder größere Teile des Mineralöl- bzw. Energiesteueraufkommens für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu binden und nicht qua Beschluss immer wieder zur Finanzierung anderer politischer Ziele zu nutzen. Dreh- und Angelpunkt ist eine verlässliche Zweckbindung. Es ist sicherzustellen, dass möglichst alle Abgaben, die in Zusammenhang mit Mobilität und der Infrastrukturnutzung stehen, auch zweckgebunden für den Infrastrukturunterhalt, -erhalt, -aus- und -neubau eingesetzt werden. Grundsätzlich darf der Staat nicht aus seiner Verantwortung für den Infrastrukturausbau im Rahmen der Daseinsvorsorge entlassen werden.

Ein weiterer Punkt, der dringend in den Fokus rücken muss, ist die Verfügbarkeit von Fach- bzw. Planungspersonal in den Bauverwaltungen beim Bund und im Land. Diese müssen verkehrsträgerübergreifend durch mehr Personal wieder in die Lage versetzt werden, die Planverfahren ohne Verzögerungen durchzuführen und abzuschließen. Das bedeutet konkret, dass die Zahl der Planungsingenieure und die Mittel für Dienstleistungen Außenstehender (DILAU) substanziell erhöht werden müssen. Außerdem haben die Gründung der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) und die Bündelung der Planungskompetenzen beim Bund dazu geführt, dass in jüngster Zeit viele Planer aus dem Landesdienst zum Bund gewechselt sind. Dadurch sind teilweise erhebliche Lücken beim Land Schleswig-Holstein entstanden. Dies führt zu Verzögerungen bei Planungsprozessen. Die Gründe, vom Land zum Bund zu wechseln, mögen vielseitig sein, ein wesentlicher Punkt sind aber die teils deutlich besseren Arbeitsbedingungen beim Bund. Will das Land als Arbeitgeber für Planer und Ingenieure interessant bleiben, müssen die Bedingungen an das Niveau des Bundes angepasst werden.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben die wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen und deren Ausbaubedarf im TEN-V-Netz gemeinsam definiert und dafür 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 Kernnetz relevante sind hinzugekommen: Das TEN-V-Netz muss deshalb in kürzeren Abständen aktualisiert (bspw. durch die Aufnahme der A 20 in das TEN-V-Kernnetz) und die Fördermittel angehoben werden. Außerdem sollten die Möglichkeiten einer stärkeren Einbindung privater Investoren geprüft sowie Mitgliedsstaaten bestärkt werden, Projekte, die die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze erhöhen, zeitnah in Angriff zu nehmen.



Kurz erklärt

TEN-V-Netz

Das transeuropäische Verkehrsnetz dient der Schaffung und dem Ausbau eines europaweiten Netzes von Straßen, Schienen, Binnen- und Seewasserstraßen sowie von Häfen, Flughäfen und Bahnstationen. Die Politik der EU im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zielt darauf ab, den Verkehr in ganz Europa zu erleichtern, die regionalen, wirtschaftlichen und sozialen Ungleichheiten zu verringern und den Binnenmarkt durch geeignete Infrastruktur zu fördern.



Bild: grafik-foto.de

Planungsbeschleunigung

Forderungen

- » Planungs- und Realisierungszeiträume verkürzen
- » EU-Wasserrahmenrichtlinie rechtssicher machen
- » Materielle Präklusion neu regeln
- » Planungspraxis in Dänemark anschauen und ggf. adaptieren

Ein weiterer – wenn nicht der mittlerweile größte – Hemmschuh beim Ausbau der Infrastruktur ist das Tempo, mit dem in Deutschland Infrastrukturplanung vonstattengeht. Mittlerweile sind sogar Zweifel angebracht, ob die gesetzten Ziele bspw. zur Verlagerung von Verkehren oder zur Treibhausgasemissionsminderung überhaupt erreicht werden können. Dieser Umstand muss alle gesellschaftlichen Akteure aufrütteln. Denn am Ende könnten die gesetzten Ziele in den Bereichen der Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik nicht an technologischen Hürden, sondern am Unvermögen zur zügigen und zielgerichteten Infrastrukturplanung und -bereitstellung scheitern. Denn unabhängig davon, um welche Infrastruktur es geht – ob im Straßenbau, beim Ausbau der Schienen- und Wasserwege oder im Bereich der Energienetze, dauern Planungsprozesse viel zu lange und haben längst ein bedenkliches Eigenleben entwickelt. Um dies zu ändern und den Umbau unserer (Verkehrs-)Infrastruktur voranzutreiben, müssen sich Planungs- und Genehmigungszeiten in Deutschland drastisch verkürzen.

Außerdem müssen die EU-Wasserrahmenrichtlinie rechtssicher gemacht und die materielle Präklusion neu geregelt werden (bspw. durch die Einführung von Stichtagsregelungen o.ä.). Andernfalls drohen Verwaltungsverfahren durch außerhalb der Frist vorgebrachte Einwendungen immer weiter in die Länge gezogen zu werden. Die Bundesregierung muss hierzu in Brüssel aktiv werden.

Die Anstrengungen der Politik der letzten Jahre, die Prozesse zu beschleunigen, haben bestenfalls kleine Erfolge gezeigt. Leider haben aber alle bisherigen Maßnahmen nicht zum viel beschworenen und längst überfälligen Befreiungsschlag geführt. Hierzu werden noch weitergehende Änderungen im Bereich des Planungs- und Genehmigungsrechts notwendig sein, als es sie bislang gegeben hat. Konkrete Vorschläge, die von den IHKS unterstützt werden, sind beispielsweise, Verfahren infrastrukturübergreifend zu vereinheitlichen, Planungsstufen zu reduzieren, das Verbandsklagerecht zu überprüfen, auf Planfeststellungsverfahren (mit Umweltverträglichkeitsprüfung) bei der Elektrifizierung und Reaktivierung von Bahnstrecken sowie bei Ersatzbauten zu verzichten, die Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren zu verbessern, eine Stichtagsregelung für Einwände und Klagen einzuführen und vermehrt auf digitale Verfahren zu setzen. Darüber hinaus können Erkenntnisse aus der Planungspraxis im europäischen Ausland, wie zum Beispiel in Dänemark, unterstützen – und damit auch einen echten Systemwechsel in der hiesigen Planungspraxis ermöglichen. In Dänemark werden sehr große Infrastrukturvorhaben unter Einhaltung aller europarechtlichen und internationalen Standards (z. B. Aarhus-Konvention) wesentlich schneller und im gesellschaftlichen Konsens geplant.

Während hierzulande die Genehmigung durch ein Verwaltungsverfahren erfolgt, werden sie bei unseren skandinavischen Nachbarn durch sogenannte Baugesetze legitimiert. Sie sind das Pendant zum deutschen Planfeststellungsbeschluss, werden aber vom dänischen Parlament gebilligt. Solche Maßnahmengesetze sind auch in Deutschland nicht unbekannt. Bereits nach der Wiedervereinigung wurden wichtige Verkehrsprojekte auf diesem Weg realisiert. Das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe hat 1996 in einem Urteil zur Südumfahrung Stendal die Maßnahmengesetze für verfassungskonform erklärt, sofern dafür gute Gründe vorliegen (vgl. BVerfG, 17. Juli 1996, 2 BvF 2/93). Außerdem sind seit 2020 Maßnahmengesetze in einer abgewandelten Form im Vergleich zu Dänemark für eine sehr limitierte Anzahl besonders vordringlicher Projekte grundsätzlich möglich. Dieser Schritt muss jedoch noch mutiger weitergedacht werden. Es wird allerdings auch ein grundlegender Mentalitätswandel bei den Themen Öffentlichkeitsbeteiligung und Kompromissbereitschaft notwendig sein. Denn am Ende darf es Verfahrensbeteiligten nicht vordringlich darum gehen, etwas zu verhindern oder auszubremsen, sondern es muss darum gehen, gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen und gleichzeitig durch Kompromisse möglichst viel für den Umwelt- und Naturschutz zu erreichen. Auch hier spielt das dänische System seine Vorteile aus. Das Selbstverständnis und die Haltung der Umwelt- und Naturschutzverbände sind dort grundlegend anders, und auch die Öffentlichkeit wird anders beteiligt, was letztlich zu einer viel höheren Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben in der Bevölkerung führt.



Kurz erklärt

Präklusion

Präklusion bedeutet das juristische Ausschließen bestimmter Rechtshandlungen oder Rechte, meist nach einer vertraglich festgelegten Frist. Im öffentlichen Recht wurden bspw. nach einer festgelegten Frist die Einwendungsrechte Dritter gegen Planfeststellungsbeschlüsse ausgeschlossen, d.h. diese Einsprüche mussten nicht mehr berücksichtigt werden. Dies diente der Beschleunigung von Planungen und schaffte ab einem bestimmten Zeitpunkt Rechtssicherheit für Bauvorhaben bzw. Infrastrukturmaßnahmen. Die EU hat dieses Recht untersagt, in Deutschland mehrten sich aber Stimmen, dies wieder einzuführen.



Kurz erklärt

Planverfahren

In Deutschland dauern Planfeststellungsverfahren zu lang. In Dänemark wird für jedes Infrastrukturvorhaben ein eigenes Baugesetz erlassen. Für den Bau des Fehmarnbelttunnels etwa wurde ein Baugesetz verabschiedet. Gegen das Baugesetz gab es 42 Stellungnahmen im Anhörungsverfahren. In Deutschland dagegen gab es im Planfeststellungsverfahren 3.100 Einwendungen. Sie füllten 41 Aktenordner. Das gesamte Verfahren hat in Deutschland mehr als fünf Jahre länger gebraucht. Insbesondere wegen der zahlreichen Klagen, die vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt wurden.

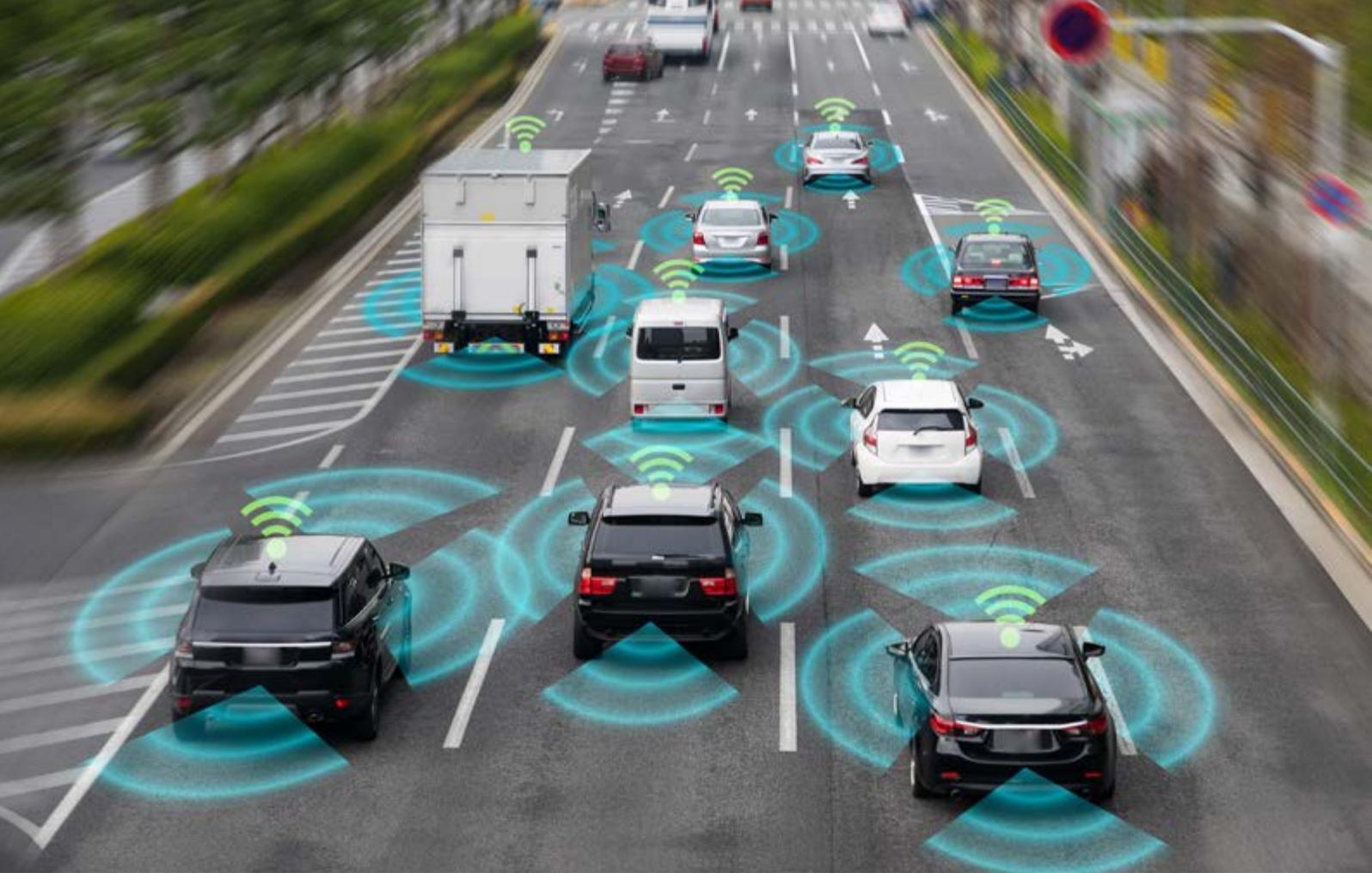


Bild: Shutterstock

Digitalisierung

Forderungen

- » Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs zügig vorantreiben
- » Ausbau der digitalen Infrastruktur beschleunigen
- » Bestehende Infrastruktur an Straßen, Schienen und Wasserstraßen digital ertüchtigen
- » Rechtssicherheit und Akzeptanz schaffen
- » Schnellere Gesetzgebung
- » Regelmäßige Evaluation und ggf. Anpassung des rechtlichen Rahmens
- » Intelligente Fahrzeuge im ÖPNV einsetzen
- » Standardisierung vorantreiben
- » Datenschutz und IT-Sicherheit gewährleisten
- » Testfelder für automatisierte und autonome Verkehre
- » Wissenschaft und Forschung sowie Technologietransfer fördern
- » Digitalisierung zur stärkeren Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger nutzen
- » Vernetzte, öffentlich-geteilte Mobilität fördern



Kurz erklärt

Vernetzte Mobilität

Vernetzte Mobilität, auch als smarte Mobilität bezeichnet, soll Mobilitätsbedürfnisse mit geringsten Nebenwirkungen für Umwelt und Klima unterstützt durch digitale Technologien möglichst effektiv abdecken. Kombiniert werden dabei Angebote aus dem öffentlichen Verkehr (u.a. Bus, Bahn, Fähren, etc.), dem Taxi- und Mietwagengewerbe und aus Sharing-Modellen (u.a. (E-)Fahrrad, (E-)Roller, (E-)Auto). Gebündelt werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote idealerweise auf einer Mobilitätsplattform. Die vernetzte, geteilte Mobilität wird als wichtiger Bestandteil der Verkehrswende gesehen.

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. Die Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs sind daher zügig voranzutreiben.

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 Kapazitätssteuerung und das Sichtbarmachen freier Kapazitäten erhöhen die Wirtschaftlichkeit der Prozesse. Dies kann auch wesentlich dazu beitragen, die in der Verkehrsprognose 2030 errechneten Verkehrsmengenzuwächse zu bewältigen.

Um intelligente Mobilität und die damit einhergehende Digitalisierung des Verkehrs zu ermöglichen, muss die Verkehrsinfrastruktur jedoch dringend ertüchtigt werden. Dazu zählt ein Hochleistungsinternetzugang an allen Verkehrsträgern. Erst so werden mobile Echtzeitanwendungen für autonomes und vernetztes Fahren möglich. Darüber hinaus müssen Telematikinfrastrukturen, Verkehrsmanagementzentralen und Verkehrsinformationssysteme geschaffen bzw. modernisiert werden.

Damit Deutschland seine Rolle auf dem Gebiet des autonomen und vernetzten Fahrens behaupten kann, sollten die vom Bund neu geschaffenen Voraussetzungen genutzt und in ihrer Umsetzbarkeit erprobt werden. Ergeben sich daraus neue Erkenntnisse und Anpassungsbedarfe, so ist der rechtliche Rahmen zügig anzupassen. Lange Gesetzgebungsverfahren bremsen die Potenziale technischer Innovationen aus. Weitere Impulse könnten intelligente Fahrzeuge im ÖPNV, eine stärkere Standardisierung (z. B. bei Bezahlssystemen) und Lösungen in den Bereichen Datenschutz und IT-Sicherheit setzen. Es muss beispielsweise sichergestellt sein, dass Daten, die das Fahrzeug generiert, dem Unternehmen bzw. dem Fahrer gehören. Um moderne Logistik- (z. B. Platooning auf Autobahnen oder Hafenlogistik) und Personenverkehre (z. B. autonome Shuttles im ländlichen Raum und autonome Fähren) zu erproben, sollte über die Errichtung von Testfeldern u. a. im Umfeld der Häfen nachgedacht werden. Im Hinblick auf die Potenziale der Binnenschifffahrt sollte auch die Einrichtung eines Digitalen Testfelds Binnenschifffahrt erfolgen. Dabei sollten vor allem Wissenschaft und Forschung sowie Technologietransfer gefördert werden.

Das Sharing von Fahrzeugen (z. B. Kfz, Fahrräder, E-Roller) 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.

Kurz erklärt

Digitalisierung

Die Digitalisierung ist einer der Megatrends der Gegenwart und Zukunft. Sie umfasst sowohl die Umwandlung von analogen Werten in digitale Formate, die Einführung von Digitaltechnik sowie die digitale Transformation durch die Einführung und Nutzung von Digitaltechnik sowie die dadurch bedingte digitale Transformation.

Kurz erklärt

Platooning

Unter Platooning, versteht man ein in der Entwicklung befindliches System für den Straßenverkehr, bei dem mehrere Fahrzeuge – vorzugsweise Lkw – mit Hilfe eines technischen Steuerungssystems in sehr geringem Abstand hintereinander fahren können, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Voraussetzung ist eine umfassende digitale Infrastruktur.

Kurz erklärt

Sharing Economy

Sharing Economy steht für gemeinschaftlichen Konsum, bei dem ein Gegenstand oder Räume systematisch ausgeliehen und somit von mehreren Menschen genutzt werden. Im Ergebnis muss nicht alles selbst angeschafft werden. Über eine digitale Plattform und gegen eine Leihgebühr wird ein Sharing-Angebot temporär in Anspruch genommen und verspricht dabei Unabhängigkeit, Flexibilität und Ressourcenschonung.



Bild: grafik-foto.de

Alternative Antriebe

Forderungen

- » Technologievielfalt durch Technologieneutralität erhalten
- » Technologierollout unterstützen
- » Forschungs- und Innovationsförderung ausweiten
- » Technologieoffenheit beim rechtlichen Rahmen gewährleisten
- » Notwendige Versorgungsinfrastruktur auf- und ausbauen
- » Sektorenkopplung stärker fördern
- » Widersprüche in der Förderpolitik unterschiedlicher Antriebe reduzieren
- » Änderungen in der Mobilität nicht als nationale Lösungen sehen, sondern europäisch denken
- » Klimaziele definieren und die Umsetzung gemeinsam angehen
- » Verfügbarkeit von grünem Strom in Schleswig-Holstein als Vorteil nutzen

Wie sieht die Zukunft nach Diesel, Benzin, Öl, Schweröl und Kerosin aus?

Eine Antwort darauf gibt es nicht. Fest steht allein, die Zukunft gehört den nicht-fossilen, erneuerbaren Kraftstoffen. Dies gilt für alle Verkehrsträger: Straße, Schiene, Wasser und auch Luft.

Alternative Antriebe umfassen verschiedene Technologiesysteme: von Elektro- über Wasserstoff- bis hin zu Antrieben mit synthetischen Kraftstoffen oder LNG (Liquified Natural Gas). Die Einsatzmöglichkeiten variieren – je nach Verkehrsträger, Transportgewicht oder Reichweiten. Für das Gelingen der Energiewende im Verkehr müssen daher die Entwicklung der Technologien und deren Rollout forciert werden, und zwar von Industrie und Politik gemeinsam. Die Forschungs- und Innovationsförderung für alternative Antriebe und Kraftstoffe in allen Bereichen der Verkehrs- und Mobilitätswirtschaft müssen daher ausgeweitet und auch der Ausbau der Versorgungsinfrastruktur intensiver gefördert werden. Dem Bund, den Kommunen und den zuständigen Behörden wird empfohlen, dabei ihre jeweiligen Möglichkeiten zu nutzen, um auf einen Wettbewerb unterschiedlicher Betreiber – sogenannte Charging Point Operator (CPO) – hinzuwirken und eine nachhaltig wettbewerbliche Marktstruktur zu schaffen. Hierbei sieht die Monopolkommission drei wesentliche Ansatzpunkte: erstens die Vergabe von Aufträgen bzw. Standorten durch die Kommunen an möglichst mehrere Betreiberunternehmen auf öffentlicher Fläche zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, zweitens die Verbesserung des Wettbewerbs durch mehr Transparenz über die Ad-hoc-Ladepreise und drittens die wettbewerbliche Aktivierung des Fördersystems. Außerdem sollten aus Sicht der IHKs auch weitere Feldversuche für einen klimaneutralen Güterverkehr aufgesetzt und bestehende, wie bspw. der eHighway auf der A 1 zum Test von Oberleitungs-Lkw, fortgesetzt sowie die Standardisierung der Abrechnungssysteme vorangetrieben werden.

Die politisch getriebene, vorschnelle Festlegung auf eine Antriebsart würde jedoch zu volkswirtschaftlichen Fehlallokationen führen und die Entwicklung mittel- bis langfristig ausbremsen. 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. Kurzfristig ausgerichtete und ideologiegetriebene regulatorische Eingriffe und Verbote lehnt die Wirtschaft ab.

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. Mobilitätskonzepte sollten mit einer zukunftsorientierten Flächennutzungsplanung kombiniert werden.

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.

Kurz erklärt

Synthetische Kraftstoffe

Als synthetische Kraftstoffe werden Kraftstoffe bezeichnet, die sich von üblichen Arten durch das Herstellungsverfahren und eine veränderte chemische Struktur unterscheiden. Kennzeichnend ist in der Regel das Ersetzen von Erdöl als Rohstoffquelle. Einige der Kraftstoffe können ähnliche Eigenschaften wie konventionelle Kraftstoffe haben, verwenden aber als Rohstoff Erdgas, Kohle oder klimaneutrale Biomasse.

Kurz erklärt

LNG – Liquefied Natural Gas

Als Flüssigerdgas – Abkürzung LNG für englisch Liquefied Natural Gas – wird durch Abkühlung auf ca. -164 °C verflüssigtes und aufbereitetes Erdgas bezeichnet. LNG weist nur etwa ein Sechstel des Volumens von gasförmigem Erdgas auf. Der Transport ist gasförmig durch Rohrleitungen und als Flüssigkeit in besonderen Transportbehältern auf der Straße, der Schiene und auf dem Wasser möglich.

Kurz erklärt

eHighway

An der A 1 wurde zwischen der Anschlussstelle Reinfeld und dem Autobahnkreuz Lübeck eine eHighway-Teststrecke für elektrisch angetriebene Oberleitungs-Lkw errichtet. Ziel des Feldversuches ist der Test eines eHighway-Systems im Realbetrieb.

Kurz erklärt

Power-to-X

Unter Power-to-X (PtX / P2X) versteht man alle Verfahren, die Ökostrom bzw. grünen Strom in chemische Energieträger zur Stromspeicherung, in strombasierte Kraftstoffe zur Mobilität oder Rohstoffe für die Chemieindustrie umwandeln.



Bild: grafik-foto.de

CO₂-Bepreisung

Forderungen

- » Investitionen in Klimaschutz müssen sich für Unternehmen auszahlen
- » Wettbewerbsfähigkeit darf durch Emissionshandel nicht gefährdet werden
- » Nationales und europäisches System müssen abgestimmt und kompatibel sein
- » Einbindung der bisherigen nationalen Systeme in ein europäisches Emissionshandelssystem muss Ziel sein
- » Einnahmen aus CO₂-Bepreisung zweckgebunden einsetzen
- » Nationale CO₂-Bepreisung (Festpreissystem) muss schneller in ein Emissionshandelssystem überführt werden
- » Internationale Lösungen für internationale Verkehre

In der EU und national hat sich Deutschland zu konkreten Klimazielen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen verpflichtet. Der Verkehrssektor ist nach der Energiewirtschaft und der Industrie mit rund 20 Prozent CO₂-Ausstoß der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen. Europaweit entfallen sogar 25 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen auf den Verkehr. Deshalb ist klar: Der Verkehrssektor muss einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten. Die Anforderungen sollten jedoch planbar, langfristig verlässlich und realistisch sein.

Zudem müssen sich Investitionen in Klimaschutz langfristig lohnen. Kurzfristige regulatorische Eingriffe und Verbote verfehlen hingegen ihr Ziel und gehen zulasten der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Bewährt hat sich der Emissionshandel, da er – richtig umgesetzt – Anreize für Innovationen schaffen kann und eine effiziente Lenkungswirkung erzeugt. Das europäische „Emissions Trading System“ (EU-ETS) wurde 2005 eingeführt und gilt dabei als das zentrale gemeinschaftliche Klimaschutzinstrument. Damit soll es gelingen, unter fairen Wettbewerbsbedingungen, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 90 Prozent zu verringern.

In das EU-ETS sind derzeit die Energiewirtschaft, die energieintensive Industrie und der innereuropäische Luftverkehr einbezogen. Damit eine Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich im gewünschten Umfang gelingt, ist vorgesehen, den Wirkungsbereich des EU-ETS auszudehnen. Aktuell in der Diskussion bzw. Planung befindlich sind Ausweitungen des EU-ETS auf den Straßenverkehr, den Seeverkehr und den internationalen Luftverkehr. Im Zuge der nationalen CO₂-Bepreisung wird aktuell bereits der Verkehrsbereich berücksichtigt. Wichtig ist, dass später das europäische und das nationale System reibungslos aufeinander abgestimmt sind. Dafür bedarf es der zwingenden Einbindung der bisherigen nationalen Systeme in ein europäisches Emissionshandelssystem für den Nicht-ETS-Bereich. Nur so können die europäischen Reduktionsziele kosteneffizient sichergestellt werden. Die Verwendung der Mittel aus der CO₂-Bepreisung sollte neben dem Einsatz für die Senkung der EEG-Umlage langfristig möglichst zweckgebunden und für das Erreichen der Klimaschutzziele eingesetzt werden. Insgesamt dürfen Wirtschaft und Verbraucher nicht zusätzlich belastet werden. Ziel muss sein, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sichergestellt bleibt und sich die durch den Emissionshandel forcierte Umstellung der Verkehrs- und Mobilitätswirtschaft auf Erneuerbare Energien und alternative Antriebe positiv auf die Unternehmen auswirkt. Ein gerechter CO₂-Preis wird seine Lenkungswirkung entfalten und nachhaltige Technologien fördern. Bei internationalen Verkehren, wie dem See- und Luftverkehr, sind internationale Lösungen europäischen vorzuziehen.

Die im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung vorgeschlagene Einführung eines Festpreissystems ab 2021 und die stufenweise Erhöhung des CO₂-Preises erlaubt als marktwirtschaftliches Modell grundsätzlich, die Klimaziele kosteneffizient zu erreichen. Die Übergangszeit von fünf Jahren zu einem nationalen Emissionshandelssystem ist dabei jedoch zu lang. Wir fordern einen schnelleren Wechsel von einem Festpreissystem hin zu einem nationalen Emissionshandelssystem.



Bild: grafik-foto.de

Spannungsfeld Umwelt- und Verkehrspolitik

Forderungen

- » Technischen Fortschritt und Innovationen fördern statt Verbote und Restriktionen auszusprechen
- » Verkehrskonzepte, -träger und -technologien intelligent verknüpfen
- » Kooperationen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft stärker unterstützen
- » Missbrauch von Natur- und Umweltschutz zur gezielten Verlangsamung und Verhinderung von Infrastrukturmaßnahmen und Mobilität verhindern

Bei der politischen Abwägung im Spannungsfeld von Mobilität und Umwelt werden die Belange der Wirtschaft häufig nicht hinreichend einbezogen. Vornehmlich werden Verbote (etwa für bestimmte Technologien) und verteuernde Maßnahmen (wie die weitere Verschärfung von CO₂- und Lärmschutz-Obergrenzen) diskutiert. Klar ist: Verkehr verursacht Schadstoff- und Lärmemissionen und muss daher auch einen stärkeren Beitrag zur Emissionsminderung leisten. Zum Beispiel müssen bei der Planung von Straßen- und Schienenstrecken zukünftig „Gesamtlärbetrachtungen“ erfolgen, falls es der Gesetzgeber vorsehen sollte.

Die Wirtschaft setzt dabei jedoch nicht auf maximale Restriktionen, sondern auf technischen Fortschritt und Innovationen, wie die Entwicklung moderner Antriebskonzepte und alternativer Kraftstoffe sowie Fahrzeugtypen (Lang-Lkw) oder die effiziente Kombination von Verkehrsträgern.

Auch neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Telematik können einen Beitrag dazu leisten, den Verkehr besser fließen zu lassen und so Umwelt- und Lärmbelastungen zu mindern. Eine abgestimmte Strategie zwischen Staat, Fahrzeugindustrie und Transportwirtschaft vermag diese Innovationen zu fördern.

Darüber hinaus sollten Verkehrskonzepte, -träger und -technologien intelligent verknüpft sowie Kooperationen von Wissenschaft und Wirtschaft stärker unterstützt werden.

Infrastrukturvorhaben werden häufig dadurch verzögert, dass ökonomische Belange in der Planung und der Gesetzgebung zugunsten ökologischer Belange in den Hintergrund treten. Projekte werden dadurch nachträglich teurer, Klagen und Gerichtsverfahren ziehen die Planung in die Länge. Die Politik muss hier einschreiten. Natur- und Umweltschutz dürfen nicht missbraucht werden, um ökonomisch sinnvolle und gesellschaftlich gewünschte Projekte zu blockieren. Unstrittig ist, dass dort, wo es ökologisch notwendig und ökonomisch sinnvoll ist, Schadstoff- und Lärmemissionen dem geltenden Recht entsprechend reduziert werden müssen.



Bild: Michael Imhoff

Güterverkehre

Forderungen

- » Verkehrs- und Logistikwirtschaft stärker unterstützen
- » Zugang zu Berufen in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft erleichtern
- » Wirtschaftliche Zusammenhänge und Berufsfelder der Verkehrs- und Logistikwirtschaft in Schulen umfangreicher und intensiver vermitteln
- » Anwerbung und Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt vereinfachen
- » Kommunikative Anstrengungen zur Verbesserung des Images der Logistik erhöhen und Imagemaßnahmen der Wirtschaft unterstützen
- » Gewerbe- und Logistikflächenplanung verbessern
- » Gewerbegebiete und logistische Flächen bedarfsgerecht anbinden
- » Wettbewerbshindernisse und Bürokratie abbauen
- » Verlässliche Schwerlasttrassen sowie kürzere und transparentere Genehmigungsverfahren
- » Kreisverkehre auf Schwerlasttrassen vereinheitlichen und verbessern
- » Geeignete Flächen für Park- und Rastanlagen ausweisen sowie sichere Lkw-Abstellflächen und Autohöfe einrichten

- » Mehr sanitäre Einrichtungen an Parkplätzen und in Gewerbegebieten schaffen
- » Kombinierten Verkehr fördern und Förderkonditionen verbessern
- » Gefahrguttransportvorschriften vereinfachen

Die Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft sind mit rund 2,9 Millionen Beschäftigten der drittgrößte Arbeitgeber der Bundesrepublik und auch ein wichtiger Motor der schleswig-holsteinischen Wirtschaftsleistung. Eine starke Verkehrs- und Logistikwirtschaft ist die Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum in anderen Branchen im Land; somit übernimmt der Güterverkehr eine wichtige Querschnittsfunktion. Globale Lieferketten und ein sich änderndes Einkaufs- und Konsumverhalten lassen die Verkehrs- und Logistikwirtschaft immer weiter wachsen. Schleswig-Holstein bietet dabei 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.

Unternehmen haben vielfach das Problem, dass der potenzielle Nachwuchs nicht ausreichend über Berufsbilder der Verkehrs- und Logistikwirtschaft sowie die beruflichen Möglichkeiten in seiner Region informiert ist. Die Altersstruktur und das durchschnittliche Renteneintrittsalter (Männer 60 Jahre, Frauen 58 Jahre) in den Betrieben verschärfen das Problem zusätzlich. Vergleichbare Entwicklungen zeichnen sich bei unterschiedlichen logistischen Berufen (Speditions- und Logistikkaufleute, Berufskraftfahrer, Schienenfahrzeugführer, Lagerfachleute, etc.) und auch bei Handels- und Industrieunternehmen ab, die eigene Läger oder einen eigenen Fuhrpark betreiben, in denen logistische Dienstleistungen erbracht werden. Insbesondere in ländlicheren Regionen laufen Unternehmen Gefahr, aufgrund von Fachkräftemangel und Überalterung nicht mehr ausreichend Arbeitskräfte zu haben. Ihnen stellt sich zwangsläufig mindestens eine Standort-, in Teilen sogar die Existenzfrage.

Vor dem Hintergrund des akuten Mangels an Berufskraftfahrern und Fachkräften in der Logistik ist es nötig, die Ausbildungsanstrengungen innerhalb der Branchen noch einmal zu erhöhen und gezielt Arbeitskräfte aus dem europäischen Ausland anzuwerben. Besondere Schwerpunkte der Bemühungen sollten dabei auf der sprachlichen Ausbildung und der Bereitstellung von Wohnraum liegen, um die Fachkräfte dauerhaft zu binden und den Familiennachzug zu fördern. Die Vermittlung von wirtschaftlichen Zusammenhängen und Berufsfeldern in der Verkehrs- und Logistikwirtschaft ist umfangreicher und intensiver in Schulen zu vermitteln. Für eine nachhaltige Stärkung der Straßengüterverkehrsbranchen und der Personenverkehrsbranche ist es darüber hinaus wichtig, eine administrative Vereinfachung beim Berufszugang, der Fahrerausbildung und den Fortbildungen herbeizuführen. Hierzu zählt beispielsweise die Abschaffung der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) für Lkw-Azubis unter 21 Jahren. Nötig ist die Einführung vereinfachter Sprache z. B. bei der Ausbildung nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) vergleichbar mit Vereinfachungen bei den Führerscheinprüfungen.

Eine weitere Herausforderung stellt die Verfügbarkeit von Logistikflächen dar. Der Bedarf an Logistikflächen wächst nach wie vor, vorrangig entlang der Hauptverkehrsachsen. Vielfach stößt die Errichtung von Logistikimmobilien jedoch nicht auf Zustimmung von Anwohnern und lokalen Politikern. Die Bedeutung und Notwendigkeit von Logistikflächen muss anerkannt werden. Auf kommunaler Ebene müssen größere kommunikative Anstrengungen gegenüber Entscheidungsträgern und Verantwortlichen sowie den Bürgern betrieben werden, um das Image der Logistikdienstleister zu verbessern. Die kommunale Planung muss frühzeitig Flächenbedarfe ermitteln und in Flächennutzungs- und Bebauungsplänen berücksichtigen.

Auch für Konversionsflächen sind vorausschauende Konzepte für die Gewerbeentwicklung zu erarbeiten. Gewerbegebiete und logistische Flächen müssen verkehrlich gut angebunden werden. Auch bei bereits bestehenden Ansiedlungen ist die Erschließung zu prüfen und gegebenenfalls zu verbessern. Hierzu gehören auch adäquate Breitbandanbindungen. Auf die Ausweisung von Wohngebieten in direkter Nachbarschaft ist zu verzichten.

Darüber hinaus muss sich Politik auf allen Ebenen für Bürokratieabbau im Güterverkehr einsetzen. Die Logistikwirtschaft ist der am stärksten reglementierte Wirtschaftsbereich in Deutschland (z. B. Sonn- und Feiertagsfahrverbot, Sozialvorschriften, Kabotageregelung etc.). Die Regulierung erfolgt auf allen politischen Ebenen – von der EU bis zur Kommune. Diese Vorschriften müssen auf ihre Praxistauglichkeit überprüft werden und möglichst bundeseinheitlich flexibilisiert werden. Außerdem geben ein offener Markt, weniger Wettbewerbsverzerrung und gleiche Regeln und Rechte für alle Raum für mehr Planungssicherheit auf Seiten der Unternehmen.

Ferner braucht es ein bundesweites Straßennetz mit verlässlichen Schwerlastrouuten und beschleunigte Genehmigungsverfahren (maximal fünf Tage). Dadurch wird Planungssicherheit geschaffen. Hierfür ist es jedoch notwendig, dass die entsprechenden Behörden mit ausreichend Personal ausgestattet sind. Außerdem gibt es Verbesserungsbedarf im Bereich der Gebühren. Die Gebühren in Deutschland sind im EU-Vergleich bereits heute sehr hoch. Schon bei der Beantragung muss die Gebührenhöhe feststehen, um den Unternehmen eine verlässliche Kalkulationsgrundlage zu geben. Ein weiteres Ärgernis im Schwerlastverkehr stellen häufig Kreisverkehre dar. Sie sind als solche aus verkehrlicher Sicht zwar grundsätzlich positiv zu bewerten, bereiten allerdings bei großen Transporten (bspw. Windkraftanlagen o. ä.) teils erhebliche Probleme. Die Bauweise sollte daher auf Schwerlastrouuten möglichst vereinheitlicht und verbessert werden (bspw. keine Hügel, abnehmbare Schilder, etc.). Dies verringert für alle Seiten den Aufwand und schont Ressourcen.

Ein weiterer Engpass: Entlang der Autobahnen fehlen bundesweit derzeit über 23.000 Lkw-Stellplätze (Stand: 2018) – in Schleswig-Holstein allein sind es mehr als 400 (laut BAST-Studie: Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018). Dies führt zu Unfällen, überfüllten Rastplätzen und der Gefahr, dass Lenkzeiten nicht eingehalten werden. Bis 2030 soll der Güterverkehr um 40 Prozent wachsen, mehr als die Hälfte dieses Wachstums wird voraussichtlich der Verkehrsträger Straße bewältigen müssen. Lkw-Stellplatzkapazitäten, insbesondere an den Fernverkehrsstrecken, sind vorausschauend und bedarfsgerecht zu schaffen und zu erweitern. 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.



Kurz erklärt

GVZ – Güterverkehrszentren

In einem intermodalen Güterverkehrszentrum werden Güter, die sowohl in Sammelverkehren im Nahverkehr bei Kunden aufgenommen wurden als auch im Fernverkehr entgegengenommen werden, nach ihren Zielrelationen neu verteilt. Dabei können idealerweise alle Verkehrsträger untereinander kombiniert werden.

Für Entlastung sorgt bisweilen der Kombinierte Verkehr, sorgt er doch für die Verlagerung von Waren und Gütern von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang etwa Güterverkehrszentren (GVZ) wie das Kombiterminal intermodal.sh in Neumünster oder das Baltic Rail Gate in Lübeck-Travemünde. Anlagen des Kombinierten Verkehrs, auch dezentrale Umschlagsanlagen, werden von der Wirtschaft daher unterstützt und von der Politik gefördert. Die Fördermittel werden jedoch regelmäßig nicht im bereitgestellten Umfang abgerufen, da die Förderkonditionen nicht attraktiv genug sind. Der Bund und die Länder sind daher angehalten, diese zu vereinfachen bzw. zu verbessern. Kürzungen der Fördermittel werden abgelehnt.

Die Rechtsetzung im Gefahrguttransport wird trotz fortschreitender Harmonisierung für die betroffene Wirtschaft seit vielen Jahren immer umfangreicher, komplexer und undurchsichtiger. Zusätzlich führen laufende Änderungen selbst bei Fachleuten und dem Überwachungspersonal zu erheblichen Problemen bei der Auslegung und beim Vollzug in der betrieblichen Praxis. Ziel muss eine praxisgerechte, wirtschaftsfreundliche und verständliche Gestaltung der Gefahrguttransportvorschriften sein.



Bild: grafik-foto.de

Personenverkehr – Nahverkehr

Forderungen

- » Stärkung des Nahverkehrs
- » Flächendeckende Erreichbarkeit und Anbindung von Gewerbegebieten sicherstellen
- » Taktung stetig überprüfen und optimieren
- » Keine Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs, sondern Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Nahverkehrs
- » Umfangreiche Angebotsausweitung und stärkere interkommunale Kooperationen
- » Investitionen in Infrastrukturen, Fahrzeuge, Personal und Digitalisierung
- » Finanzierung anpassen und langfristig sicherstellen
- » Vernetzung mit anderen Mobilitätsformen verbessern
- » Wettbewerb zwischen privaten und kommunalen Anbietern zu gleichen Bedingungen gewährleisten
- » Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) dürfen nicht einseitig zulasten des Taxi- und Mietwagengewerbes gehen und keine einzelnen Angebotsformen bevorteilen
- » Förderschiffahrt und Kanalfähren in Mobilitätskonzepte einbinden

- » Fußverkehr in Innenstädten stärken und in Mobilitätskonzepte einbeziehen
- » Bedarfsgerechter Ausbau und kontinuierlicher Erhalt des Radwegenetzes
- » Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Städte fördern

Der öffentliche Personennahverkehr (Bus, Regional- und S-Bahn sowie Taxi) als Bestandteil der Daseinsvorsorge ist für die Mobilität vieler Bevölkerungsgruppen besonders wichtig, denn oftmals stellt er die einzige Möglichkeit zur motorisierten Fortbewegung dar. Hinzu kommt, dass die Attraktivität einer Region für Unternehmen und Bevölkerung auch davon abhängt, ob sie gut an den Nahverkehr angebunden ist. Der Nahverkehr ist somit essenziell für die Funktionsfähigkeit von Ballungsräumen und gewährleistet gleichzeitig die Anbindung ländlicher Regionen. Der Nahverkehr als Ganzes muss daher gestärkt werden.

Entscheidend ist, die gesamte Fläche – auch die Gewerbegebiete – bedarfsgerecht anzubinden und zu erschließen. Die Herausforderungen und Ansprüche von Stadt und Land unterscheiden sich dabei deutlich. Während es in den Städten vor allem um die Verbesserung von existierenden Angeboten geht, steht der ländliche Raum häufig vor der Herausforderung, nicht nur Angebotsverbesserungen durchführen zu müssen, sondern gleichzeitig an vielen Stellen zusätzliche Angebote überhaupt erst schaffen und das Netz umfangreich ausbauen zu müssen. Dabei wurden in den letzten Jahren durch die Kreise einige Fortschritte erzielt, an die es gilt – ggfs. gemeinsam mit dem Land – anzuknüpfen. Das Ziel müssen aber gleichwertige Verhältnisse bei der öffentlichen Mobilität sein. Nicht hinnehmbar ist, wenn im ländlichen Raum Schülerverkehre das Rückgrat der Nahverkehrsversorgung bilden. Orte ohne leistungsfähigen Nahverkehr haben einen massiven Standortnachteil. Darüber hinaus ist die Taktung des Nahverkehrs auf Schiene und Straße immer wieder zu überprüfen und gegebenenfalls zu optimieren.

Um den Nahverkehr zu stärken, darf jedoch nicht einfach der motorisierte Individualverkehr unattraktiv gemacht werden. Die individuelle Mobilität muss weiterhin möglich bleiben – im ländlichen Raum und in Städten. Der Nahverkehr muss sich dem Wettbewerb der Kundenbedürfnisse stellen und besser werden, will er in Zukunft eine gewichtigere Rolle im Personenverkehr spielen. Ein weiteres Ausdünnen des Angebots bzw. der Haltestellen darf nicht mehr stattfinden. Gerade für Pendler, die entweder auf dem Land leben und in einem Zentrum arbeiten oder für den Arbeitsweg Kommunalgrenzen überschreiten, muss der Nahverkehr in unserem Flächenland deutlich attraktiver werden. Hierzu müssen die Verbindungen der Zentren untereinander, die Anbindung der Zentren an das nahe und erweiterte Umland sowie die interkommunalen Verbindungen verbessert werden. Dazu muss dringend – gerade auf größeren Distanzen – der Schienenpersonennahverkehr ausgebaut werden. Generell gilt: Eine Verbesserung des Nahverkehrsangebots – gerade in der Fläche – macht eine umfangreiche Angebotsausweitung und stärkere interkommunale Kooperationen notwendig und bedeutet erhebliche Investitionen in Infrastrukturen, Fahrzeuge, Personal und Digitalisierung.

Neben dem Ausbau des Nahverkehrsnetzes gilt es, das Tarifsystem weiterzuentwickeln und noch attraktiver zu gestalten sowie den touristischen Nahverkehr bedarfsgerecht und zukunftsfähig aufzustellen. Außerdem muss es gelingen, alle Mobilitätsangebote miteinander zu vernetzen und über eine anbieterneutrale Mobilitäts-App abzurufen. Hierfür ist die Erhebung und Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten notwendig. Die Finanzierung des Nahverkehrs muss diesen Herausforderungen entsprechend angepasst und langfristig sichergestellt sein.



Kurz erklärt

Daseinsvorsorge

Die Daseinsvorsorge bezeichnet die Aufgabe des Staates, seinen Bürgerinnen und Bürgern Güter und Leistungen bereitzustellen, die ihrer Grundversorgung dienen. Für die Menschen ist es unverzichtbar, mobil zu sein, um z. B. einem Beruf nachzukommen oder zur Schule zu fahren. Der flächendeckende Einsatz von Bussen und Bahnen ist aber nicht immer wirtschaftlich – gerade im ländlichen Raum. In Deutschland ist es daher eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, der Bevölkerung Verkehrsleistungen im ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Anbieter von Nahverkehrsdienstleistungen in der Fläche sind sowohl private als auch kommunale Busunternehmen, die das Know-how und die Flexibilität besitzen, um Tag für Tag das Angebot verlässlich für die Kunden bereitzustellen. Die Betreibervielfalt muss dabei erhalten bleiben, damit Wettbewerb dauerhaft für Innovationen und hohe Qualitätsstandards sorgt. Die Innovations- und Leistungskraft der schleswig-holsteinischen, mittelständisch geprägten Omnibusbranche muss genutzt und gestärkt werden. Fairer Wettbewerb und Transparenz müssen gewährleistet sein. Wird im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch Fahrpreisvorgaben in den Markt eingegriffen, muss ein Ausgleich erfolgen, damit eine eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung sichergestellt wird. Zunehmend müssen gewerbliche Anbieter mit alternativen Bedienungsformen wie Bürgerbussen o.ä. konkurrieren. Der Staat bezuschusst solche Linienverkehre von ehrenamtlichen Fahrern. Solche Bedienungsformen sollten aber lediglich dort ergänzend angeboten werden, wo kommerzielle Anbieter kein Nahverkehrsangebot gewährleisten.

Eine weitere wichtige Säule des Nahverkehrs bildet 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 Nahverkehr mit Bus und Bahn ergänzen und stärken. Künftige Modernisierung der Personenbeförderung und damit notwendige Änderungen am Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie der darauf aufbauenden Vorschriften (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), Freistellungsverordnung) dürfen weder einseitig zulasten des Taxi- und Mietwagengewerbes gehen, noch dürfen einzelne Angebotsformen gegenüber anderen regulatorisch bevorteilt werden. Auch die Fördeschiffahrt und Kanalfähren sind wichtige Bestandteile des Nahverkehrsangebots in Schleswig-Holstein und als solche in Mobilitätskonzepte einzubinden.

Der größte Anteil an allen städtischen Mobilitätsarten liegt beim Fußverkehr. Daher sind vor allem in Innenstädten und zentrenrelevanten Lagen geschützte Bereiche zu schaffen, die sich durch Barrierefreiheit, Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. Daneben muss das bereits bestehende Radwegenetz weiterentwickelt werden. Neben einer Verdichtung des Radwegenetzes im ländlichen Raum unter touristischen Aspekten gilt es insbesondere in den zentralen Orten, bestehende Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen angemessen auszubauen. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern gehört ebenso dazu, wie das Einbeziehen von E-Bikes und Pedelecs in die Planung. Ebenso wie Alltagsradwege müssen auch touristische Routen aufgewertet werden. Zunehmend erkunden die Gäste ihre Urlaubsregion auch mit dem Fahrrad. Die vorhandene touristische Fahrradinfrastruktur weist mittlerweile aber nicht selten erhebliche Mängel auf: zu schmale bis nicht vorhandene Radstreifen, schlechte Qualität der Oberflächen sowie fehlende Verbindungen. Investitionen sind daher dringend notwendig. Zunehmende Bedeutung gewinnt auch der Radverkehr mit Lastenfahrrädern. Diese haben allerdings wiederum andere Ansprüche an Fahrradwege als Alltagsradler oder Touristen und vor allem an Abstellanlagen, was in der Planung berücksichtigt werden muss.

Die verstärkte und vernetzte Nutzung von öffentlichem Nahverkehr, Fahrrädern, Pedelecs/E-Bikes, Mitfahrportalen, Carsharing und umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleistungen sowie eine geringere CO₂- und Stickoxid-Bilanz des Fuhrparks und des Fuhrparkmanagements in Städten und Unternehmen sind eine wichtige Zukunftsaufgabe für das Verkehrsgewerbe. Hier kann auch ein kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement, das unter Einbeziehung der Verkehrswirtschaft zu entwickeln ist, einen Beitrag leisten.



Bild: grafik-foto.de

Innenstadtverkehr und City-Logistik

Forderungen

- » Innenstädte als attraktives Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erlebnisumfeld erhalten
- » Erreichbarkeit sichern, ausreichend Parkraum schaffen und den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge erhöhen
- » Belange des Lieferverkehrs berücksichtigen
- » Mehr kommunale Verkehrs- und Mobilitätskonzepte
- » Neue, innovative Nahmobilitäts- und City-Logistikkonzepte einführen
- » Autoreduzierte Mobilitätskonzepte in Reallaboren erproben
- » Telematiksysteme, Grünen Wellen und dynamische Parkleitsysteme einsetzen
- » Echtzeitdaten im Straßenverkehr und ÖPNV nutzen
- » Autonomes, emissionsfreies Fahren fördern und Forschung intensivieren

Eine wesentliche Zukunftsaufgabe ist es, verkehrsinduzierte Belastungen in Städten weiter zu senken und zugleich den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung gerecht zu werden. Die zunehmend strengen Anforderungen der EU an die Luftqualität in den europäischen Städten zum Gesundheits-

Kurz erklärt

Motorisierter Individualverkehr

Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) verwenden Personen eigene motorisierte Verkehrsmittel. Zum MIV zählen v. a. Pkw, Motorräder und Mopeds. In Abgrenzung zum MIV gibt es den Umwelt- bzw. Mobilitätsverbund, worunter die Kooperation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel verstanden wird. Hierzu zählen Bahn, Bus und Taxis, nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und private oder öffentliche Fahrräder) sowie Carsharing und Mitfahrzentralen.

schutz der Bevölkerung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass sich die Erreichbarkeit der Innenstädte verschlechtert. Die Innenstädte sind als attraktives Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erlebnisumfeld zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu zählt, ausreichend zentrumsnahen Parkraum zu schaffen bzw. zu erhalten sowie geeignete Park & Ride-Anlagen zu errichten und gute Anbindungen an den Nahverkehr sicherzustellen. Um innerstädtische Vielfalt zu gewährleisten, sind auch die Belange des Lieferverkehrs zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sollte der Verkehr fließen können. Die Wirksamkeit von Fahrverboten („Lkw-Durchfahrtsverbote“), Geschwindigkeitsbegrenzungen und verteuern Maßnahmen („City-Maut“) auf die Umwelt sind in der Regel gering, die wirtschaftlichen Auswirkungen auf betroffene Unternehmen jedoch hoch. Daher sind Umweltzonen auch zukünftig nicht durch die blaue Plakette zu verschärfen. Sie würde die Mobilität in den Städten, Pendler- sowie Lieferverkehre über Gebühr belasten.

Dort, wo der Durchgangsverkehr aus den Innenstädten herausgehalten werden soll, ist vorrangig auf Umgehungsstraßen zu setzen. Tempo-30-Zonen in Ortsdurchfahrtsstraßen, eingebaute Hindernisse und Lkw-Durchfahrtsverbote ersetzen keine Umgehung oder ein schlüssiges (kommunales) Verkehrs- und Mobilitätskonzept. Solche Konzepte sind in die Stadtentwicklungsplanung der Kommunen zu integrieren. Dabei müssen verkehrliche Infrastrukturen derart entwickelt werden, dass sie sowohl den Mobilitätsansprüchen von Wirtschaft und Pendlern gerecht werden als auch zu einer höheren städtebaulichen Qualität mit verbesserter Umwelt-, Lebens- und Aufenthaltsqualität führen. Es ist kein nachhaltiger Ansatz, Innenstadtlagen erst mithilfe von bspw. Städtebauförderungsmitteln in ihrer Zentrumsfunktion zu stärken, um sie dann durch Maßnahmen aus der Verkehrs- und Mobilitätsplanung wieder von Kundenverkehren abzugrenzen bzw. abzutrennen.

Innenstädte müssen auch in Zukunft, je nach den örtlichen Bedingungen, für den Wirtschaftsverkehr gut erreichbar sein. Neue, innovative Mobilitäts- und Belieferungskonzepte sind dabei auch eine Chance für den Standort Innenstadt, auch individuelle Lösungen zu erarbeiten und die Attraktivität der Standorte zu erhalten oder sogar auszubauen. Dabei sollte der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen forciert werden. Darüber hinaus sollten – wo möglich und geeignet – in Abstimmung mit den lokalen Wirtschaftsakteuren Modellversuche mit autoreduzierten Mobilitätskonzepten in Reallaboren ergebnisoffen erprobt werden. Soweit erfolgreich, sind auch Verstärkungen und an den jeweiligen Bedürfnissen des spezifischen Standortes orientierte Ausweitungen anzustreben. Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) bewusst unattraktiv gestalten und verdrängen sollen – vor allem dann, wenn sie mit einem Attraktivitätsverlust der Innenstädte insgesamt und höherer Umweltbelastung durch Staus sowie Ausweichverkehre einhergehen –, sind zu vermeiden.

Um Lärm und Abgase an der Quelle zu vermindern, leistet die Wirtschaft mit immer sparsameren, saubereren und leiseren Fahrzeugen einen wichtigen Beitrag. Weitere Möglichkeiten bieten der Ausbau des Nahverkehrs, die Stärkung des Radverkehrs, der Einsatz von Telematiksystemen und funktionierenden Grünen Wellen sowie die Installation dynamischer Parkleitsysteme.

Die Verarbeitung und Vernetzung von Echtzeitdaten im Straßenverkehr und ÖPNV sowie deren Abrufmöglichkeit mittels Smartphones oder über Fahrerassistenzsysteme ermöglichen zudem eine schnelle Anpassung des eigenen Fahrverhaltens und der Verkehrsmittelwahl. Der Einsatz autonom fahrender, alternativ angetriebener Kraftfahrzeuge kann zukünftig ebenfalls einen signifikanten Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen und zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr leisten. Deshalb müssen der Einsatz neuer Technologien bei Fahrzeugen gefördert und die Forschung auf diesen Gebieten weiter beschleunigt werden.



3. Verkehrsträgerspezifische Themen für ganz Schleswig-Holstein

Insbesondere die Notwendigkeit, wachsende Anteile des Verkehrs auf die Schiene zu verlagern, wird den Infrastrukturausbau und die Mobilitätsanpassung in Schleswig-Holstein prägen. Nochmals vergrößert wird der Nachholbedarf bei der Infrastrukturentwicklung in Schleswig-Holstein durch die zusätzlichen Herausforderungen, die aus der peripheren Lage für den Güterverkehr und aus dem demografischen Wandel im ländlichen Raum für den Personentransport entstehen.

Modal Split Güterverkehr in Deutschland

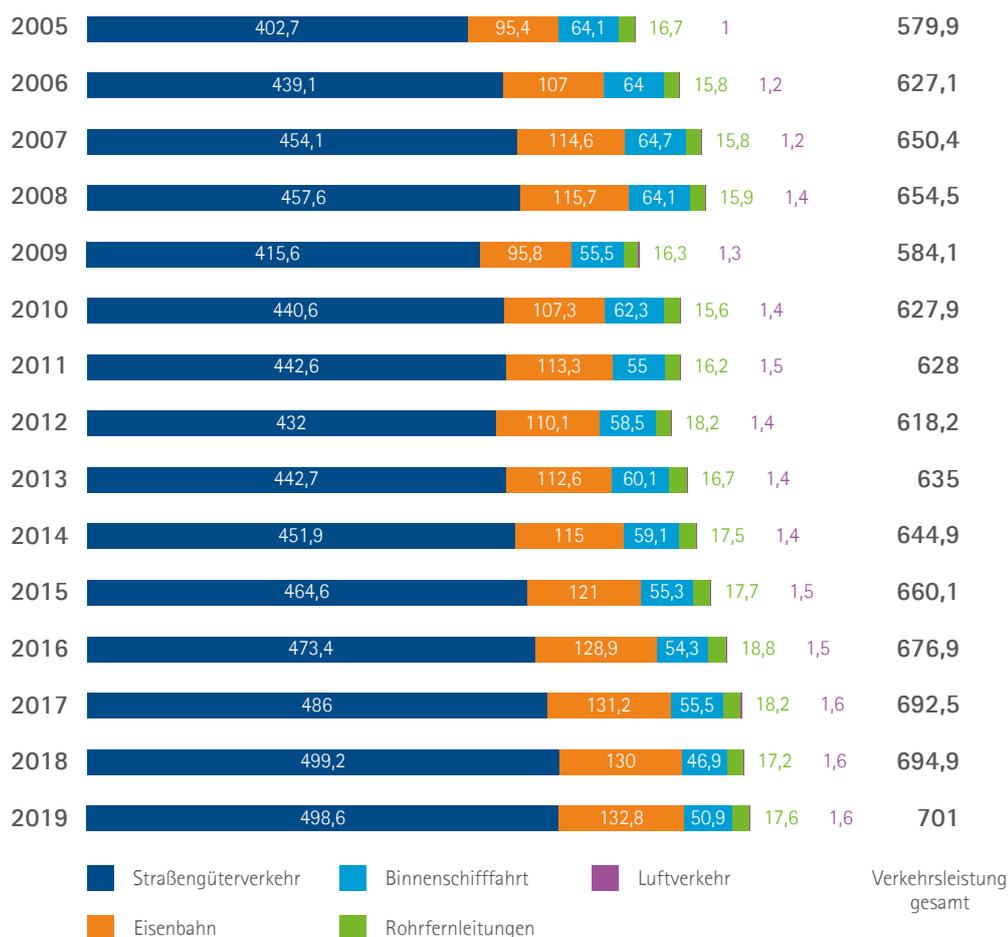




Bild: IHK zu Lübeck

3.a) Straße

Themenübersicht

Sicherheit und Leichtigkeit sowie Innovationen und Qualifizierung

- im Straßenverkehr
- Busverkehr
- Maut
- Marode Brücken
- Straßenprojekte für ganz Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein hat ein Straßennetz mit einer Gesamtlänge von rund 9.875 Kilometern. Dabei steht heute ein überwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufendes Autobahnnetz zur Verkehrsanbindung Schleswig-Holsteins an das nationale sowie internationale Autobahnnetz und zur Erschließung des Landes zur Verfügung. Wie in allen anderen Regionen Deutschlands ist die Straße auch in Schleswig-Holstein der wichtigste Verkehrsträger und bildet das Rückgrat unserer Verkehrswege. Im Schnitt entfallen rund 70 Prozent des bundesweiten Güterverkehrs derzeit auf die Beförderung mit dem Lkw, 17 Prozent auf die Schiene und rund 13 Prozent auf die Binnenschifffahrt. Dieses Bild mag sich vor dem Hintergrund der politischen Maßnahmen zur Stärkung der Schiene und der Wasserwege längerfristig ändern. Die Straße wird zumindest für eine längere Zeit noch der Verkehrsträger mit den höchsten Anteilen am Gesamtverkehr bleiben. Wegen der geografischen Entfernung zu den Hauptmärkten und den Staus in der Metropolregion Hamburg ist die heimische Wirtschaft deshalb ganz besonders auf ein gutes Straßennetz mit leistungsfähigen Bypasslösungen angewiesen. Das vorhandene Straßennetz muss deshalb optimal und ressourcenschonend genutzt werden, damit das stetig wachsende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Dazu müssen innovative Konzepte im Straßengüterverkehr ideologiefrei unterstützt und nutzbar gemacht werden.



Kurz erklärt

Straßennetz in Schleswig-Holstein

Das Straßennetz in Schleswig-Holstein verfügt über 545 Kilometer Bundesautobahnen, 1.532 Kilometer Bundesstraßen, 3.672 Kilometer Landesstraßen und 4.125 Kilometer Kreisstraßen.



Bild: grafik-foto.de

Sicherheit und Leichtigkeit sowie Innovationen und Qualifizierung im Straßenverkehr

Forderungen

- » Regeln und Maßnahmen an Einhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bemessen
- » Standstreifen auf geeigneten Autobahnabschnitten mitbenutzen
- » Verkehrstelematik verstärken, weiterentwickeln und verpflichtend in Ausbauplanungen von Bund und Land für alle Verkehrsträger aufnehmen
- » Baustellenmanagement verbessern
- » Redundanzen-Konzept aufstellen
- » Winterdienst vereinheitlichen und verbessern
- » Bundesweit Autobahnen sowie geeignete Bundesstraßen für den Lang-Lkw freigeben
- » Fahrzeuglänge bei der Dimensionierung von Straßen und Parkständen berücksichtigen
- » Abweichungen von den maximalen Fahrzeugabmessungen nach der StVO bei emissionsmindernden Maßnahmen erlauben



Kurz erklärt

Redundanzen-Konzept

Mit einem Redundanzen-Konzept werden im Gesamtstraßensystem verschiedene parallele Teilsysteme geschaffen, die bei einem Ausfall die Funktion für die Verkehre übernehmen können und damit vollwertige Umleitungsstrecken sind.

- » Verzicht auf Fahrverbote an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen
- » Wettbewerbsverzerrung mithilfe von Kabotagekontrollen verhindern
- » Rahmenbedingungen für Inanspruchnahme von Harmonisierungsmitteln verbessern

Regelungen und Maßnahmen, die sich negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken können, sind zu unterlassen. Dazu gehören insbesondere generelle Lkw-Überholverbote und starre Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen. Die zeitweise Mitnutzung von Standstreifen auf den Autobahnen ist auf geeigneten Abschnitten zu prüfen, wenn dies dem Verkehrsfluss dient. Um den Verkehr sicherer zu machen und Hauptverkehrsknoten zu entlasten, kann neben dem Aus- und Neubau auch die Verkehrstelematik einen Beitrag leisten. Ziel muss sein, mehr Verkehrstelematik bei allen Verkehrsträgern einzusetzen und weiterzuentwickeln sowie verpflichtend in Ausbauvorhaben von Bund und Land aufzunehmen. Ein verbessertes Baustellenmanagement und ein Redundanzenkonzept sollen zudem dazu beitragen, Staus zu vermeiden und das Bundesfernstraßennetz effizienter und resilienter zu machen. Dabei müssen nicht nur die Möglichkeiten der Digitalisierung ausgeschöpft, sondern auch – wo nötig – Abstimmungsprozesse zwischen Vorhabenträgern und Gewerbetreibenden, Baustellen und Veranstaltungen, Stadt und Umland sowie den Bundesländern untereinander verbessert werden. Der Winterdienst auf öffentlichen Straßen muss nach bundesweit einheitlichen Standards erfolgen und durch modernste Technik deutlich verbessert werden.

Die Zulassung innovativer Nutzfahrzeuge wie des sogenannten Lang-Lkws kann ein Beitrag zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur und zur Entlastung der Umwelt und des Straßennetzes sein. 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.

Fahrverbote an Feiertagen für Lkw über 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und für Lkw mit Anhänger müssen vereinheitlicht werden. Die zunehmende Zahl nicht-bundeseinheitlicher Feiertage führt zu einem Flickenteppich von Fahrverboten. Dies erschwert nicht nur die Planung von Transporten und damit die Aufrechterhaltung von Lieferketten für die gesamte Wirtschaft, sondern es entsteht aufgrund größerer Touren zusätzlich auch ein Schaden für die Umwelt. Zudem dürfen die noch immer vorhandenen erheblichen Lohnunterschiede zwischen den EU-Staaten nicht für den Konkurrenzkampf zwischen Unternehmen aus verschiedenen EU-Staaten ausgenutzt werden. Um Wettbewerbsverzerrung zu verhindern, sollte daher vermehrt kontrolliert werden, ob Transporte in Deutschland den Kabotagebedingungen entsprechen. Die Rahmenbedingungen für die steigenden Anforderungen an Fahrer und Fahrzeuge sind so zu gestalten, dass auch zukünftig Gelder aus den Förderprogrammen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) verwendet werden können (bspw. De-minimis, Ausbildung, Weiterbildung).



Kurz erklärt

Förderprogramme des BAG

Mit der Einführung der streckenbezogenen Maut für schwere Nutzfahrzeuge in Deutschland wurde eine Harmonisierung fiskalischer Wettbewerbsbedingungen beschlossen – die sog. Mautharmonisierung. Umgesetzt wurde diese ab 2009 in Form von Förderprogrammen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Fördermittelmaßnahmen sind zielgerichtet (zum Beispiel Umweltschutz, Erhöhung der Sicherheit) und können beim BAG online beantragt werden.



Bild: grafik-foto.de

Busverkehr

Forderungen

- » Einfachen Zugang zum Fernbusmarkt sicherstellen
- » Verkehrsträgerübergreifenden, inter- und multimodalen Ansatz anstreben, um insbesondere den ländlichen Raum besser zu erschließen
- » Zentrale Busbahnhöfe schaffen und gute ÖPNV-Anbindung bereitstellen
- » Attraktivität des Busverkehrs für Touristen aufrechterhalten oder steigern

Zum 1. Januar 2013 wurde das deutsche Personenbeförderungsgesetz novelliert und der Fernbuslinienverkehr weitgehend liberalisiert. Seitdem hat sich der Fernbusmarkt sehr dynamisch entwickelt und das freigegebene Linienbussystem hat sich auf dem Reisemarkt fest etabliert. Die Wirtschaft unterstützt diese Liberalisierung. Marktzugangshürden für mittelständische Unternehmen müssen abgebaut werden. Damit die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsmittel ausgeschöpft werden können, sind zudem übergreifende, intermodale Lösungen anzustreben. Das Zusammenspiel aus Nahverkehr, Fernbahnverkehr und Fernbusverkehr bietet die Möglichkeit, individuelle Vorteile zu entwickeln und den Raum – insbesondere den ländlichen – besser zu erschließen. Fernlinienbusverkehre sollten zentrale Busbahnhofsstandorte bspw. in Autobahnnähe erhalten sowie eine gute ÖPNV-Anbindung besitzen. Um die Attraktivität des Busverkehrs für Touristen aufrechtzuerhalten oder zu steigern, muss sichergestellt werden, dass Reisebusse geeignete Halteplätze anfahren können.

Daher sollten für Omnibus-Tagesfahrten und für Gruppen, die einen Bus anmieten, stets entsprechende Möglichkeiten in der Nähe zu einem innerstädtischen Verknüpfungspunkt des ÖPNV bzw. zu den bedeutenden Veranstaltungsorten vorgesehen werden.



Bild: grafik-foto.de

Maut

Forderungen

- » Dauerhafte Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut
- » Keine weitere Mautausweitung zulasten kleiner und mittlerer Unternehmen
- » Keine Einführung belastungsunabhängiger Mautsysteme

Kurz erklärt

Lkw-Maut

Die Lkw-Maut wurde 2005 in Deutschland eingeführt und ist eine streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr. Sie gilt für gewerblich genutzte, schwere Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen, einschließlich Anhänger auf Autobahnen und Bundesstraßen. Ausgenommen sind Kraftomnibusse.

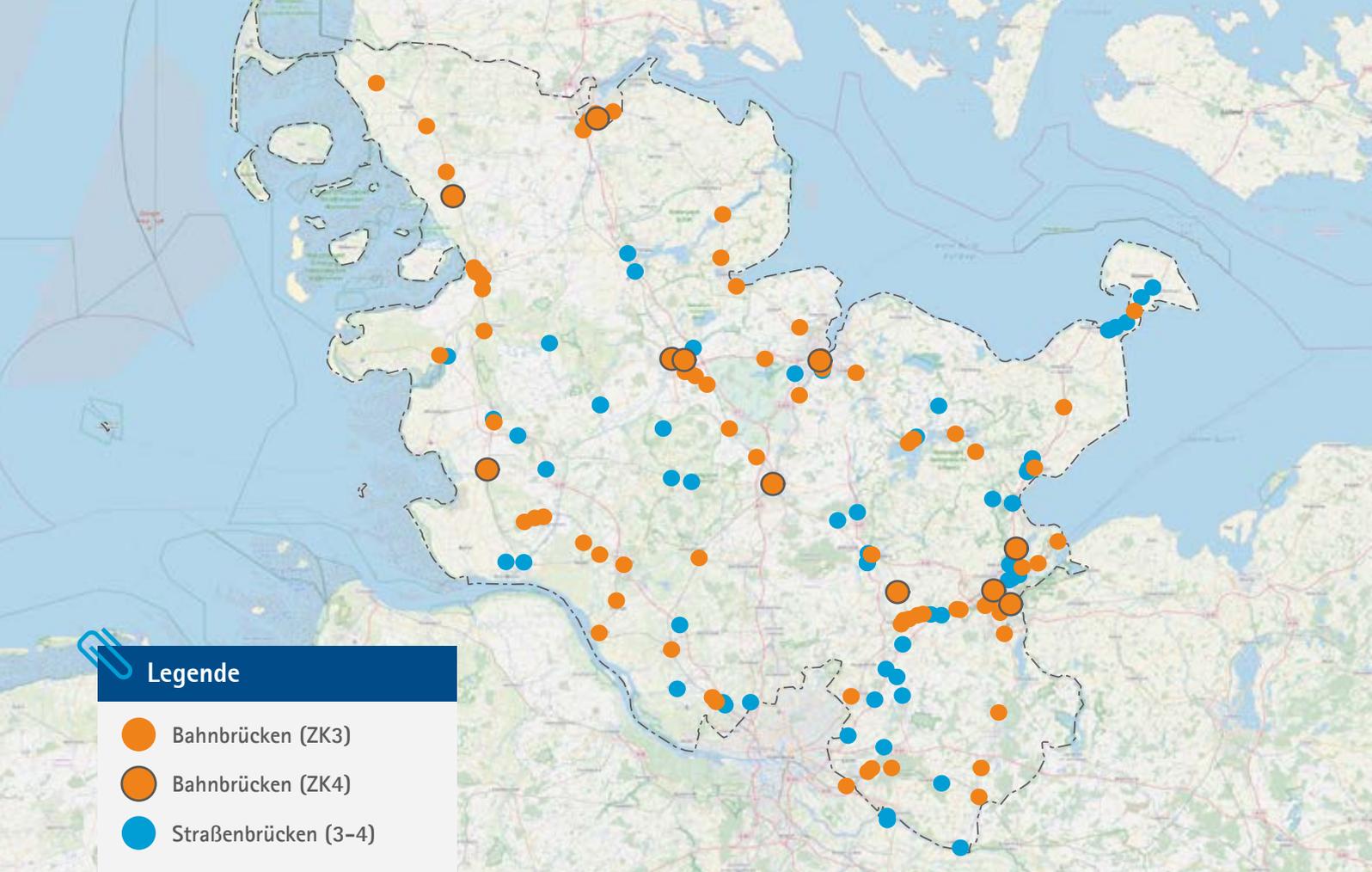
Aufgrund der nachgewiesenen starken Infrastrukturbelastung durch Lkw-Verkehre lehnt die Wirtschaft die geltende streckenabhängige Maut für Lkw nicht grundsätzlich ab. Bei einer Nutzerfinanzierung sind die Einnahmen jedoch zweckgebunden zu verwenden. Die Infrastrukturfinanzierung darf nicht abhängig sein von der allgemeinen Haushaltsslage. Eine Mautausweitung auf Pkw, Transporter und kleine Lkw ist nicht im Interesse der Wirtschaft. Sie würde vor allem kleine und mittlere Unternehmen überproportional belasten. Kritisiert wird in diesem Kontext auch die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, da Bundesstraßen den Standort vieler Unternehmen in der Fläche erschließen. Dies führt gerade im Regionalverkehr zu hohen Kosten. Die Maut auf Bundesstraßen führt außerdem regelmäßig zu Ausweichverkehren im nachgelagerten Straßennetz (Landes- und Kreisstraßen). Dies hat negative Auswirkungen auf Menschen und Umwelt.

Auch eine City-Maut – d. h. eine belastungsunabhängige Maut – wird von der Wirtschaft kritisch betrachtet. Die Bepreisung der Straßennutzung erscheint nur bei oberflächlicher Betrachtung vorteilhaft. Vielmehr verlieren die Städte durch eine Bepreisung der Straßennutzung gegenüber dem Umland weiter an Attraktivität.

Als Beitrag für die generelle Straßennutzung ist ohnehin die Kfz-Steuer anzusehen. Hinzu kommt, dass die Gründe für überlastete Innenstädte zum Teil von der Politik verursacht sind. So führen vielerorts unzureichende Parkmöglichkeiten zu unnötigem Parksuchverkehr. In einigen Städten wurden bewusst Flaschenhälse geschaffen, um den Individualverkehr unattraktiv zu machen. Die Verkehrspolitik sollte diese Engpässe auf vielfältige, nachhaltige und zukunftsgerichtete Weise beseitigen, statt sie heute schlicht zu bepreisen. Auch die Vorstellung, eine belastungsabhängige Maut würde in nennenswertem Umfang Verkehrsspitzen abbauen, ist für deutsche Städte wenig realistisch. Die städtischen Tagesganglinien weisen durch die Pendel, Werk- und Lieferverkehre einen typischen Verlauf mit Peak-Zeiten von 7 bis 9 Uhr und von 16 bis 18 Uhr auf. Hieran lässt sich wenig ändern, da gleitende Arbeitszeiten durch die betrieblichen Notwendigkeiten meist an enge Grenzen gebunden sind und auch die Arbeitnehmer nur wenig Interesse an anderen Arbeitszeiten haben. Auch Versuche, innerstädtische Lieferverkehre in verkehrsschwache Zeiten zu verlegen, stoßen an wirtschaftliche Grenzen. So scheitert beispielsweise die Forderung nach einer Nachtanlieferung an der Verfügbarkeit und den Kosten für zusätzliches Personal im Einzelhandel.

Es ist somit zu befürchten, dass die bloße Einführung einer pauschalen City-Maut lediglich zu einer finanziellen Mehrbelastung der Unternehmen führt. Das Anfahren zu städtischen Kunden oder dem Arbeitsplatz darf bei gleichzeitigem Mangel praxistauglicher und nachhaltiger Alternativen nicht mit einer Strafe belegt werden.

Wer einen leistungsfähigen ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr wünscht, sollte nicht ein mittelmäßiges Angebot fordern, das viele Gebiete nicht erschließt und stetig durch Subventionen – finanziert durch Zusatzbelastungen des Straßenverkehrs – unterstützt werden muss. Das Angebot des ÖPNV sollte in einem offenen und gleichberechtigten Wettbewerb der Verkehrsträger mit seinen eigenen Vorteilen und Qualitäten die Nutzer überzeugen. Angesichts der Finanznot vieler Städte ist außerdem zu befürchten, dass die Einnahmen aus einer möglichen City-Maut nicht, wie häufig vorgeschlagen, für den ÖPNV verwendet würden, sondern in den allgemeinen Haushalt fließen. Auch die Lkw-Maut war seinerzeit mit dem Argument gefordert worden, dass dadurch die Mittel für den Straßenbau erhöht werden sollten. Tatsächlich ist die Zweckbindung für den Straßenbau völlig unzureichend ausgefallen. Eine ähnliche Entwicklung wäre daher auch bei einer City-Maut zu erwarten.



Legende

- Bahnbrücken (ZK3)
- Bahnbrücken (ZK4)
- Straßenbrücken (3-4)
- Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
 Kartengrundlage: OpenStreetMap
 Erstellt mit: QGIS

Marode Brücken

Forderungen

- » Brücken müssen verlässlich nutzbar sein und ausreichende Kapazitäten für den Güter- und Personenverkehr bieten
- » Finanz- und Personalressourcen bei zuständigen Stellen zukunftssicher aufstellen
- » Maßnahmenkoordination sicherstellen
- » Verzicht auf Planfeststellungsverfahren bei Ersatzbauwerken

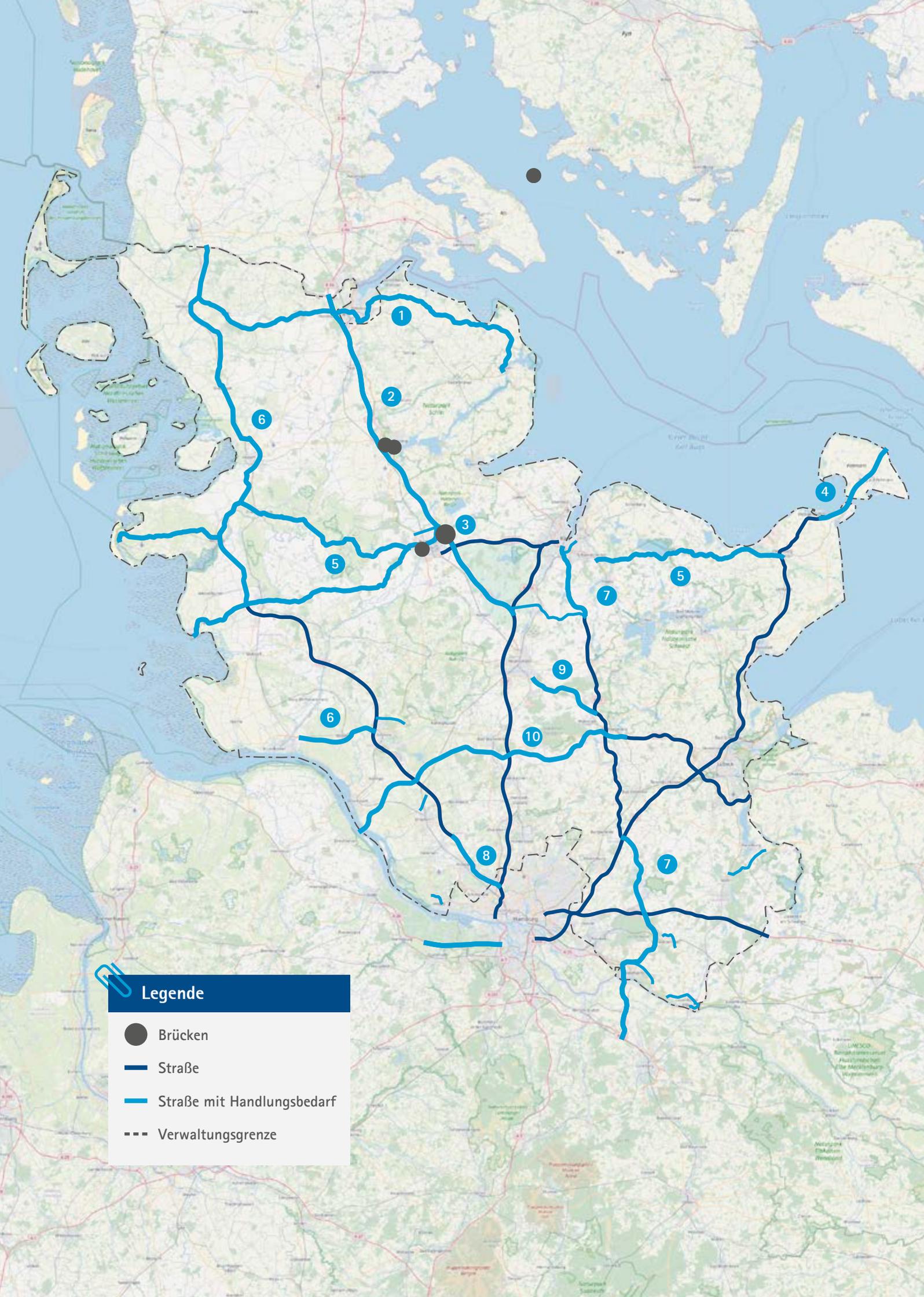
Im schleswig-holsteinischen Straßennetz gibt es circa 2.200 Brücken – die der Kreisstraßen nicht mitgerechnet. Die rechnerische Nutzungsdauer einer Brücke liegt dabei bei 80 bis 100 Jahren und viele Brücken im Lande sind jünger. Bereits jetzt ist allerdings klar, dass viele der Brücken deutlich früher ausgebessert, saniert oder neu gebaut werden müssen. Der Grund ist ganz einfach: Gerade auf vielbefahrenen Routen für den Waren- und Gütertransport sind Brücken heute Lasten und Nutzungsintensitäten ausgesetzt, für die sie vor Jahrzehnten nicht ausgelegt wurden.

Die Güterverkehrsleistung wird aller Voraussicht nach weiterhin ansteigen. Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur nehmen daher ebenfalls zu. Schleswig-Holstein ist aufgrund seiner geografischen Lage im Herzen Europas von den wachsenden Warenströmen besonders betroffen. Eine große Rolle spielen hier Transitverkehre und die Hinterlandverkehre aus den Seehäfen. Für den Güter- und auch den Personenverkehr sind dabei neben intakten Querungsbauwerken im Lande auch und insbesondere die über die Elbe von wesentlicher Bedeutung.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bewertet den Zustand der Brücken in Deutschland auf Grundlage der regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfung hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Dauerhaftigkeit und die Stand- und Verkehrssicherheit. Dabei entspricht 3 bis 3,4 einem nicht ausreichenden und 3,5 bis 4 einem ungenügenden Zustand. Knapp 80 Brücken an Autobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen in Schleswig-Holstein sind derzeit mit der Note 3 oder schlechter eingestuft. Ähnliche Entwicklungen gibt es in ganz Deutschland. Gerade im Hamburger Raum sind jedoch zentrale Brückenbauwerke in einem teils bedenklichen Zustand. Dies verschärft die ohnehin angespannte Flaschenhalssituation für Schleswig-Holstein.

Wenn Brücken marode sind, hat dies negative volkswirtschaftliche Folgen, und es entstehen für betroffene Unternehmen deutliche Wettbewerbsnachteile durch Staus und Umwegfahrten. Der Ausweichverkehr, der durch eine abgelastete oder gesperrte Brücke entsteht, belastet die – teils ähnlich maroden – Alternativstrecken zusätzlich. Der Verkehr weicht dabei zum Teil von Fernstraßen auf die innerstädtischen Brücken aus – mit den entsprechenden Folgen für Verkehrsaufkommen und Infrastrukturzustand. Überdies entstehen unnötige Emissionen, die das Klima schädigen. Insgesamt müssen also sowohl die Straßen- als auch die Schienenbrücken verlässlich nutzbar sein und ausreichende Kapazitäten für den Güter- und Personenverkehr bieten. Nur unter dieser Voraussetzung ist Güterverkehr für alle Wirtschaftsbeteiligten planbar.

Die für die maroden Brücken zuständigen Stellen sind daher so auszustatten, dass die Finanzierung von Instandhaltung, Grundsanierung und Kapazitätserweiterungen dauerhaft und bedarfsgerecht gesichert ist. Außerdem sind erforderliche Baumaßnahmen zu koordinieren und mit den angrenzenden Baulastträgern im nachgeordneten Netz abzustimmen. Die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit hat planerischen Vorrangcharakter. Sollte ein Ersatzbauwerk notwendig sein und die Errichtung aus verkehrlichen und/oder planungsorganisatorischen Gründen links oder rechts neben dem zu ersetzenden Bestandsbauwerk notwendig erscheinen, so sollten zur Verfahrensbeschleunigung die Rahmenbedingungen derart verändert werden, dass künftig kein Planfeststellungsverfahren mehr nötig ist.



Legende

- Brücken
- Straße
- Straße mit Handlungsbedarf
- - - Verwaltungsgrenze

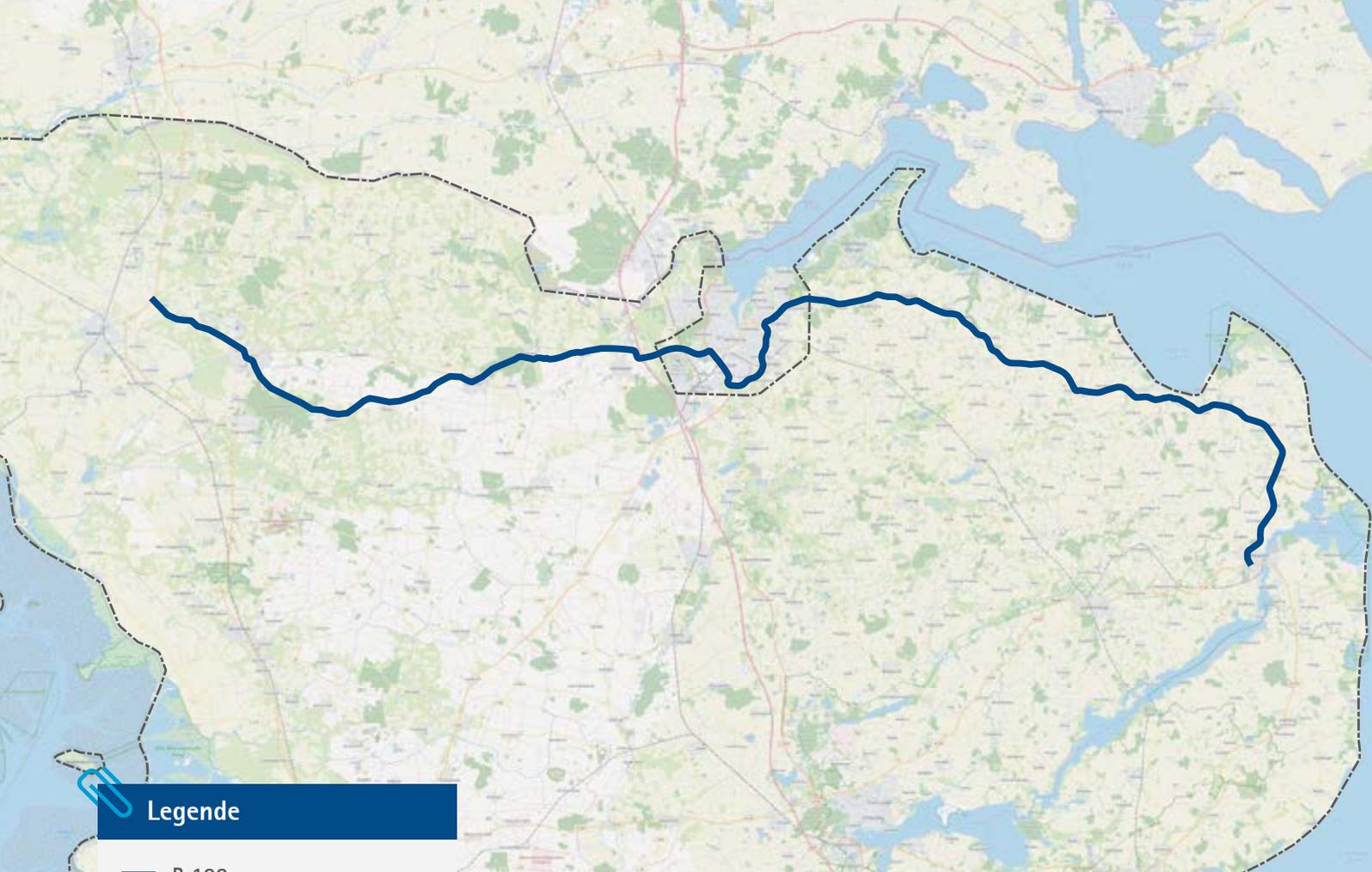
Übersicht Straßenprojekte für ganz Schleswig-Holstein

Die in den Grafiken abgebildete numerische Reihenfolge der Projekte beinhaltet keine Wertung oder Priorisierung durch die IHK Schleswig-Holstein.

Die grafische und kartografische Darstellung der Projekte erfolgt stilisiert und entspricht nicht immer den exakten Detailplanungen oder den maßstabsgetreuen Linienführungen.

Straße

- 1 B 199: Nördlichste Querspange
- 2 A 7 / E 45: Ausbau nördlich Autobahndreieck Bordesholm
- 3 A 7: Rader Hochbrücke
- 4 A 1 / B 207: Feste Fehmarnbeltquerung und Fehmarn-Sundbrücke
- 5 B 202 / 203: Ausbau der Zentralachse
- 6 B 5: Ausbau an der Westküste
- 7 A 21: Weiterbau zwischen Nettelsee und Kiel sowie zwischen A 1 und A 24
- 8 A 23: Sechsspuriger Ausbau Hamburg-Tornesch
- 9 B 205: Erhöhung der Leistungsfähigkeit Neumünster-Bad Segeberg
- 10 A 20: Weiterbau an Bad Segeberg (mit fester Unterelbequerung)



Legende

- B 199
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

B 199: Nördlichste Querspange (Niebüll–A 7/Flensburg–Kappeln)

Forderungen

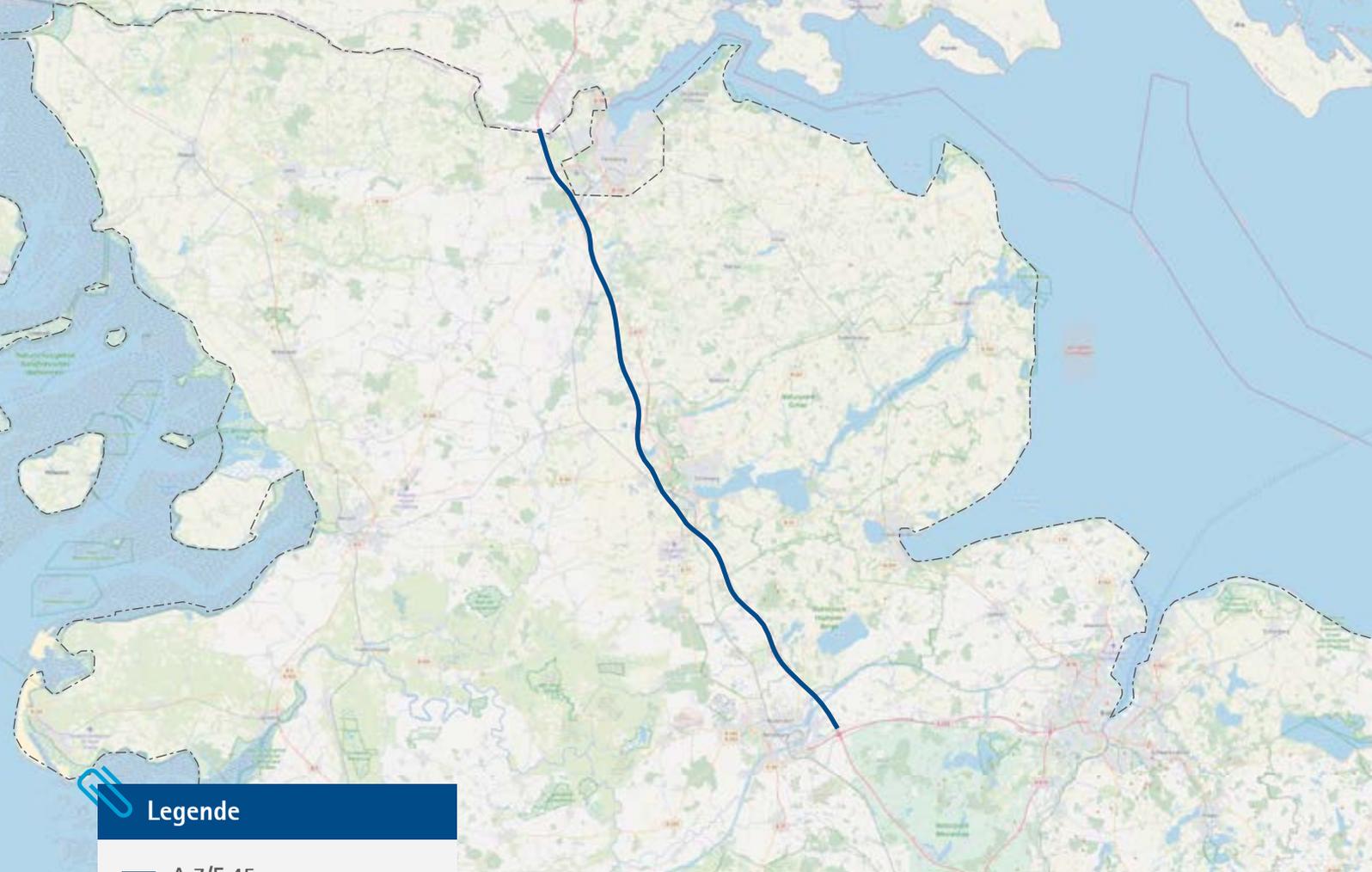
- » Ortsumfahrung Handewitt zügig realisieren
- » Weitere Korrekturen im Streckenverlauf prüfen
- » Bessere Ampelschaltung im Abschnitt östlich von Flensburg umsetzen

Die von Kappeln über Flensburg bis Niebüll verlaufende Bundesstraße B 199 hat als nördlichste Querverbindungsachse große Bedeutung für Schleswig-Holstein. Vor allem in ihrem westlichen Abschnitt nimmt sie neben regionalen Verkehrsströmen in erheblichem Maß auch touristische Verkehre auf, verbindet sie doch die A 7 mit den Zentren Nordfrieslands. Viele aus den südlichen Bundesländern kommende Fahrzeuge nutzen die B 199 auf ihrem Weg zur Autoverladung in Niebüll oder auch zu den Festlandhäfen Dagebüll und Schlüttsiel. Dies führt vor allem in der sommerlichen Hauptreisezeit zu einer spürbaren Verkehrszunahme auf der B 199. Der zügige Verkehrsfluss wird durch drei Ortsdurchfahrten in Handewitt, Schafflund und Leck sowie zahlreiche Kreuzungen mit Straßen des untergeordneten Verkehrs erschwert.

Insbesondere die im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf aufgeführte Ortsumgehung Handewitt muss zügig realisiert werden, um die Verkehrsbehinderungen am Übergang zwischen Autobahn und Bundesstraße zu minimieren.

Mit Blick auf die Weiterentwicklung des Westküstentourismus und in Verbindung mit dem Ausbau der B 5 ist zudem der Bau einer Ortsumgehung Leck notwendig. Die entsprechenden Planungen sind fortzuführen, und darüber hinaus ist zu prüfen, an welchen Stellen im Streckenverlauf weitere Korrekturen möglich sind, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu erhöhen.

Östlich von Flensburg sollte auf der B 199 in Höhe Wees außerdem eine bessere Ampelschaltung umgesetzt werden, bei der morgens und abends der Verkehr auf der B 199 priorisiert wird. Sollte diese Maßnahme nicht den gewünschten Effekt bringen bzw. sollten die Verkehrsmengen weiterhin zunehmen, sollte auch hier eine Ertüchtigung der B 199 geprüft werden.



Legende

- A 7/E 45
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

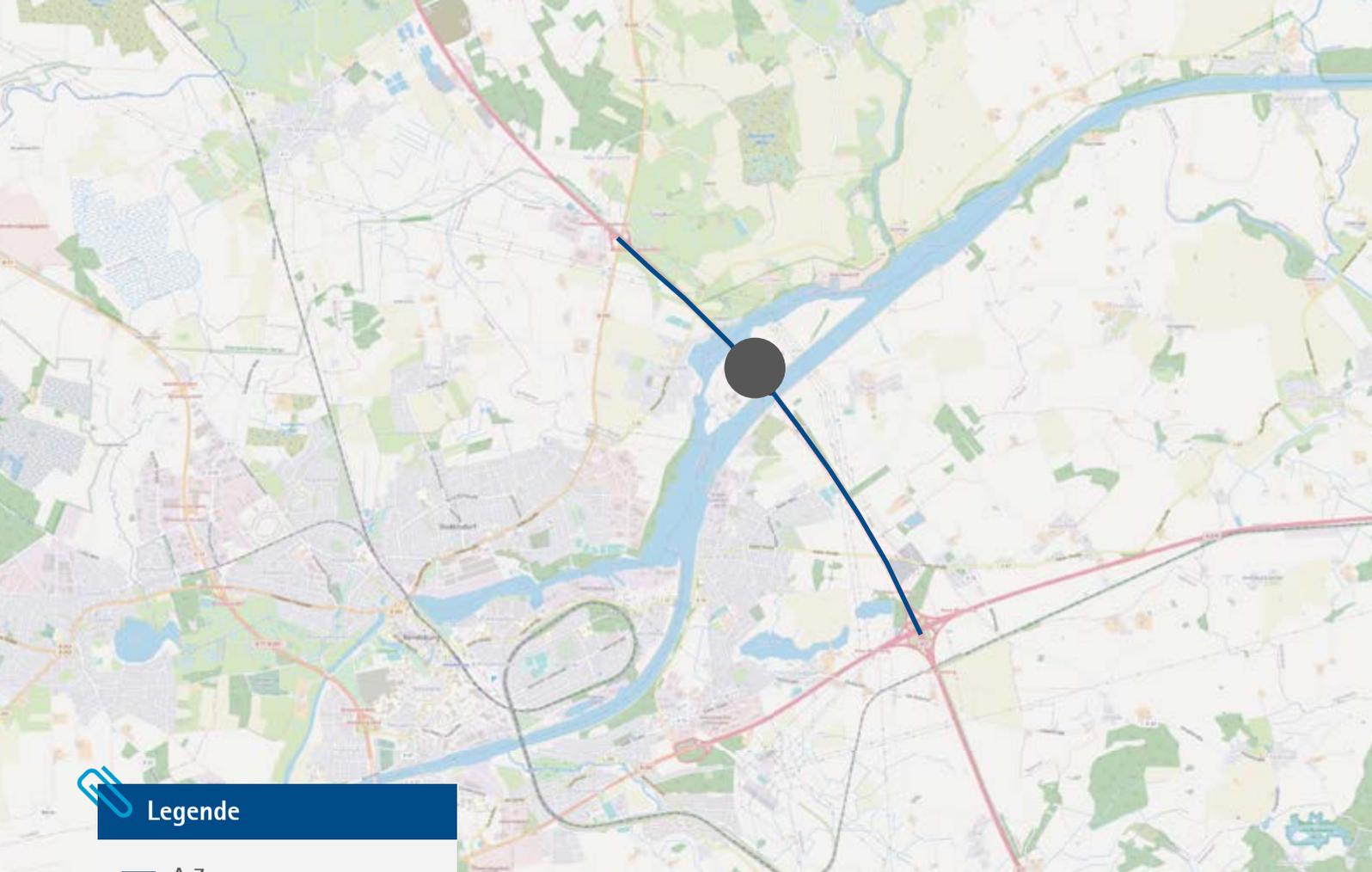
A 7/E 45: Ausbau nördlich Autobahndreieck Bording

Forderungen

- » Perspektivisch sechsstreifiger Ausbau in den Abschnitten Autobahnkreuz Bording–Kreuz Rendsburg und Anschlussstelle Büdelsdorf–Grenze zu Dänemark
- » Prüfung der zwischenzeitlichen Nutzung der Seitenstreifen in diesen Abschnitten

Die Bundesautobahn 7/Europastraße 45 zählt zu den wichtigsten Achsen im europäischen Fernverkehr und ist die wichtigste feste Verbindungsstrecke von und nach Skandinavien. Aufgrund ihrer Relevanz für den europäischen Verkehr ist die A 7/E 45 Teil des Kernnetzkorridors „Scandinavian–Mediterranean“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). Ihre Relevanz wird aufgrund prognostizierter, stetig steigender Verkehrszahlen sogar noch weiter zunehmen.

Sobald die Rader Hochbrücke fertiggestellt ist, wird der vierstreifige Querschnitt zwischen dem Kreuz Bording und dem Kreuz Rendsburg sowie nördlich der Anschlussstelle Büdelsdorf den neuen Flaschenhals bilden. Angesichts weiter wachsender Verkehrsmengen ist daher langfristig ein Ausbau der A 7/E 45 in diesen Abschnitten auf deutscher und auch auf dänischer Seite erforderlich. Sofern die Verkehrsbelastung auf der A 7/E 45 vor dem geforderten Ausbau stärker ansteigt als erwartet, sollte geprüft werden, ob die Seitenstreifen für eine vorübergehende Nutzung freigegeben werden können.



Legende

— A 7

● Rader Hochbrücke

*Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS*

A 7: Rader Hochbrücke

Forderungen

- » Erhalt der Leistungsfähigkeit der Querung des Nord-Ostsee-Kanals im Zuge der A 7 (Rader Hochbrücke)
- » Fristgerechter Bau der ersten Brücke über den Kanal bis 2026 (und Fertigstellung beider Brückenbauwerke)
- » Koordination der Versorgung der Baustelle und der An- und Abtransporte des Materials
- » Abstimmung mit Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) und IHKs zu Sperrungen des Nord-Ostsee-Kanals

Das Querungsbauwerk der A 7 über den Nord-Ostsee-Kanal – die Rader Hochbrücke – erfordert einen zeitnahen Ersatz. Die Leistungsfähigkeit der Querung ist von wesentlicher Bedeutung für die Abwicklung der zunehmenden Nord-Süd-Verkehre und für die Attraktivität des Logistikstandortes Schleswig-Holstein. Zurzeit ist die A 7 die wichtigste feste Verbindungsstrecke nach Dänemark. Die bestehende Brücke steht unter regelmäßiger Begutachtung und hat eine Betriebserlaubnis bis 2026.

Der Planungsraum geht vom Autobahnkreuz Rendsburg bis zur Abfahrt Büdelsdorf. In diesem Bereich wird die A 7 sechsstreifig ausgebaut. Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 2019 und wurde im Januar 2022 abgeschlossen.

Die Ausführungsplanung läuft parallel seit 2021. Ab 2023 kann dann die erste Brücke östlich der heute bestehenden gebaut und 2026 fertiggestellt werden.

Im Anschluss wird die alte Brücke zurückgebaut und durch die zweite neue Brücke ersetzt, die 2029 übergeben werden soll.

Im Rahmen des Neubaus der Brücken werden im oberen Teil Windfänger mit fünf Metern Höhe angebracht, die zum Rand der Brücke dann (teilweise) in Lärmschutzwände übergehen. Die Brücke wird daher in Zukunft seltener für Lkw bei Wind gesperrt werden müssen, was die Leistungsfähigkeit gegenüber heute deutlich erhöhen wird.

Der Bau der Brücken wird gleichzeitig von Norden und Süden angefangen. Am Ende erfolgt der Lückenschluss über dem Nord-Ostsee-Kanal. Die dafür benötigten Teile werden auf dem Kanal eingeschommen und mithilfe von Kränen eingesetzt. Dafür, und auch für den Abriss der alten Brücke, muss es zu kurzzeitigen Sperrungen des Kanals kommen. Um den Nord-Ostsee-Kanal nicht zu stark zu beschränken und die Planbarkeit der Kanaldurchfahrt zu gewährleisten, sind diese Sperrungen langfristig anzukündigen und so kurz wie möglich zu halten.



Legende

- A 1/B 207
- - - Verwaltungsgrenze

*Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS*

A 1/B 207: Feste Fehmarnbeltquerung und Fehmarnsundbrücke

Forderungen

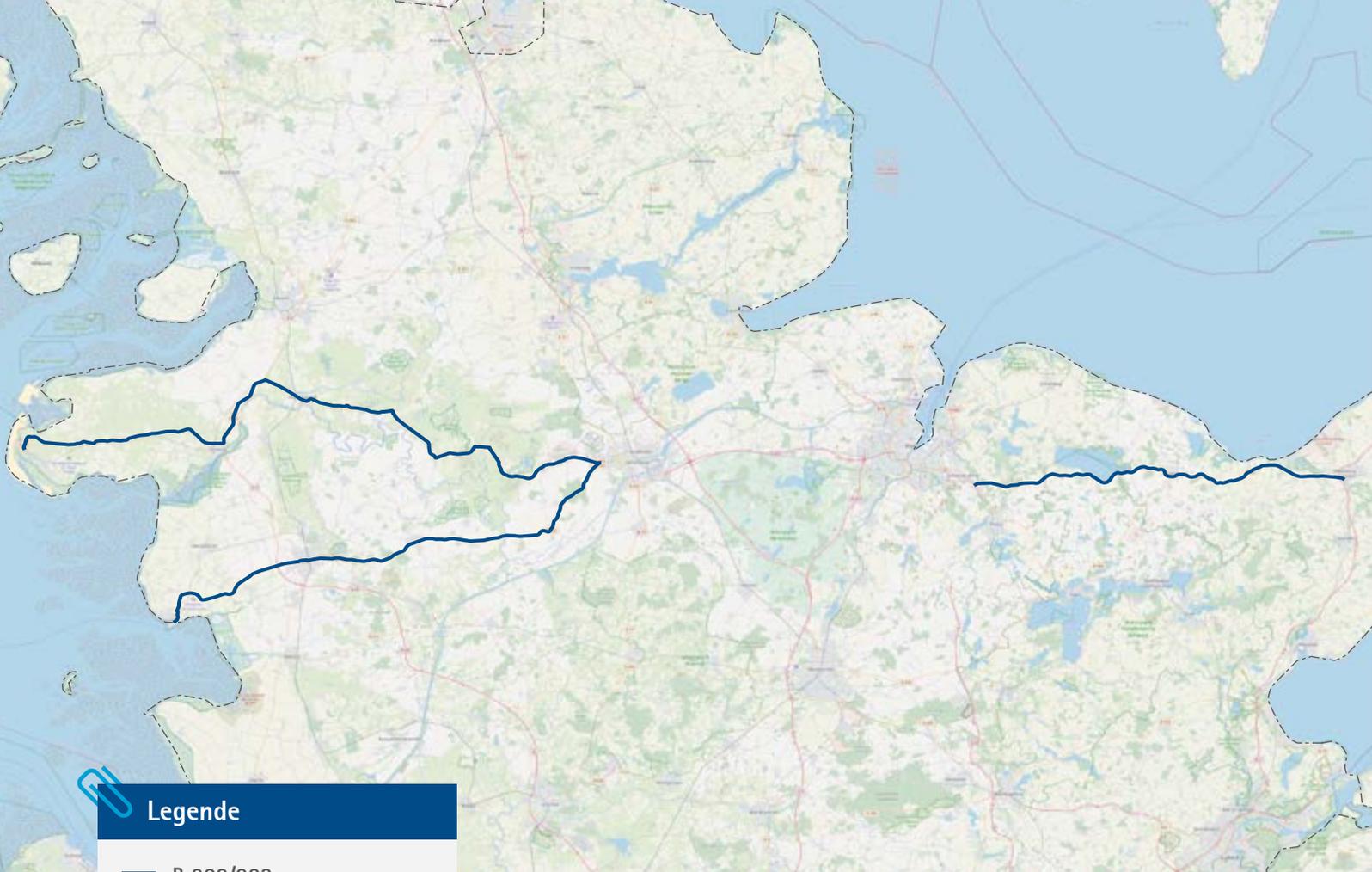
- » Bau einer leistungsfähigen vierspurigen Fernstraße B 207 als Anschluss an den Fehmarnbelttunnel
- » Neubau der Fehmarnsundquerung als Absenktunnel
- » Zweispurig elektrifizierte Eisenbahnanbindung zwischen Puttgarden und Lübeck (-Bad Schwartau).

Der Bundestag hat am 18. Juni 2009 den Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark zum Bau einer Fehmarnbeltquerung (FBQ) ratifiziert. Bereits Ende 2029 soll nach intensiven Planungs- und öffentlichen Beteiligungsverfahren der Verkehr durch den Tunnel zwischen Puttgarden und Rødby rollen. Das Bauwerk wird rund acht Milliarden Euro kosten. Als alleiniger Eigentümer übernimmt die dänische Seite die Risiken sowie die Regie bei der Planung und Durchführung des Baus und den Betrieb der Querung. Die Querung durch den Fehmarnbelt wird privat finanziert und durch Mauteinnahmen refinanziert werden. Zurzeit sind 9.000 Fahrzeuge täglich auf der FBQ prognostiziert.

Auf deutscher Seite hat man den Neubau beziehungsweise die Ertüchtigung der Verkehrsanbindung zugesagt. Zunächst ist die Autobahn A 1/B 207 bis Puttgarden vier-spurig auszubauen. Die Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden soll zweigleisig elektrifiziert werden. Zusätzlich ist die Fehmarnsundquerung zu ersetzen.

Von einer festen Querung des Fehmarnbelts als Tunnel mit vier Fahrbahnen und zwei Gleisen werden positive Effekte für ganz Nordeuropa erwartet. Die weitreichende Bedeutung der FBQ wird durch die Einstufung als prioritäres Projekt im Kernnetzkorridor „Scandinavian–Mediterranean“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V) belegt. Im Zentrum dieser Bewertung steht die Erkenntnis, dass die Verkehrsmengen in den nächsten Jahren wegen des Wirtschaftswachstums im Ostseeraum und im Transitverkehr weiterhin deutlich steigen und Maßnahmen zur Entwicklung der Region greifen werden. Das Projekt verbindet mit der Metropolregion Hamburg und der Öresundregion zwei Wirtschaftsräume, die zu einem wichtigen Wirtschaftszentrum im Norden der EU mit enger Verknüpfung zur Region Berlin werden. Die FBQ und ihre Ergänzungsmaßnahmen verbessern die Standortqualität – auch für die Logistik – erheblich und haben wesentliche positive Effekte für überregionale Verkehre. Aus Sicht der Region bildet sie zudem eine Entwicklungsachse und trägt so zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen bei.

Weitere Vorteile für Schleswig–Holstein entfaltet die FBQ im Zusammenspiel mit der A 20 und der Elbquerung sowie der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck. Ganz neue Chancen für die Wirtschaft sind zu erwarten durch den Ausbau der Wachstumsachse Hamburg–Lübeck–Kopenhagen–Malmö. Kleinräumige positive Effekte sind zu erwarten für die Gewerbeflächennachfrage auf der Achse Hamburg–Lübeck–Ostholstein sowie im Raum Kiel. Damit die anderen Landesteile nicht von der wirtschaftlichen Entwicklung abgekoppelt werden, sind Planung und Bau der FBQ, der zügige Weiterbau der Autobahn A 20 mit westlicher Elbquerung, der Ausbau der Autobahn A 7 und die Ertüchtigung der Schienenverbindung nach Jütland von großer Bedeutung.



Legende

- B 202/203
- Verwaltungsgrenze

*Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS*

B 202/203: Ausbau der Zentralachse

Forderungen

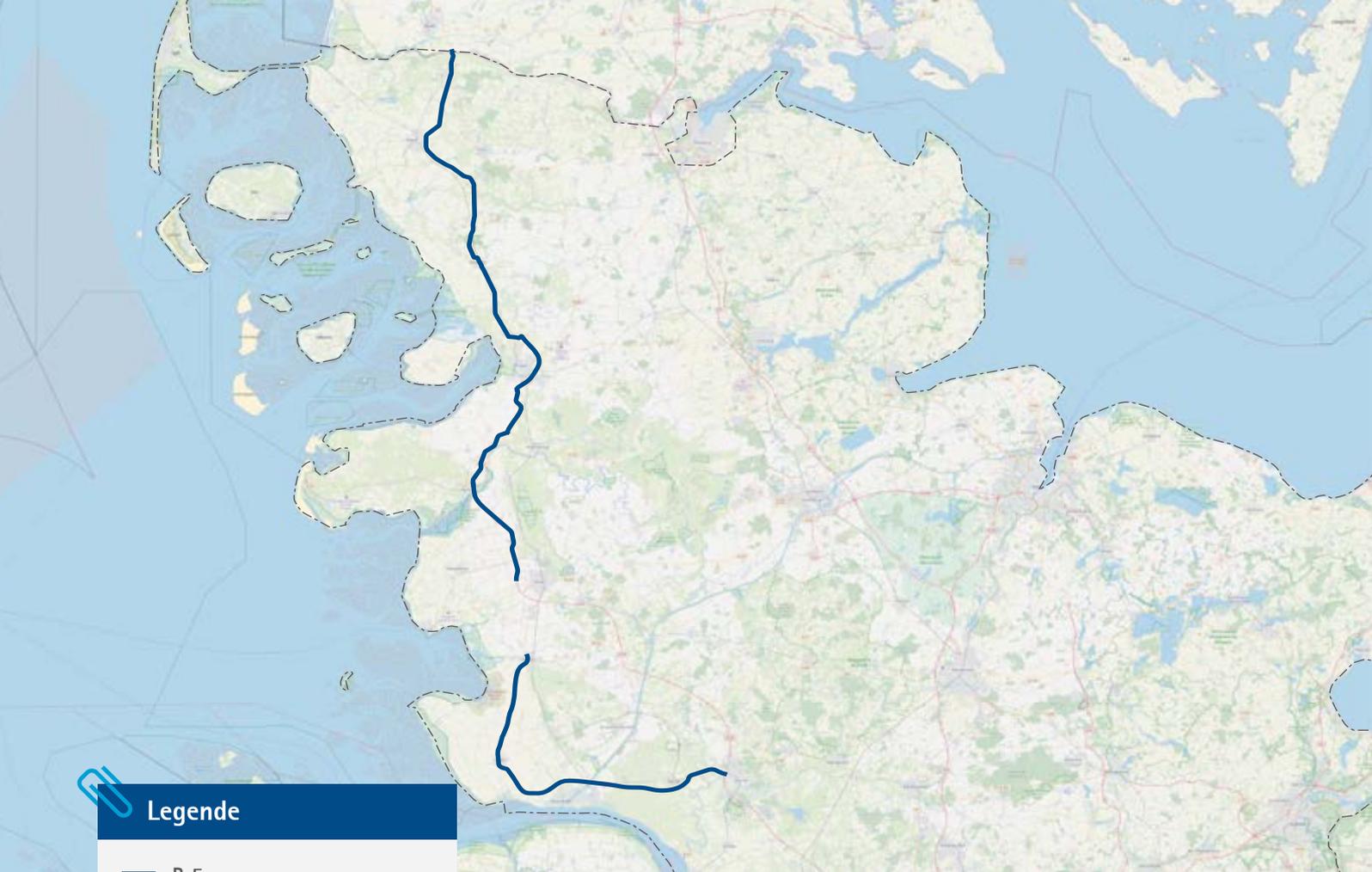
- » Querverbindungen B 202 und B 203 umfassend ertüchtigen: Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrbahnen sowie separate Linksabbiegespuren bei allen Einmündungen und Kreuzungen von/mit Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften und hochfrequentierter Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften
- » Bau der Nordumfahrung Rendsburg sowie der Ortsumfahrungen bei Selent, Hamdorf, Rastorfer Passau, Wittenbergerpassau, Bellin, Kaköhl, Tating, Garding, Katharinenheerd und Osterhof-Büsum
- » Unfall Schwerpunkte durch Korrekturen im Streckenverlauf korrigieren
- » Prüfung eines vierstreifigen Ausbaus der B 202 zwischen der B 76 und dem Rastorfer Kreuz
- » Dreistreifiger Ausbau auf der ehemaligen Panzerstraße K 69 bei Lütjenburg

Die Bundesstraßen B 202, von Oldenburg bis St. Peter-Ording, und B 203, von Eckernförde bis Büsum, sind wichtige, zentral gelegene Querverbindungen im schleswig-holsteinischen Bundesstraßennetz. Zum einen verbinden sie die an der Strecke gelegenen Orte mit der Landeshauptstadt Kiel sowie den Mittelzentren Rendsburg und Heide. Zum anderen gewährleisten sie die Verbindung ländlich gelegener Orte untereinander.

Als durchgängige Ost-West-Verbindung nördlich der geplanten A 20 ist die Zentralachse von überregionaler Bedeutung für ganz Schleswig-Holstein. In den Landesentwicklungsplänen 2010 und 2020 ist sie deshalb als Hauptverkehrsachse aufgeführt. Mit dem Bau der Festen Fehmarnbeltquerung nimmt ihre Bedeutung erheblich zu, denn die B 202/203 verbindet die zentralen und westlichen Landesteile und über die A 7 auch den nördlichen Landesteil mit der Fehmarnbeltachse.

Derzeit ist der Verkehrsfluss auf der B 202 und B 203 durch verschiedene Engpässe gekennzeichnet. Beide Bundesstraßen verlaufen fast ausschließlich auf alten Chaussee-Trassen und nehmen in ihrem Verlauf Straßen und Wege des untergeordneten Verkehrs auf. Zahlreiche Ortschaften werden durchquert, teilweise treten dabei Fahrbahnverengungen auf unter drei Meter sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen unter 50 Stundenkilometer auf. Außerorts existieren zahlreiche Kreuzungen mit Straßen und Wegen des untergeordneten Verkehrs. Diese bauliche Gesamtsituation führt zu einer Verlangsamung des Verkehrs, die zahlreichen, zumeist nicht mit eigenen Abbiegespuren ausgestatteten Einmündungen beeinträchtigen überdies die Verkehrssicherheit.

Die Bundesstraßen B 202 und B 203 haben insbesondere für die weitere Entwicklung des mittleren und westlichen Landesteils eine zentrale Bedeutung und bedürfen daher einer umfassenden Ertüchtigung. Als Kernelemente sind dabei der Bau von Ortsumfahrungen sowie die Optimierung von Kreuzungssituationen anzustreben. Außerdem sollten generell Korrekturen im Streckenverlauf vorgenommen werden, um Unfallschwerpunkte zu beseitigen.



Legende

- B 5
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

B 5: Ausbau an der Westküste

Forderungen

- » Mehrstreifiger, kreuzungsfreier Ausbau der B 5 ab Heide
- » Vierstreifiger, kreuzungsfreier Ausbau der B 5 von Itzehoe nach Brunsbüttel-West mit entsprechender Anbindung an die A 23 an der Anschlussstelle Itzehoe-Mitte
- » Perspektivisch: Abschnitt Brunsbüttel in Richtung Meldorf ertüchtigen

Die Bundesstraße B 5 stellt einen zentralen, in nord-südlicher Richtung verlaufenden Verkehrsweg im westlichen Teil Schleswig-Holsteins dar. Als Fortführung der Bundesautobahn A 23 führt sie von Heide östlich an Eiderstedt vorbei und passiert im weiteren Verlauf Husum, Bredstedt und Niebüll, bevor sie an der deutsch-dänischen Grenze in die E 11 übergeht und in Richtung Esbjerg weiterverläuft.

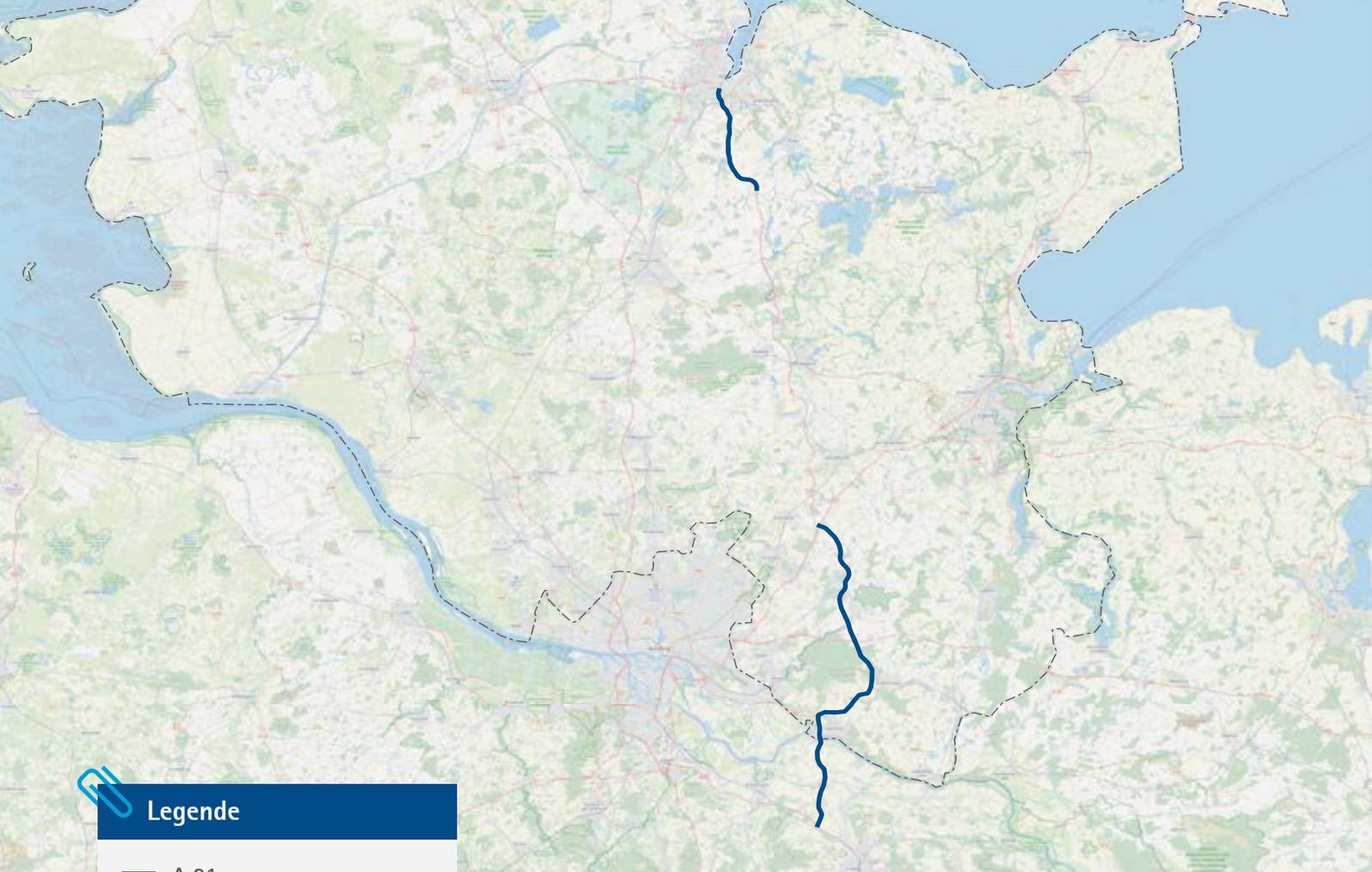
Als traditionelle „Landstraße“ ist die B 5 ab Heide zweispurig ausgebaut. Sie führt durch eine Reihe kleinerer und größerer Städte und Dörfer und wird von zahlreichen Kreuzungen und Kreisverkehren unterbrochen. In den vergangenen Jahren ist immer deutlicher spürbar geworden, dass die B 5 in ihrem derzeitigen Ausbauzustand dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht wird. Vor allem in der sommerlichen Reisezeit sind – sowohl durch hohes Reiseverkehrsaufkommen als auch durch den auf einzelnen Streckenabschnitten starken landwirtschaftlichen Verkehr – die Kapazitätsgrenzen deutlich spürbar. Die Folge sind längere Transportzeiten und höhere Transportkosten für regional ansässige Betriebe, die verstärkte Nutzung von Ausweichstrecken sowie eine überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit.

Aufgrund der Nutzerzahlen ist die B 5 ab Heide zwar nicht für einen Ausbau zur Autobahn vorgesehen, für die verbesserte Anbindung der Westküste ist aber dennoch ein mehrstreifiger, kreuzungsfreier Ausbau notwendig. Vorrangig sind hierbei zunächst der Ausbau zwischen Tönning und Husum sowie die Ortsumgehung Hattstedt-Bredstedt zu realisieren.

Desgleichen ist ein Ausbau der B 5 im südwestlichen Teil des Landes notwendig. Dort bildet die B 5 die Hauptverbindungsstraße der drei Mittelzentren Itzehoe, Brunsbüttel und Heide und ist eine unverzichtbare Erschließungsachse für Brunsbüttel. Der Industrie- und Hafenstandort hat eine der höchsten Industriedichten in Schleswig-Holstein und gemessen am Güterumschlag den zweitgrößten Hafen im Land. Weiteres Entwicklungspotenzial hat der Standort durch den avisierten Bau eines Import- und Distributionsterminals für LNG und andere alternative Energieträger. Eine gute Straßenanbindung ist deshalb unabdingbar.

Wegen der großen Bedeutung für den Schwerlastverkehr ist insbesondere der etwa 20 Kilometer lange Abschnitt zwischen Itzehoe und Brunsbüttel ein Engpass. Der geplante dreistreifige Ausbau aus Richtung Itzehoe stellt in diesem Zusammenhang einen Schritt in die richtige Richtung dar. So wurde der dreistreifige Ausbau der B 5 zwischen Wilster und Itzehoe im Oktober 2021 abgeschlossen und der Abschnitt für den Verkehr freigegeben. Dies reicht jedoch nicht aus. Um eine leistungsfähige Erschließung Brunsbüttels sicherstellen zu können, ist über den geplanten und teilweise bereits erfolgten Ausbau hinaus ein durchgängiger vierspuriger Ausbau der B 5 zwischen Brunsbüttel und Itzehoe notwendig – nicht zuletzt im Hinblick auf eine bessere Anbindung Brunsbüttels an die A 23 sowie später auch an die A 20.

Weiterhin sollte auch der Abschnitt von Brunsbüttel in Richtung Meldorf perspektivisch für wachsende Verkehrsmengen ertüchtigt werden.



Legende

- A 21
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

A 21: Weiterbau zwischen Nettelsee und Kiel sowie zwischen A 1 und A 24/A 39

Forderungen

- » Zügige Fertigstellung des Ausbaus der B 404 zur A 21 von Nettelsee bis Kiel-Wellsee
- » Zügige Planung und Umsetzung des Anschlusses im Bereich der Landeshauptstadt Kiel
- » Anschluss der Edisonstraße (Kiel-Wellsee) von und nach Süden
- » Vierstreifiger Ausbau der A 21 bis zur A 24
- » Weiterbau der A 21 als Ostumfahrung Hamburgs von der A 24 bis zur A 39, inklusive Elbquerung

Die A 21 ist neben der A 7 eine weitere wichtige Nord-Süd-Verkehrsachse in Schleswig-Holstein. Der Ausbau der A 21 verbessert – insbesondere in Verbindung mit der A 20 – die Erreichbarkeit des Zentrums des Landes Schleswig-Holstein aus den südöstlichen Landesteilen. Insbesondere für die Häfen in Kiel und Lübeck stellt der Ausbau der A 21 eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Seehafen-Hinterlandanbindungen dar.

Die größten planerischen Schwierigkeiten gibt es im Moment auf dem Kieler Stadtgebiet. Geeignete Trassenvarianten zum Anschluss der A 21 ins Kieler Stadtgebiet wurden bereits geprüft. Entscheidend sind eine Entlastung des stark belasteten Theodor-Heuss-Rings durch die neue Trasse der A 21 sowie die Verbesserung der Erschließung der angrenzenden Gewerbegebiete und der Anbindung des Ostuferhafens. Am besten wird dies durch den Bau der als Südspange bezeichneten Eckverbindung zwischen der auszubauenden B 404 und der B 76 als nördlichstem Teilstück der A 21 gewährleistet.

Im südlichen Bereich zwischen Bargtheide bis Kasseburg (Anschlussstelle Schwarzenbek/Grande A 24) wird die B 404 als Übergangslösung dreispurig ausgebaut. Die ersten drei Teilstücke wurden bereits fertiggestellt. Der Spatenstich für den vierten Abschnitt ist für 2022 geplant.

Für ihre volle Leistungsfähigkeit muss die A 21 zunächst bis zur A 24 vierspurig ausgebaut werden und über eine weitere Querung der Elbe als Ostumfahrung Hamburgs von der A 24 bis an die A 39 angebunden werden.

Durch den Bau einer A 21 auf ganzem Verlauf entsteht ein hoher verkehrlicher Wert für den gesamten Norden. Sechs Autobahnen (A 1, A 7, A 20, A 21, A 25 und A 39) werden zu einem Netz vereint. Die Vervollständigung dieses Netzes durch die A 21 stellt einen unschätzbaren Bypass für die gesamte Metropolregion dar, der mit relativ geringen Baukosten realisiert werden kann.

Der Ausbau der B 404 zur A 21 befindet sich von der A 1 bis zur A 24 im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030, ab Anschlussstelle Schwarzenbek bis zur A 39 in Niedersachsen dagegen nur im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Auch dieser weitere wichtige Abschnitt in Richtung Geesthacht mit Elbquerung bis zur A 39 sollte bei der nächsten Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes in den Vordringlichen Bedarf hochgestuft werden.

Die Gründe für die Ausbaunotwendigkeit des Autobahnnetzes der Metropolregion sind vielfältig. Seit Jahren wird in dem Raum eine dynamische Wirtschaftsentwicklung verzeichnet, die perspektivisch noch weiter zunehmen wird. Das Verkehrswachstum im Hamburger Hafen sowie in den Ostseehäfen wird weiter steigen und die bevorstehende Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung wird zu einem zusätzlichen Anstieg der Wirtschaftsverkehre in der Region führen. Außerdem stoßen die stadtnahen Hamburger Autobahnen A 1 und A 7 bereits heute vielfach an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Ausbau der B 404 zu einer Autobahn führt diese Verbindung mit zahlreichen Unfallschwerpunkten außerdem auf den höchsten Sicherheitsstandard.



Legende

- A 23
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

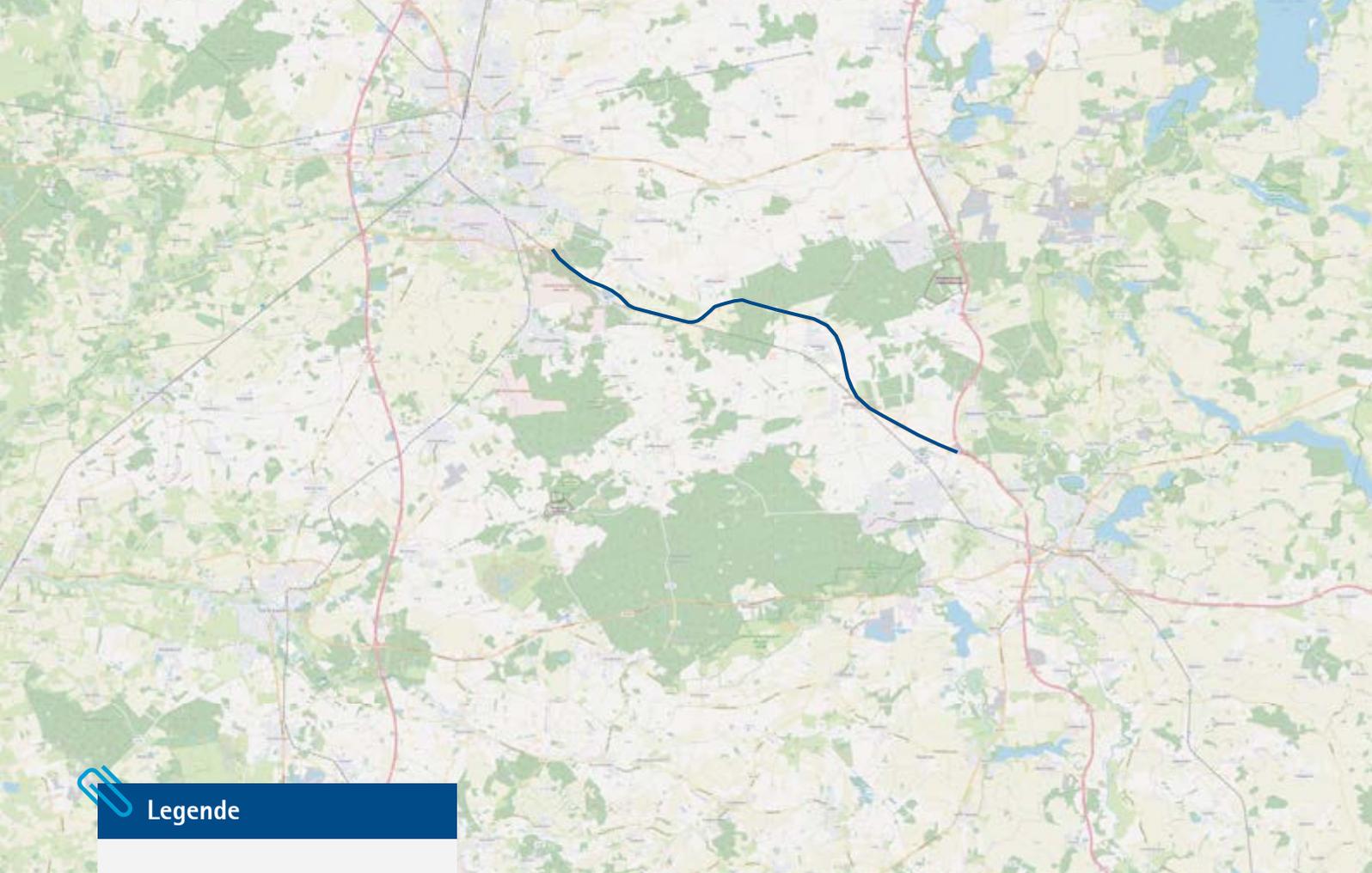
A 23: Sechsspuriger Ausbau Hamburg–Tornesch

Forderungen

- » Sechsspuriger Ausbau der A 23 zwischen dem Dreieck Hamburg-Nordwest und Anschlussstelle Tornesch

Die A 23 zwischen Hamburg und Heide ist die Haupteerschließungsachse der Untereifelregion und der Westküste Schleswig-Holsteins in Richtung Hamburg. Ihre Weiterführung nach Norden als B 5 ist darüber hinaus eine wichtige Verbindung nach Dänemark. Damit spielt die A 23 nicht nur eine Schlüsselrolle für Wirtschafts- und Tourismusverkehre, sondern wickelt im südlichen Teil Schleswig-Holsteins zu einem ganz wesentlichen Teil den Personen- und Güteraustausch zwischen Hamburg und seinem nordwestlichen Umland ab. Zudem ist sie als Erschließung des Industrie- und Hafenstandortes Brunsbüttel von wirtschaftlicher Bedeutung für die ganze Region.

Angesichts der dynamischen Entwicklung der Metropolregion Hamburg kommt auch einem leistungsfähigen Ausbau zwischen Hamburg-Nordwest und Tornesch eine große Bedeutung zu, denn die hohe Belastung vermindert nicht nur zu den Stoßzeiten die Attraktivität des Standortes. Zudem wird im Zuge der Fertigstellung der A 20 bei Hohenfelde im Kreis Steinburg ein wichtiges Autobahnkreuz entstehen, das zu weiter steigenden Verkehrszahlen auf der A 23 führen dürfte. Trotz der Flächenknappheit ist aus verkehrlichen Aspekten deshalb ein sechsspuriger Ausbau der A 23 zwischen dem Dreieck Hamburg-Nordwest und Tornesch anzustreben.



Legende

— B 205

*Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS*

B 205: Erhöhung der Leistungsfähigkeit Neumünster-Bad Segeberg

Forderungen

- » Untersuchung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Wegen der hohen Verkehrsmengen, vor allem im Schwerlastverkehr, muss eine weitere Ertüchtigung der B 205 untersucht werden. Die auf anderen Straßen in Schleswig-Holstein erfolgreich eingeführte wechselseitige Dreistreifigkeit (2+1) sollte geprüft und in geeigneten Abschnitten eingerichtet werden.

Auch nach dem Bau und der Freigabe der A 20 wird die Verkehrsführung auf der B 205 von der A 7 Höhe Neumünster bis nach Bad Segeberg zur A 20/A 21 als Abkürzung attraktiv für den Schwerlastverkehr bleiben. Die Ertüchtigung ist auch zur Komplettierung eines leistungsfähigen Fernstraßennetzes in Schleswig-Holstein zielführend. Im Falle von Störungen (Unfälle, Staus, Baustellen) auf den genannten Autobahnen könnte die B 205 eine wichtige Bypassfunktion übernehmen.



Legende

- A 20
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

A 20: Weiterbau ab Bad Segeberg

Forderungen

- » Umgehende Umsetzung der festen Unterelbequerung
- » Planfeststellungsverfahren und Fehlerheilverfahren zügig abschließen
- » Umsetzung aller Teilabschnitte der A 20
- » Aufnahme in das TEN-V-Kernnetz der EU

Der Weiterbau der Küstenroute A 20 mit fester Unterelbequerung ist das wichtigste Verkehrsprojekt Schleswig-Holsteins. Mit der Nord-West-Umfahrung Hamburgs setzt sie die bereits bestehende Ostseeautobahn von Stettin bis Weede bei Bad Segeberg fort. Sie schließt zukünftig Schleswig-Holstein über die Elbequerung bei Glückstadt direkt an Niedersachsen an. Die A 20 ist Bestandteil des Gesamtnetzes im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). Als Ost-West-Magistrale von Polen bis zu den Niederlanden hat die Küstenroute europaweite Bedeutung und wird künftig für die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen sowie den Transitverkehr von zentraler Bedeutung sein. Die A 20 sollte daher in das TEN-V-Kernnetz (Core Network) als Teil einer künftigen „Via Hanseatica“ (Korridor Amsterdam–Bremen–Hamburg–Wismar–Rostock–Stettin–Danzig–Riga) hochgestuft werden.

Zusammen mit der festen Untereibequerung schafft die Küstenroute auch die verkehrliche Verbindung innerhalb der Untereibeberregion. Mit der direkten Verbindung der beiden Elbeseiten kann die Region ihre Standortqualität und wirtschaftlichen Potenziale als gemeinsamer Wirtschaftsraum an der Küste voll entfalten. Insgesamt ist die feste Untereibequerung der wichtigste Teilabschnitt der A 20 mit den größten Wachstumseffekten. Deshalb und wegen ihrer Bauzeit muss sie vorrangig geplant und umgesetzt werden.

Da die A 20 nur mit ihrer niedersächsischen Weiterführung ihren vollen Verkehrswert entfaltet, muss diese ebenfalls zügig vorangetrieben werden. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die verbliebenen sechs Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein waren ursprünglich für 2013/2014 geplant. Allerdings ist bis heute keines der Verfahren abgeschlossen. Ende 2017 hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) die Planungen übernommen und befindet sich gerade in der Bearbeitung der Fehlerhebungsverfahren, neuer Kartierungen und Anpassungen an die sich geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen. Seit 2019 werden die Verfahren der Planfeststellung nacheinander abgearbeitet und sollen möglichst bald beendet werden.

Die A 20 ist weiterhin eine bedeutende Ost-West-Verbindung innerhalb Schleswig-Holsteins. Diese Funktion wird bis heute nur von einspurigen Bundesstraßen wahrgenommen. Zukünftig wird sie somit den Südosten des Landes qualitativer mit der Mitte und den westlichen Landesteilen verbinden und eröffnet dadurch dem gesamten Land eine Chance zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung.

Weitere Informationen zur Küstenroute erhalten Sie unter www.kuestenroute.de.



Bild: grafik-foto.de

3. b) Schiene

Themenübersicht

Sicherheit und Leichtigkeit sowie Innovationen und Qualifizierung

- Schienenverkehr
- Eisenbahnknoten Hamburg
- Schienenprojekte für ganz Schleswig-Holstein

Das Eisenbahnnetz in Schleswig-Holstein weist zusammengenommen eine Länge von mehr als 1.300 Kilometer auf. Es wird von unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen für den Personenfern- und -nahverkehr sowie für den Schienengüterverkehr genutzt. Traditionell ist das Schienennetz in Schleswig-Holstein auf den Knoten Hamburg ausgerichtet, auf den die wichtigen Hauptstrecken von Sylt („Marschbahn“), Flensburg („Jütlandlinie“), Fehmarn („Vogelfluglinie“) und Kiel zulaufen. Ergänzt wird das Netz durch Querverbindungen und Nahverkehrsstrecken in der Metropolregion Hamburg. Der immer noch zunehmende Güterverkehr sowie der steigende Wunsch der Wirtschaft nach einer spürbaren Verlagerung von Transporten vom Lkw auf die Schiene erhöhen auch und gerade in Schleswig-Holstein den Druck, die Schieneninfrastruktur bedarfsgerecht und leistungsfähig zu ertüchtigen bzw. auszubauen. Der beschlossene Deutschlandtakt, verbunden mit einer erhöhten Taktung vieler Verbindungen, erfordert eine erhebliche kapazitative Neuausrichtung des Netzes – sowohl auf den Haupttrouten als auch bei den Querverbindungen. Die Metropole Hamburg ist ein schwerwiegender Verkehrsengpass im Schienengüterverkehr. Deshalb sollten Ausweichstrecken bzw. Bypässe speziell für den Schienengüterverkehr geschaffen und elektrifiziert werden. Zudem ist eine ausreichende Infrastruktur an leistungsfähigen Terminals für den Kombinierten Verkehr im Interesse einer besseren Verzahnung des Straßen- und Schienengüterverkehrs unerlässlich.



Kurz erklärt

Eisenbahnunternehmen

In Deutschland sind zahlreiche Eisenbahngesellschaften tätig. Möglich ist dies seit der Bahnreform im Jahr 1994. Seither wird zwischen Eisenbahninfrastruktur- (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterschieden. Die zuständige Genehmigungsbehörde für bundeseigene oder ausländische EIU und EVU ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), für die sogenannten nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-) Bahnen dagegen das jeweilige Bundesland, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.



Bild: Sabine Schulz

Schienerverkehr

Forderungen

- » Schienenverkehre stärken
- » Schieneninfrastruktur ausbauen und modernisieren
- » Digitalisierung und ETCS vorantreiben
- » Angebote im Schienenverkehr ausweiten und verbessern
- » Stillgelegte Gleisstrecken untersuchen und bei positivem Kosten-Nutzen-Verhältnis reaktivieren
- » „Schienengüterverkehrscoach (SGV-Coach) oder Railcoach“ für schleswig-holsteinische Wirtschaft einrichten
- » Bedarfsermittlung von Gleisanschlüssen durchführen
- » Förderbedingungen für private Schieneninfrastruktur stetig prüfen und ggf. anpassen
- » Schieneninfrastruktur und Gleisanschlüsse anpassen und verbessern
- » Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr stärker entmischen
- » Netzstabilität durch Bypassmaßnahmen erhöhen



Kurz erklärt

European Train Control System

Das European Train Control System (Europäisches Zugsicherungssystem), kurz ETCS, ermöglicht das Fahren ohne Haupt- und Vorsignale und erhöht dabei zugleich die Sicherheit. Vergleichbar ist das System mit einem Autopiloten, wie er in der Verkehrsflugfahrt bereits seit Jahrzehnten üblich ist.

- » Erhöhung der Schienennetzkapazität durch zusätzliche Elbbrücken in Hamburg
- » Schienenpersonennahverkehr ausbauen; allerdings nicht zulasten des Güterverkehrs
- » Strecken elektrifizieren oder alternative Ladeinfrastruktur schaffen
- » Durchgehendes 740-Meter-Netz im Güterverkehr
- » Fairen Wettbewerb auf der Schiene und zwischen den Verkehrsträgern sicherstellen
- » Lärmschutz und Digitalisierung bei der Schiene vorantreiben und entsprechende Technologien und Techniken fördern
- » Intermodalität im Güterverkehr verbessern und fördern
- » Landesweites Qualitätsmanagement einrichten, inklusive ausreichender Fahrzeugvorhaltung und passenden Werkstattkapazitäten

Der Verkehrsträger Schiene ist als sicher, umweltschonend und zuverlässig anerkannt. Ihm kommt deshalb bei der Reduzierung der Treibhausgasemissionen eine wichtige Rolle zu und muss deshalb gestärkt werden. Auch wenn längst nicht alle Verkehre auf die Schiene verlagert werden können, so besteht doch ein erhebliches Potenzial. Für die Wirtschaft ist die Anbindung Schleswig-Holsteins an das regionale, nationale und internationale Schienennetz und eine intelligente Vernetzung von Nah- und Fernverkehr im ländlichen Raum von zentraler Bedeutung. Deshalb sind dauerhaft weitere Investitionsmittel nötig, und Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen, noch stärker als bisher geschehen, beschleunigt werden. Ziel muss sein, durch Ausbaumaßnahmen und Ertüchtigungen die Kapazitäten im Schienengüter- und im Personenverkehr deutlich zu erhöhen. Außerdem müssen die Chancen der Digitalisierung für Kapazitätssteigerungen im Schienenverkehr erkannt werden. Durch digitale signaltechnische Ausrüstungen (ETCS) an Infrastruktur und Fahrzeugen ließen sich mittelfristig erhebliche Rationalisierungspotenziale im Fahrbetrieb erlangen. Aufgrund erheblicher Personalengpässe in der Branche wird die angestrebte Angebotserweiterung – die aktuell parallel überall in Deutschland anläuft – nur durch weitreichende Digitalisierung des Fahrbetriebs (automatisiertes Fahren) gelingen. ETCS muss vor diesem Hintergrund dringend ausgebaut werden. Schleswig-Holstein kann hier eine Vorreiterrolle einnehmen, denn die bundesweit erste ETCS-Anwendung für nichtbundeseigene Bahnen wird bei uns auf der Strecke Niebüll–Grenze–Esbjerg umgesetzt.

Zur Attraktivitätssteigerung der Schiene müssen parallel Angebote ausgeweitet und verbessert werden. Hierzu zählen neben Anbindungen und Taktverdichtungen auch bessere Anreize für Unternehmen, Güter auf der Schiene zu transportieren. Außerdem sollten die Förderbedingungen für Gleisanschlüsse stetig überprüft und, falls nötig, bedarfsgerecht angepasst und verbessert werden. Eine weitere wichtige Rolle bei der Entwicklung der Schieneninfrastruktur spielen nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Um deren Entwicklung zu unterstützen und die Potenziale bei der Entwicklung privater Eisenbahninfrastruktur zu heben, müssen Wettbewerbsnachteile gegenüber der bundeseigenen Deutschen Bahn beseitigt und ggf. Förderbedingungen angepasst werden.

Weiteres Potenzial liegt in Streckenreaktivierungen. Dabei können sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr profitieren. Das Land hat 2020 bereits zahlreiche Gleisstrecken, die für eine Reaktivierung grundsätzlich in Frage kämen, im Hinblick auf ihre erwartete Nutzung untersucht.



Kurz erklärt

740-Meter-Netz

Europaweit sind 740 Meter lange, teils auch 835 Meter lange Güterzüge Standard. Weltweit sind Güterzüge unterwegs, die 1.000 Meter und mehr lang sind. Auf dem deutschen Schienennetz hingegen sind mehr als die Hälfte aller Güterzüge kürzer als 600 Meter. Im Durchschnitt rollt ein Güterzug mit 25 bis 30 Waggons über die deutschen Schienen. Für die Zukunft ist geplant, dass auch hierzulande 740 Meter lange Güterzüge (mit 35 Waggons) verkehren sollen. Ein 740-Meter-Güterzug ersetzt 52 Lkws.

Leider wurde damals nur wenigen Strecken ein ausreichend positiver Nutzen bescheinigt. Vor dem Hintergrund der neuen klima- und infrastrukturpolitischen Zielsetzungen und dem damit verbundenen Druck, die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen, sollten erneut eine Reaktivierungsstudie durchgeführt und weitere Strecken reaktiviert werden.

Außerdem nötig ist ein zentraler „Kümmerer“ bzw. ein „SGV-Coach“ als Vermittler zwischen den Unternehmen und den fachlich zuständigen Ebenen in der Verwaltung und in der Politik; dies natürlich auch immer mit dem Fokus auf die Minderung von Risiken und Kosten. Zudem ist der wirkliche Bedarf an Gleisanschlüssen in Schleswig-Holstein durch eine nähere Marktbetrachtung zeitnah zu ermitteln. Positive Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit belegen aber bereits jetzt, trotz aller Schwierigkeiten in der praktischen Umsetzung, den logistischen Bedarf nach solchen Anlagen. Darum fördert der Bund bereits seit 2004 den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen. Hinzugekommen sind seit dem 1. März 2021 Zuführungs- und Industriestammgleise sowie multifunktionale Anlagen (z. B. Railports). Außerdem umfasst die Förderung neben Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung auch den Ersatz verschlissener Anlagen. Diese Entwicklung wird ausdrücklich begrüßt. Deutlich besser werden müssen allerdings die Planungs- und Genehmigungswege für Gleisanschlüsse.

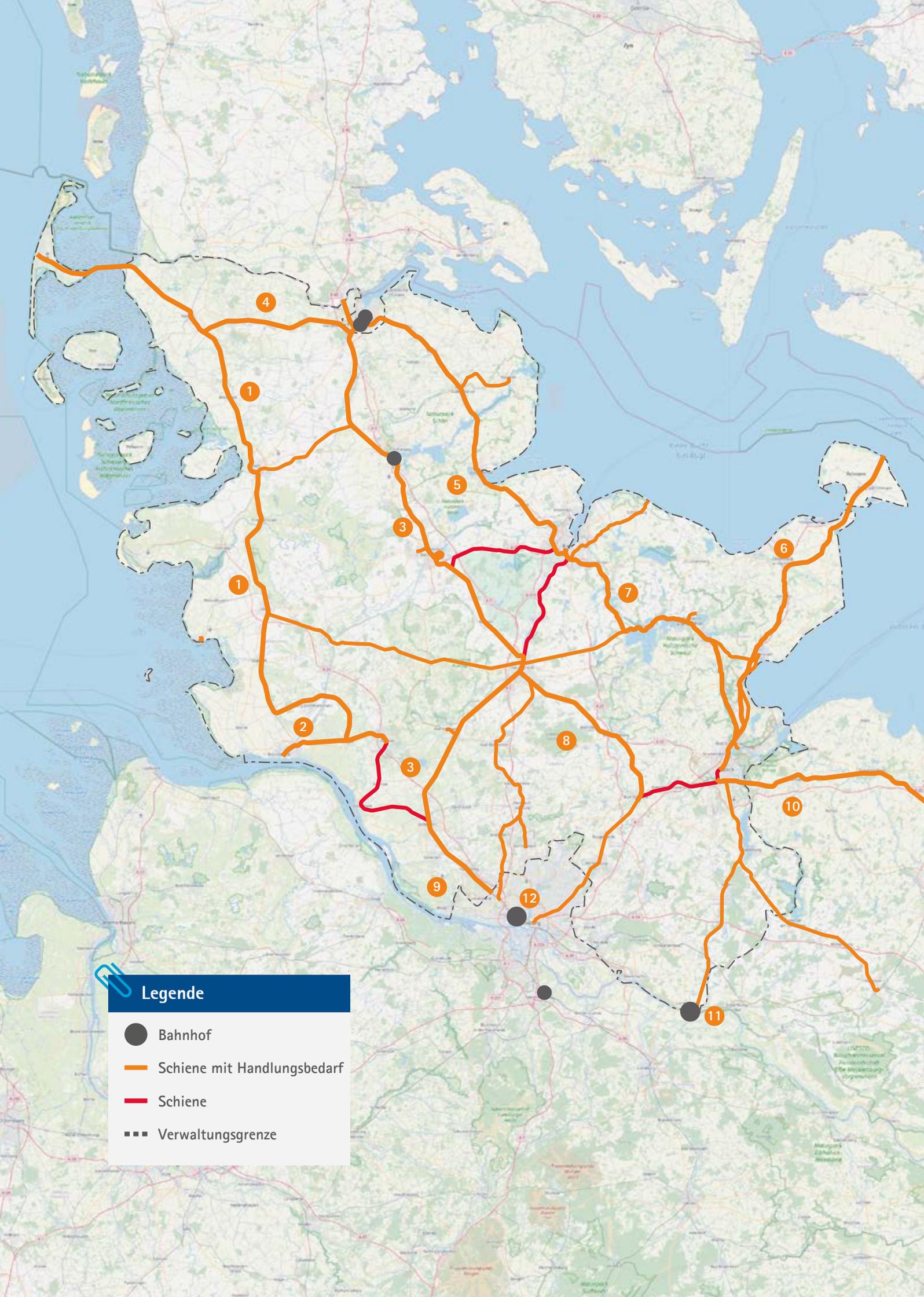
Außerdem müssen für einen leistungsfähigeren Schienenverkehr Trassenkonflikte zwischen Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr durch eine stärkere Entmischung reduziert werden. In Regionen, die am Rande urbaner Ballungsräume liegen, entlastet der Ausbau des Nahverkehrs die Straßen und ergänzt den Stadt-Umlandverkehr. Ihn gilt es voranzutreiben. Darüber hinaus tragen Investitionen in Bypassmaßnahmen bzw. Querverbindungen bspw. zwischen den Netzteilen an der West- und der Ostküste dazu bei, die Resilienz zu erhöhen und damit das Gesamtnetz widerstandsfähiger zu machen. Wichtig ist jedoch, dass eine Ertüchtigung des Schienenpersonennahverkehrs nicht zu Nachteilen im Güterverkehr führt.

Außerdem muss die Elektrifizierung von Bahnstrecken vorangetrieben werden. Schleswig-Holstein kommt derzeit auf eine Quote von knapp 30 Prozent und ist damit bundesdeutsches Schlusslicht. Der bundesdeutsche Durchschnitt liegt bei circa 60 Prozent. Neben einer Elektrifizierung sollte auch die Errichtung von Lade-/Tankinfrastruktur für alternative Antriebe geprüft bzw. im Einsatz vorangetrieben werden (z. B. LNG oder Wasserstoff). Für den Güterfernverkehr ist die Schiene nach der Straße der zweitwichtigste Verkehrsträger. Zur weiteren Stärkung bedarf es eines durchgehenden 740-Meter-Netzes und eines fairen Wettbewerbs. Maßnahmen wie geringere (weil geförderte) Trassen- und Anlagenpreise sowie niedrigere energiebezogene Steuern und Abgaben sind nur dann zielführend, wenn sichergestellt ist, dass derartige regulatorische Eingriffe nicht den Wettbewerb verzerren bzw. an anderer Stelle kompensiert werden.

Positive Impulse für den Schienenverkehr sind außerdem durch besseren Lärmschutz im Schienenverkehr – insbesondere im Schienengüterverkehr – zu erwarten. Eine Möglichkeit, Lärmemissionen zu reduzieren, ist an der Quelle – bspw. durch Flüsterbremsen. Darüber hinaus bietet besserer stationärer Lärmschutz Möglichkeiten, die Akzeptanz der Schiene zu steigern. Weiteres Potenzial, um positive Effekte für den Schienenverkehr zu entfalten, hat die Digitalisierung. Sensorik an Fahrzeugen und Fahrwegen sowie die Automatisierung im Fahr- und Rangierbetrieb erlauben eine intelligente Begleitung der Transportkette, eine effiziente Bündelung von Güterverkehrsaufkommen und perspektivisch auch autonomen Fahrbetrieb. Die Entwicklung, Erprobung und Implementierung entsprechender Technologien und Techniken im Bereich des Lärmschutzes sowie der Digitalisierung sollten daher stärker gefördert werden.

Im Schienengüterverkehr gibt es viele Neuentwicklungen, die den umweltfreundlichen Eisenbahnverkehr wirtschaftlicher und damit wettbewerbsfähiger machen können. Beispielhaft seien an dieser Stelle genannt: Hybridloks, Wasserstoffantriebe, akkubetriebene Lokomotiven, elektronische Zugleit- und -sicherungssysteme, der Einsatz von wettbewerbsfähigeren Güterwagen und Zuglängen sowie Plattformen zur digitalen Organisation logistischer Abläufe. All diese Innovationen kommen aber – wenn überhaupt – nur sehr verzögert in Schleswig-Holstein zum Einsatz. Dabei verfügt gerade Schleswig-Holstein über umfangreiche unternehmerische Kompetenzen in den Bereichen Schieneninfrastruktur, Schienengüterverkehr, Lokbau, Signaltechnik und digitale Lösungen. Diese Potenziale müssen stärker gehoben und innovative Impulse im Zusammenspiel mit Forschung und Lehre genutzt und umgesetzt werden.

Die Intermodalität der Seehäfen zeigt bereits heute, wie die Verlagerung des straßengebundenen Güterkraftverkehrs funktionieren kann. Sicher ist, nur mit Infrastrukturausbau wird es nicht funktionieren. Das wachsende Verkehrsaufkommen kann nur bewältigt werden, wenn die Stärken aller Verkehrsträger genutzt und miteinander verknüpft werden. Das wiederum setzt voraus, dass KV-Terminals über ausreichende Ressourcen verfügen beziehungsweise KV-Terminals und GVZ bedarfsgerecht ausgebaut und auf Wirtschafts- und Transportprozesse ausgerichtet sind. Zudem ist es wichtig, dass die KV-Terminals, die in GVZ beziehungsweise in deren Umfeld neu entstanden sind oder entstehen werden, über eine verkehrsgünstige Anbindung verfügen. Eine gute Erreichbarkeit vergrößert das Einzugsgebiet von KV-Umschlaganlagen und somit auch die Wirkungen von GVZ-Standorten auf die Verkehrsverlagerung. Innovationen im Kombinierten Verkehr müssen gefördert werden, um den Kombinierten Verkehr zukunftsfähig gestalten zu können.



Legende

- Bahnhof
- Schiene mit Handlungsbedarf
- Schiene
- Verwaltungsgrenze

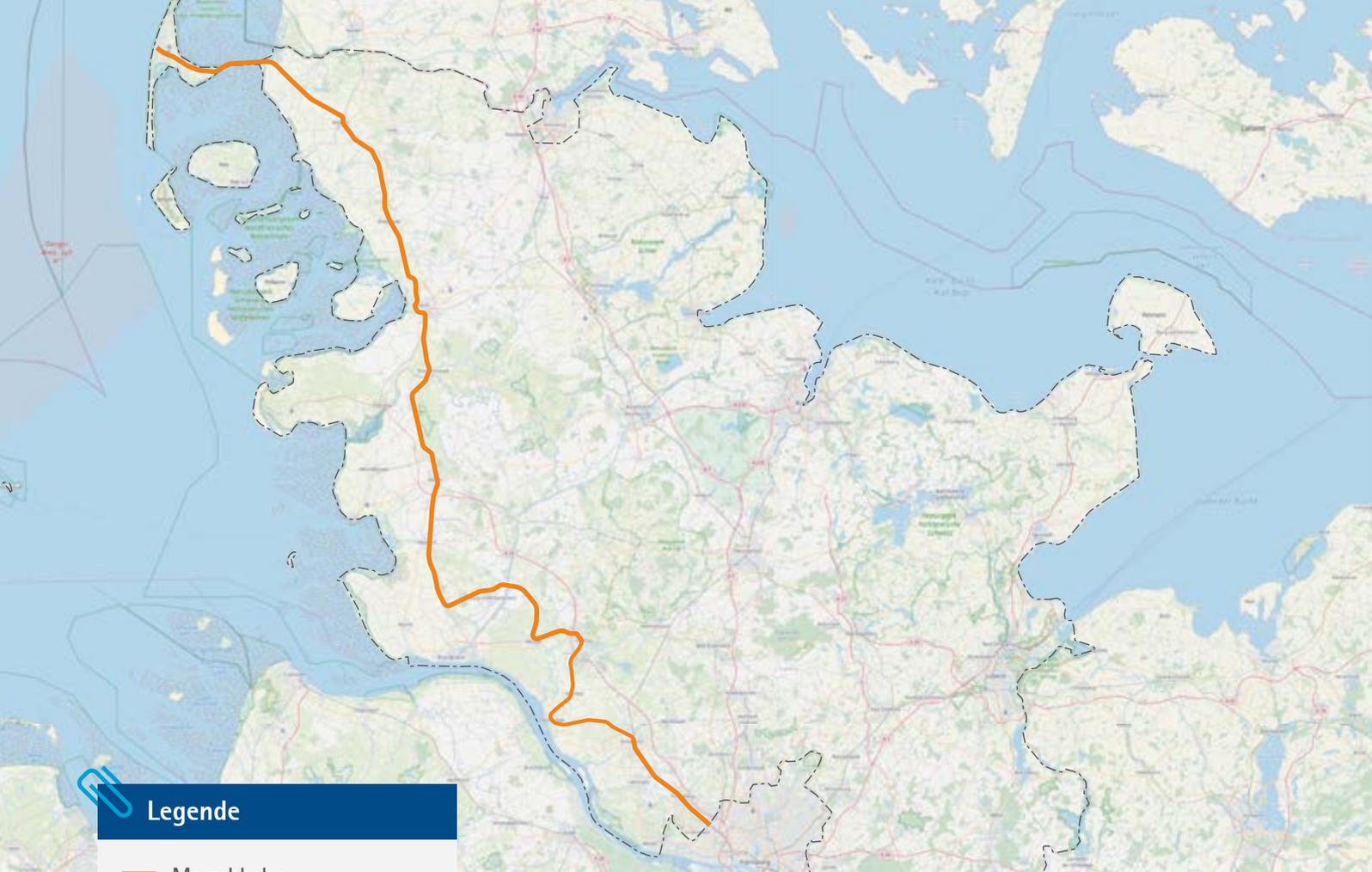
Übersicht Schienenprojekte für ganz Schleswig-Holstein

Die in den Grafiken abgebildete numerische Reihenfolge der Projekte beinhaltet keine Wertung oder Priorisierung durch die IHK Schleswig-Holstein.

Die grafische und kartografische Darstellung der Projekte erfolgt stilisiert und entspricht nicht immer den exakten Detailplanungen oder den maßstabsgetreuen Linienführungen.

Schiene

- 1 Hamburg-Westerland (Marschbahn)
- 2 Brunsbüttel: Schienenanbindung verbessern
- 3 Hamburg-Neumünster-Rendsburg-Flensburg (Jütlandlinie)
- 4 Niebüll-Flensburg
- 5 Kiel-Flensburg
- 6 Puttgarden-Lübeck (Vogelfluglinie)
- 7 Kiel-Lübeck
- 8 Neumünster-Bad Oldesloe
- 9 Elmshorn-Pinneberg-Hamburg Nord
- 10 Lübeck-Bad Kleinen-(Schwerin/Rostock)
- 11 Lübeck-Lüneburg: Elbbrücke Lauenburg/Elbe
- 12 Eisenbahnknoten Hamburg



Legende

- Marschbahn
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Hamburg-Westerland (Marschbahn)

Forderungen

- » Niebüll-Westerland zweigleisig ausbauen
- » Strecke ab Itzehoe bis Westerland elektrifizieren
- » Verfahrensbeschleunigung für Elektrifizierung bewirken
- » Autoverladung optimieren
- » Redundanzen in der elektrischen Versorgung sicherstellen
- » Eisenbahnhochbrücke Hochdonn für Güterverkehr ertüchtigen

Die 237 Kilometer lange „Marschbahn“ führt von Hamburg über Elmshorn, Itzehoe, Heide, Husum und Niebüll nach Westerland und stellt damit die Anbindung des westlichen Schleswig-Holsteins sowie der Insel Sylt – und indirekt auch der Inseln Amrum und Föhr – an das gesamtdeutsche Schienennetz dar. Mehr als fünf Millionen Reisende nutzen die Strecke zwischen Hamburg und Westerland jährlich. Für Einwohner und Gäste der Insel Sylt ist die Bahnanbindung die mit Abstand wichtigste Verkehrsanbindung. Eine Straßenanbindung existiert ebenso wenig wie eine innerdeutsche Fährverbindung. Wichtig ist die Bahnanbindung darüber hinaus für die mehr als 4.500 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die täglich zwischen dem Festland und der Insel Sylt pendeln. Doch nicht nur für Sylt-Verkehre, sondern auch für die Inseln Amrum und Föhr ist die Marschbahnroute von besonderer Relevanz.

Denn über den Marschbahnabzweiger Niebüll–Dagebüll gelangen 40 Prozent der IC-Marschbahn-Kunden durch Kurswagen nach Dagebüll und von dort zumeist auf die Inseln. Weitere Verkehre binden die wichtigen Tourismusstandorte Büsum und St. Peter-Ording an.

Die Marschbahn ist daher das Rückgrat der Schienenanbindung für die gesamte Westküste Schleswig-Holsteins und eine der zentralen Verkehrsachsen im Land. Die überwiegend zweigleisige Bahnstrecke ist bis Itzehoe elektrifiziert. Neben dieselbetriebenen IC-Zügen der Deutschen Bahn AG sowie einigen Leistungen im Güterverkehr nimmt die Strecke vor allem den intensiven Schienenpersonennahverkehr zwischen Hamburg und Westerland auf. Zwischen Niebüll und Westerland wird außerdem der Autozugverkehr abgewickelt.

Die Elektrifizierung des Abschnittes Itzehoe–Wilster (und weiter bis Brunsbüttel) sowie der zweigleisige Ausbau der Abschnitte Niebüll–Klanxbüll und Tinum–Morsum sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehen. Die Maßnahmen zwischen Niebüll und Westerland wurden darüber hinaus 2020 aufgrund ihrer hohen Dringlichkeit in das sog. „Gesetz zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich“ (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) aufgenommen, welches zu einer signifikanten Planungsbeschleunigung beitragen soll. Die Planungen zwischen Niebüll und Klanxbüll haben 2021 begonnen. Ein weiterer Meilenstein: Die Elektrifizierung ab Itzehoe ist seit 2021 im Landesnahverkehrsplan vorgesehen, und das Land hat zugesagt, die Planungen vorzufinanzieren. Damit ist eine der zentralen infrastrukturpolitischen Forderungen der Wirtschaft beschlossen. Geplant ist, die Maßnahme ab 2026 umzusetzen. Die Kosten in Höhe von insgesamt voraussichtlich 400 Millionen Euro für den Ausbau sollen zu einem Großteil durch den Bund übernommen über das novellierte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden. Ferner konnte erreicht werden, dass der Abzweiger von Niebüll nach Dagebüll bis 2024 elektrifiziert wird. Sowohl die Verkehre Richtung Sylt als auch die nach Dagebüll bzw. auf die Inseln Amrum und Föhr können damit zukünftig mit modernen, elektrischen ICs angefahren werden. Die Westroute über die Marschbahn wird damit noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Die Maßnahmen müssen nun zügig geplant und umgesetzt werden. Dabei sollten vor allem für die Elektrifizierung weitere Planungsbeschleunigungsmaßnahmen geprüft werden. Die Finanzierung ist landesseitig abzusichern. Trotz der großen sich abzeichnenden Erfolge gibt es in Verbindung mit der Marschbahn aber noch viel zu tun. Beispielsweise muss die Autoverladung für den Autozugverkehr dringend optimiert werden – sowohl auf der Insel Sylt als auch in Niebüll auf dem Festland. An beiden Standorten kommt es immer wieder zu weiträumigen Rückstaus und Auswirkungen auf den Zugverkehr. Mitgedacht werden sollte zudem die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke Jübek–Husum inkl. eines Begegnungsbahnhofs bei Wester-Ohrstedt. Die Elektrifizierung wird als Nebenprodukt der Elektrifizierung der Marschbahn ab Itzehoe notwendig. Zu diesem Ergebnis kommt die Variantenbetrachtung im Zuge der Machbarkeitsstudie des Landes zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe–Westerland zur Versorgung der Marschbahn mit Bahnstrom. Die Elektrifizierung der Strecke ergibt sich dabei aus den Abständen der Unterwerke und der Notwendigkeit, Redundanzen vorzuhalten, wenn ein Unterwerk ausfällt.

Außerdem muss bei der Weiterentwicklung der Marschbahn die Funktion der Strecke für den Güterverkehr berücksichtigt werden. In diesem Kontext muss die Eisenbahnhochbrücke Hochdonn ertüchtigt bzw. ihre Traglast erhöht werden. Güterzüge können die 2009 erneuerte Brücke nur mit maximal zehn beladenen Güterwagen passieren. Aktuell hat die Marschbahn zwar eine vergleichsweise geringe Relevanz für den Schienengüterverkehr, ihr südlicher Abschnitt bildet allerdings einen Teil der Erschließungsachse Brunsbüttels auf dem Schienenweg. Gleichzeitig erfordern die Raffinerie in Hemmingstedt und das hohe schienenaffine Aufkommen auch der Landwirtschaft eine wettbewerbsfähige Anbindung der Westküste auch im Schienengüterverkehr. Zudem ist zu erwarten, dass die Relevanz der gesamten Route für den Güterverkehr zunehmen wird, wenn künftig mehr Güter über die Schiene transportiert werden.



Legende

- Brunsbüttel-Itzehoe
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Brunsbüttel: Schienenanbindung verbessern

Forderungen

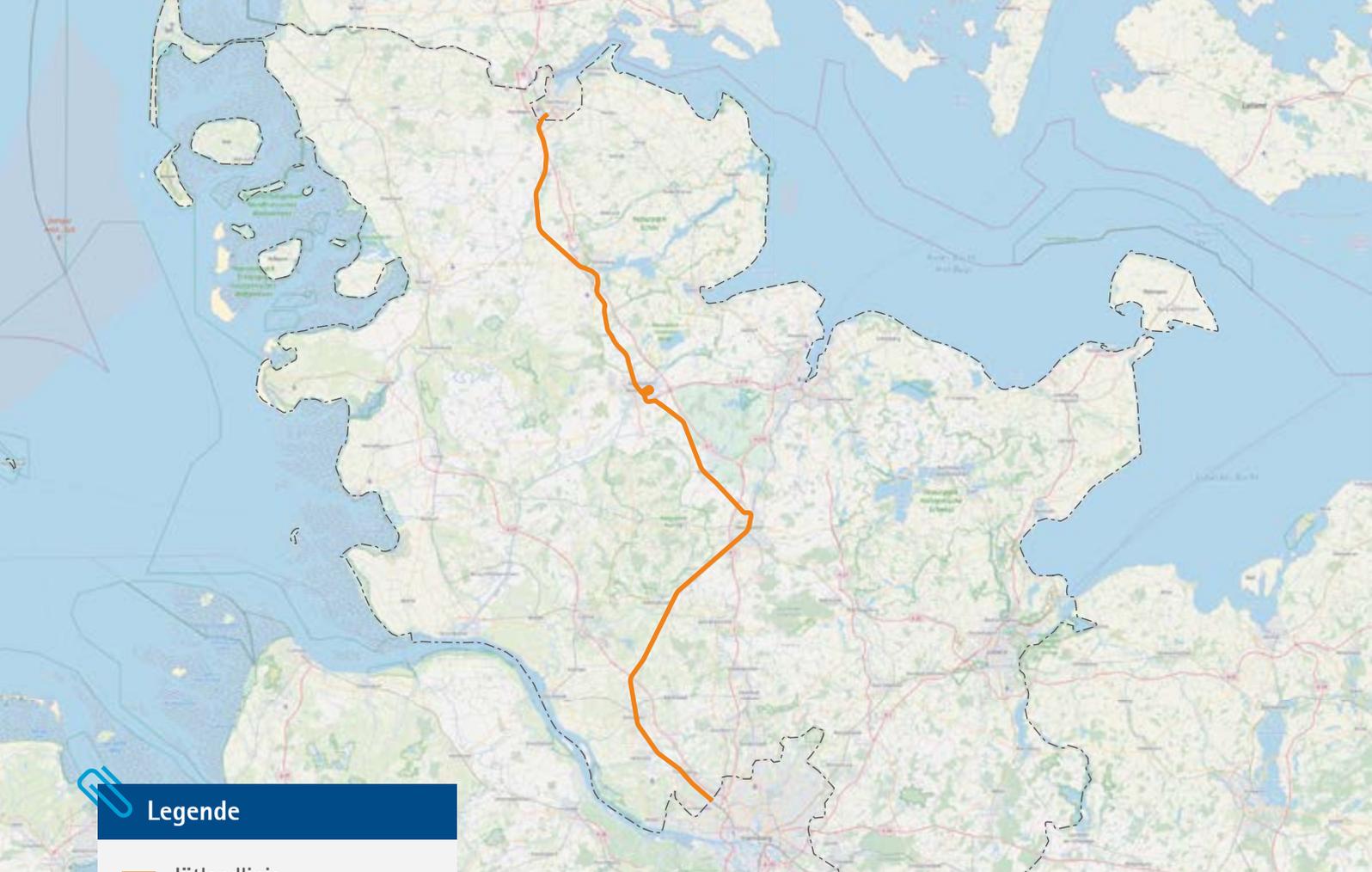
- » Elektrifizierung der Strecke Brunsbüttel-Itzehoe
- » Höchstgeschwindigkeiten steigern und Fahrzeiten verkürzen
- » Zweigleisiger Ausbau der Strecke Brunsbüttel-Wilster prüfen
- » Strecke Brunsbüttel-St. Michaelisdonn erhalten und entwickeln
- » Sanierung und Verlängerung des bestehenden Güterbahnhofs
- » Die Verlegung der Bahntrasse aus dem Total-Betriebsgelände heraus

Der Standort Brunsbüttel ist das größte zusammenhängende Industriegebiet in Schleswig-Holstein und verfügt, gemessen an der Umschlagsmenge und den zweitgrößten Seehafen Schleswig-Holsteins und den sechstgrößten Deutschlands. Seit mehr als 40 Jahren produzieren und handeln Unternehmen aus der Chemie- und Mineralölwirtschaft, Energieerzeuger, Logistiker und weiterer Industriezweige in Brunsbüttel. Sie alle profitieren von der strategischen Lage an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal und der Nähe zur sich dynamisch entwickelnden Metropole Hamburg. Über 12.500 Arbeitsplätze in der Region werden von den Unternehmen am Standort beeinflusst, mehr als 4.000 davon direkt in Brunsbüttel. Auch angesichts des geplanten Baus eines Energie-Import- und Distributionsterminals für LNG und Wasserstoff(derivate) kann der Hafen Brunsbüttel weiter an Bedeutung gewinnen.

Viele Industrieunternehmen in Brunsbüttel nutzen die Bahn zur Ver- und Entsorgung ihrer Betriebe, jedoch besteht für die Schienenanbindung des Brunsbütteler Industriegebietes dringender Handlungsbedarf. Aktuell ist Brunsbüttel schienenseitig lediglich über zwei eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecken angebunden, die in St. Michaelisdonn bzw. in Wilster auf die Strecke Hamburg–Westerland treffen. Das Gros des Güterverkehrs wird allerdings über die südlich des Nord-Ostsee-Kanals liegende Strecke Brunsbüttel–Wilster abgefertigt. Für zukünftige Entwicklungen bietet diese Strecke jedoch nicht die technischen Anforderungen und kapazitativen Reserven. Um die Bahnverkehre dort nach dem Stand der Technik nachhaltig und effizient zu gestalten, ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwingend erforderlich und ein zweigleisiger Ausbau zu prüfen.

Auch innerhalb des Industriegebietes sind Optimierungen an der Gleisinfrastruktur dringend erforderlich. Der Güterbahnhof ist abgängig und von der Länge nicht ausreichend, um Ganzzugseinheiten aufzunehmen, sodass es entweder einer grundlegenden Sanierung und Verlängerung des bestehenden Güterbahnhofs bedarf bzw. den Neubau des Güterbahnhofs außerhalb des Industriegebietes erfordert. Die Zugfahrten auf der Strecke Brunsbüttel–Wilster müssen zudem von den notwendigen Rangierfahrten entkoppelt sein, um ausreichend Kapazität auf der Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen, da aktuell keine Begegnungsverkehre möglich sind.

Des Weiteren führt die aktuelle Gleistrasse durch das Werksgelände der Total Bitumen Deutschland GmbH, wodurch Sicherheitsrisiken entstehen und Störungen im Ablauf des Unternehmens auftreten. Daher ist eine Verlegung der Gleise erforderlich.



Legende

- Jütlandlinie
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

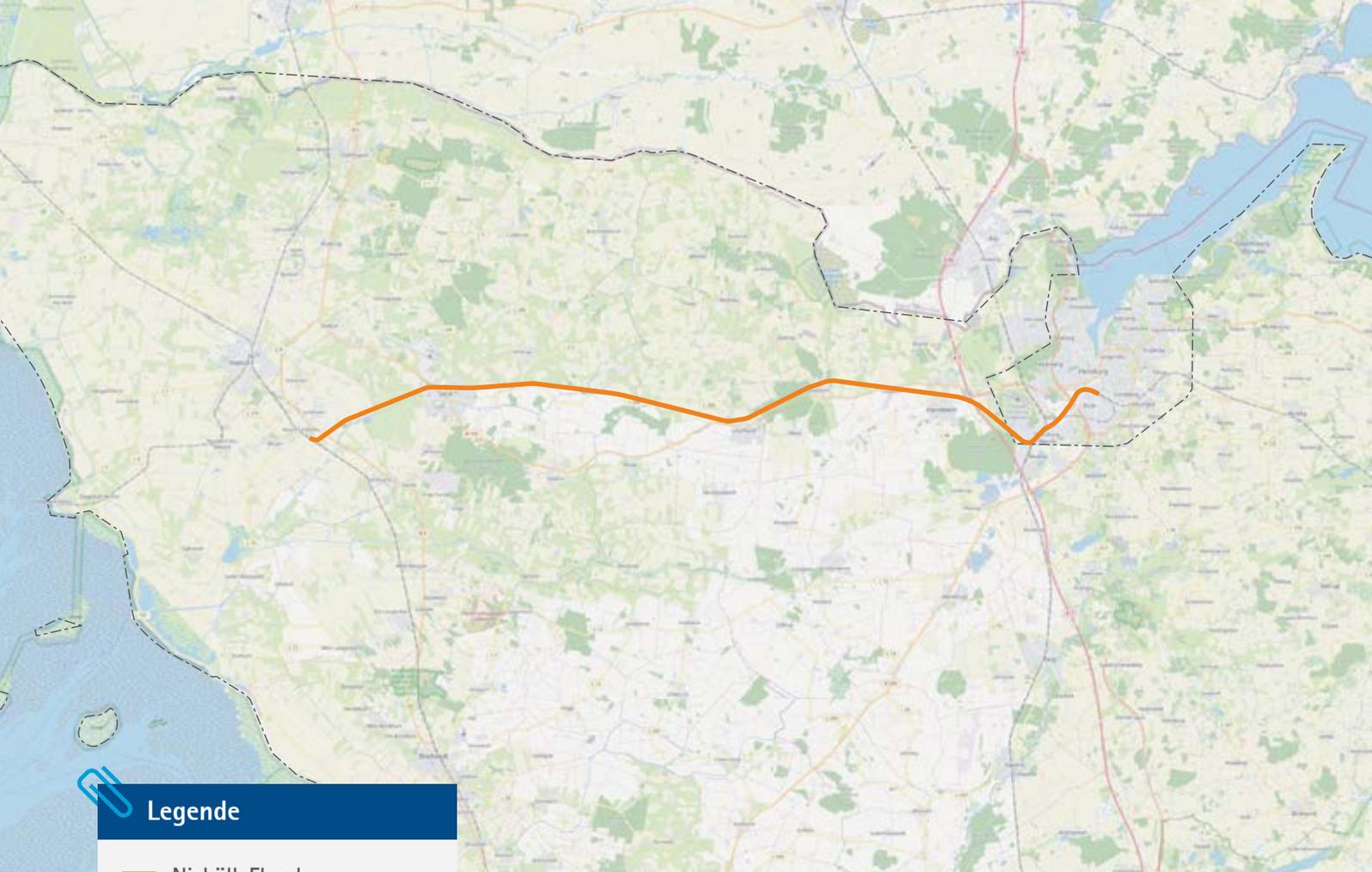
Hamburg–Neumünster–Rendsburg–Flensburg (Jütlandlinie)

Forderungen

- » Fahrzeitreduzierung zwischen Hamburg und Flensburg auf etwa 90 Minuten
- » Ertüchtigung der Strecke für höhere Geschwindigkeiten sowie Kapazitätserweiterungen

Die auch als „Jütlandlinie“ bezeichnete Strecke von Hamburg über Neumünster bis nach Flensburg und weiter Richtung Dänemark stellt eine der wichtigsten Bahnverbindungen in Schleswig-Holstein dar. Aufgrund ihrer Relevanz für den europäischen Verkehr ist sie außerdem Teil des Kernnetzkorridors „Scandinavian–Mediterranean“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). Sie dient nicht nur der Abwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zwischen der Bundesrepublik und Dänemark, sondern wird darüber hinaus auch im Personenverkehr intensiv genutzt. Neben Verbindungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen Flensburg und Neumünster bzw. Hamburg (sowie im südlichen Teil zwischen Kiel und Hamburg) nimmt die Strecke auch einige Züge des Fernverkehrs auf. Von Flensburg aus bieten die Dänischen Staatsbahnen (DSB) in einem Taktfahrplan Anschlussverbindungen in Richtung Kopenhagen an.

Die Spitzengeschwindigkeit auf der durchgehend zweigleisig ausgebauten, rund 175 Kilometer langen Jütlandlinie beträgt derzeit 160 Stundenkilometer. Topografische Gegebenheiten wie Ortsdurchfahrten und die Querung des Nord-Ostsee-Kanals führen jedoch dazu, dass diese Geschwindigkeit nicht auf der gesamten Strecke umsetzbar ist. Dies führt dazu, dass die Reisezeit zwischen Flensburg und Hamburg Hauptbahnhof heute im Fernverkehr 1 Stunde 55 Minuten, im durchgehenden Regionalverkehr 1 Stunde 59 Minuten beträgt. Diese Fahrdauer ist mit Blick auf die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu lang und sollte auf etwa 90 Minuten verkürzt werden. Dies könnte insbesondere erreicht werden durch (1) eine bauliche Optimierung der Strecke mit Ertüchtigung für Geschwindigkeiten von abschnittsweise mehr als 160 Stundenkilometer sowie (2) durch eine Kapazitätserweiterung des verkehrlich besonders stark belasteten Streckenabschnitts zwischen Elmshorn und Pinneberg (vgl. hierzu auch S. 96).



Legende

- Niebüll-Flensburg
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Niebüll-Flensburg

Forderungen

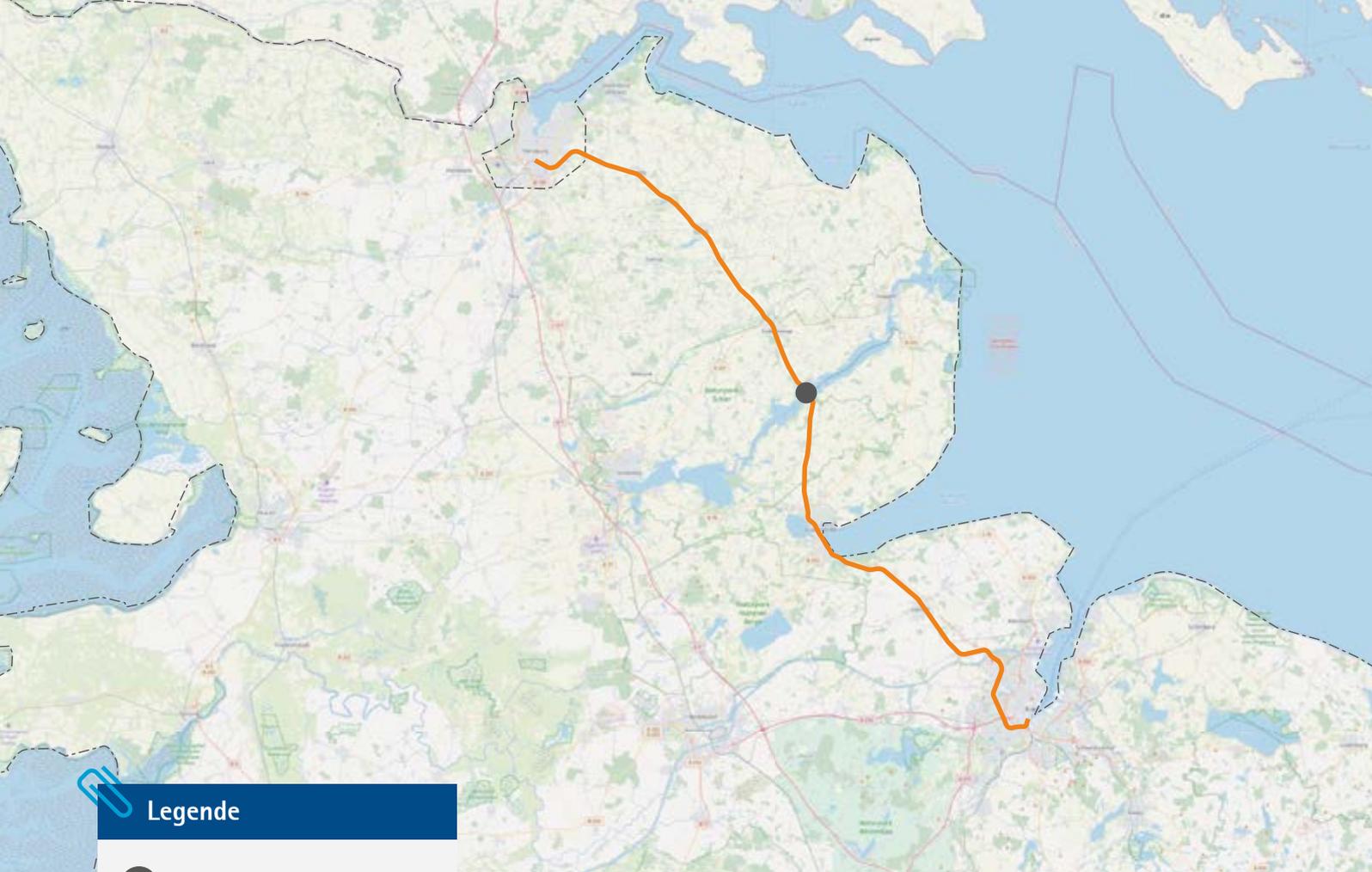
- » Reaktivierung der Strecke als Nahverkehrsstrecke vorantreiben
- » Finanzierung sicherstellen
- » Offene planerische Fragen klären (u. a. Bahnübergänge, Anbindung Flensburger Innenstadt)

Seit 1981 wird die Strecke Niebüll-Flensburg nicht mehr im Schienenpersonennahverkehr bedient. Für die militärische Nutzung blieb die Strecke allerdings zunächst noch erhalten. Seit 1999 ist sie komplett stillgelegt. Die Strecke ist allerdings nicht entwidmet. Der Oberbau ist in Teilen verfallen und überwuchert, aber auch heute liegen die Gleise weitestgehend noch. Technisch ist eine Reaktivierung ohne Weiteres möglich.

Die in den letzten Jahren erstellten Gutachten – zuletzt das OdeS-Gutachten – sprechen sich für eine Reaktivierung aus. Die Maßnahme wurde außerdem in den Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2022-2027 aufgenommen. Eine Reaktivierung und Elektrifizierung würde den Aufbau einer Nahverkehrsachse Flensburg-Niebüll-Westerland/Dagebüll ermöglichen und eine zusätzliche Verbindung in Ost-West-Richtung schaffen (Bypass). Das OdeS-Gutachten spricht sich für einen stündlichen RE Flensburg-Westerland, ergänzt durch eine Regionalbahn von Flensburg nach Schafflund aus. Beide Produkte sollen sich überlagern und bis Schafflund einen Halbstundentakt ermöglichen. Längerfristig ist aber von einem generellen Halbstundentakt auf der Strecke auszugehen.

Die Strecke soll für 120 Stundenkilometer ausgebaut und elektrifiziert werden. Die reaktivierte Bahnverbindung würde den Schnellbus Niebüll–Flensburg ersetzen. Die Fahrzeit zwischen Flensburg und der Westküste würde sich von aktuell gut 75 Minuten auf knapp 40 Minuten in etwa halbieren. Für Urlauber und Pendler wäre die Verbindung ein attraktives Nahverkehrsangebot. Um die Erschließungsqualität entlang der Bahnlinie trotz des Wegfalls des Schnellbusses weiterhin zu gewährleisten, sieht der LNVP ein abgestimmtes Bahn-Bus-Konzept vor. Demnach würde ein Bus Fahrgäste aus Ortschaften, die bislang an den Schnellbus angeschlossen sind, einsammeln und zur nächstgelegenen Bahnstation bringen, wo dann der direkte Wechsel in den Zug vorgesehen ist. Im Ergebnis würde dies sowohl im Einzugsbereich von Flensburg als auch bei Pendlerverkehren in Richtung Sylt zu einer signifikanten Verkehrsverlagerung auf die Schiene führen. Rund 25.000 Menschen in der Region wären wieder an den SPNV angeschlossen. Die Fahrgastprognose des Gutachtens OdeS liegt bei 1.600 bis 1.800 Fahrgästen an einem mittleren Werktag. Aus „Netz-Sicht“ würde zudem eine zusätzliche Verbindung in Ost-West-Richtung die Fehleranfälligkeit des Gesamtnetzes verringern und eine Ausweichroute bei Störungen im nördlichen Schleswig-Holstein bieten (Stichwort „höhere Resilienz“). Hiervon profitierten vor allem die touristischen Verkehre und die Pendler in Richtung der nordfriesischen Inseln.

Die Wirtschaft unterstützt die Reaktivierung der Strecke unter der Maßgabe, dass diese als Nahverkehrsangebot geplant und die Marschbahnroute nicht geschwächt wird. Die Marschbahn muss maßgeblich für den Personentransport sowie für touristische Verkehre und Zielregionen entlang der Westküste bleiben und entsprechend entwickelt werden.



Legende

- Brücke Lindaunis
- Kiel-Flensburg
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Kiel-Flensburg

Forderungen

- » Strecke ertüchtigen
- » Steigerung der Zugfrequenz und damit Attraktivitätssteigerung vor allem für Berufspendler
- » Schleibrücke Lindaunis schnellstmöglich umsetzen

Die Bahnstrecke Kiel-Flensburg muss langfristig ausgebaut werden. Durch eine Erhöhung der Zugfrequenz gewinnt die Strecke an Attraktivität, vor allem für Berufspendler aber auch den Tourismus. Die Strecke gilt als Beispiel für die erfolgreiche Entwicklung einer klassischen Nebenbahn im SPNV. In den frühen 1980er Jahren zumindest in Teilabschnitten akut stilllegungsgefährdet gewann die Strecke ab 1987 durch die Umsetzung neuer SPNV-Konzepte mit bundesweitem Pilotcharakter („Regional-Schnellbahn“) wieder an Popularität. Heute wird sie zwischen Kiel und Flensburg im Stundentakt mit modernen Leichttriebwagen bedient, im Abschnitt Kiel-Eckernförde besteht zu Hauptverkehrszeiten sogar ein Halbstundentakt.

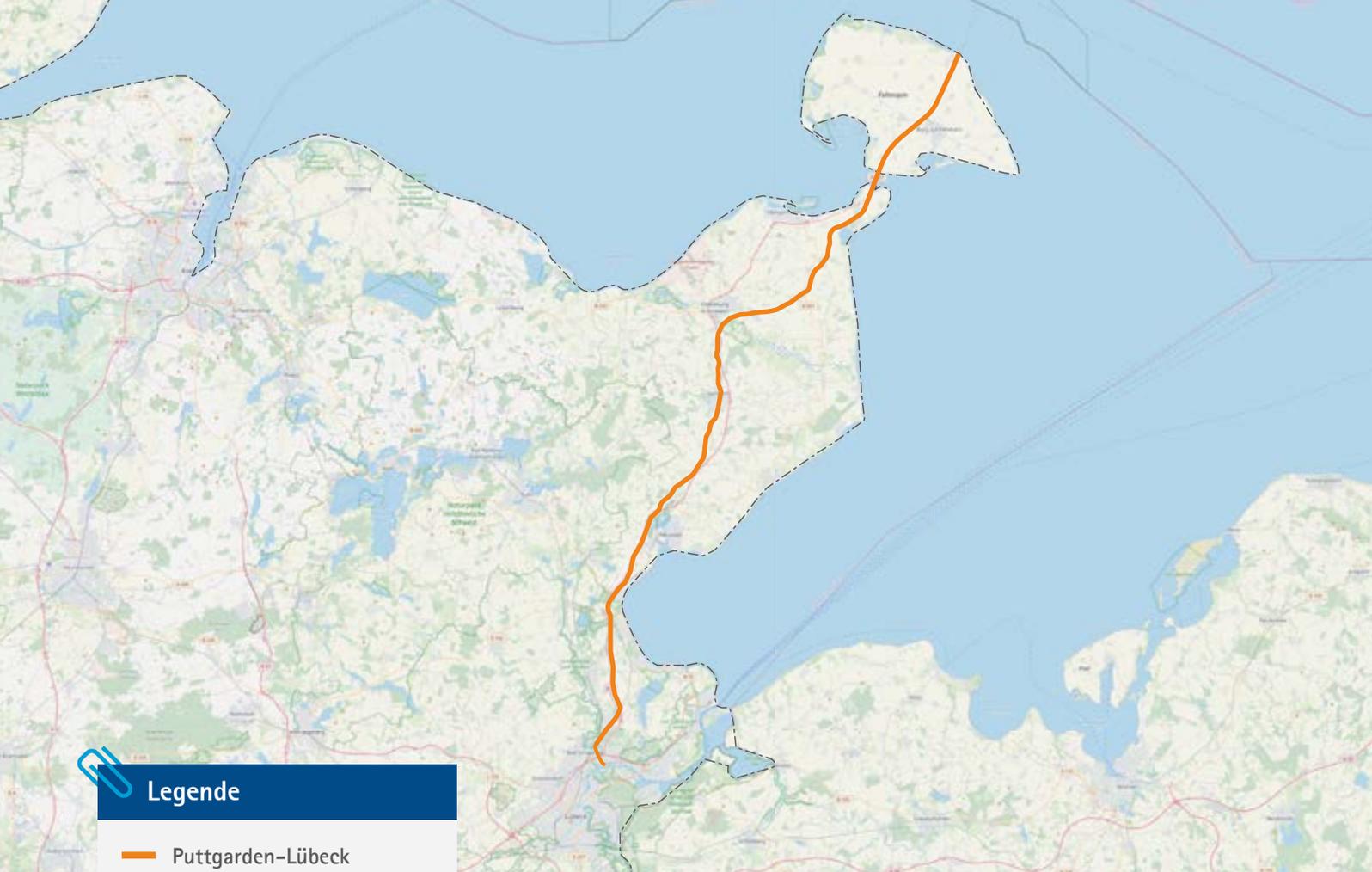
Die Strecke Kiel-Flensburg bietet deutliches Entwicklungspotenzial. Eine mittel- bis langfristige bauliche Ertüchtigung der Strecke kann – vor allem zu Stoßzeiten im Berufsverkehr – eine über den jetzigen Stundentakt hinausgehende, dichtere Zugtaktung ermöglichen. Dabei sollte auch eine Elektrifizierung der Strecke geprüft werden. Vorbild kann hier der Abschnitt Kiel-Eckernförde sein, der bereits im Halbstundentakt bedient wird.

Mit Blick auf den Deutschlandtakt sollte die Strecke insgesamt so ertüchtigt werden, dass der Zug zwischen Flensburg und Kiel in unter einer Stunde pendeln kann, anstatt wie heute in 1 Stunde 14 Minuten.

Ein zentrales Nadelöhr an der Strecke ist seit langem die kombinierte und klappbare Straßen- und Schienenbrücke Schleibrücke Lindaunis. Sie verbindet die Landkreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde und stellt eine der wichtigsten regionalen Verkehrsachsen auf der Strecke zwischen Flensburg und Kiel dar. Vermehrt auftretende Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten führten in den letzten Jahren und auch aktuell immer wieder zu Vollsperrungen. Die bestehende Brücke wird daher durch einen Neubau ersetzt, der nach derzeitigen Planungen ebenfalls als kombinierte Eisenbahn-Straße-Klappbrücke ausgeführt wird. Die Bauarbeiten sollten eigentlich Ende 2016 beginnen. Aufgrund von Verzögerungen im Genehmigungsprozess erteilte das Eisenbahn-Bundesamt die Genehmigung für den Neubau jedoch erst im Juli 2019. Die neue Brücke soll demnach östlich neben dem Bestandsbauwerk entstehen und 126 Meter lang sein. Die Straße wird von einem auf zwei Fahrstreifen verbreitert, Autos müssen bei Zugdurchfahrten warten. Fußgänger und Radfahrer erhalten einen drei Meter breiten Weg. Die Brücke verbreitert sich so von fünf auf zwölf Meter. Die Höchstgeschwindigkeit erhöht sich von 30 Stundenkilometer auf 50 Stundenkilometer auf der Straße und von 50 Stundenkilometer auf 80 Stundenkilometer für Schienenfahrzeuge.

Im September 2020 begannen die ersten Bauarbeiten zur Vorbereitung der Dammarbeiten und der Errichtung der neuen Pfeiler. Das Bauwerk muss jetzt schnellstmöglich umgesetzt werden. Komplikationen im Bauablauf, wie sie Mitte 2021 aufgetreten sind, sind nicht hinnehmbar. Die Deutsche Bahn muss alles tun, um die Funktionalität der alten Brücke während der kompletten Bauzeit zu garantieren. Gleichzeitig wird das Land aufgefordert, sich bereit zu erklären, im schlimmsten Fall (bspw. bei einem Totalausfall) ein Hilfsprogramm für betroffene Betriebe – insbesondere aus der vollständig vom Funktionieren der Klappbrücke abhängigen maritimen Wirtschaft – aufzusetzen.

Durch die Schaffung weiterer Haltepunkte (konkret geplant: Eckernförde-Süd und Neuwittenbek) könnten weitere Fahrgastpotenziale erschlossen werden. Langfristig sollte der Vorortverkehr rund um Kiel weiter ausgebaut werden, und auch die Regionalbahnen sollten im Halbstundentakt verkehren. Dann wären zahlreiche weitere Haltepunkte zwischen Kiel und Eckernförde möglich. Auch eine verbesserte touristische Anbindung der Schleiregion etwa durch saisonale Verkehre bis nach Kappeln sollte in Betracht gezogen werden.



Legende

- Puttgarden-Lübeck (Vogelfluglinie)
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Puttgarden-Lübeck (Vogelfluglinie)

Forderungen

- » Elektrifizierung
- » Zweigleisiger Ausbau der Bahnlinie Lübeck-Puttgarden
- » Bau eines dritten Gleises in Höhe Bad Schwartau

Die Ausbaumaßnahme ist Teil der Anbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) und Bestandteil des Staatsvertrags zwischen Dänemark und Deutschland zum Bau einer FBQ. Aufgrund der Relevanz der sogenannten „Vogelfluglinie“ für den europäischen Verkehr ist sie Teil des Kernnetzkorridors „Scandinavian-Mediterranean“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). Die Strecke wird große Teile des Schienengüterverkehrs in Nord-Süd-Richtung aufnehmen und gute Möglichkeiten bieten, den Personenverkehr im Nah- und Fernverkehr neu zu ordnen. Dies betrifft neue Angebote zwischen dem Öresund und Mecklenburg-Vorpommern/Berlin via Lübeck. Auch die Landeshauptstadt Kiel kann in dieses Konzept eingebunden werden. Von neuen Angeboten werden auch Nutzer von Nachtzugverbindungen nach Skandinavien oder Kontinentaleuropa profitieren. Wegen der Nähe der Trasse zur Wohnbebauung und zu Tourismusbetrieben ist der höchstmögliche Lärmschutz herzustellen.



Legende

- Kiel-Lübeck
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Kiel-Lübeck

Forderungen

- » Ertüchtigung der Schienenverbindung zwischen Kiel und Lübeck
- » Elektrifizierung

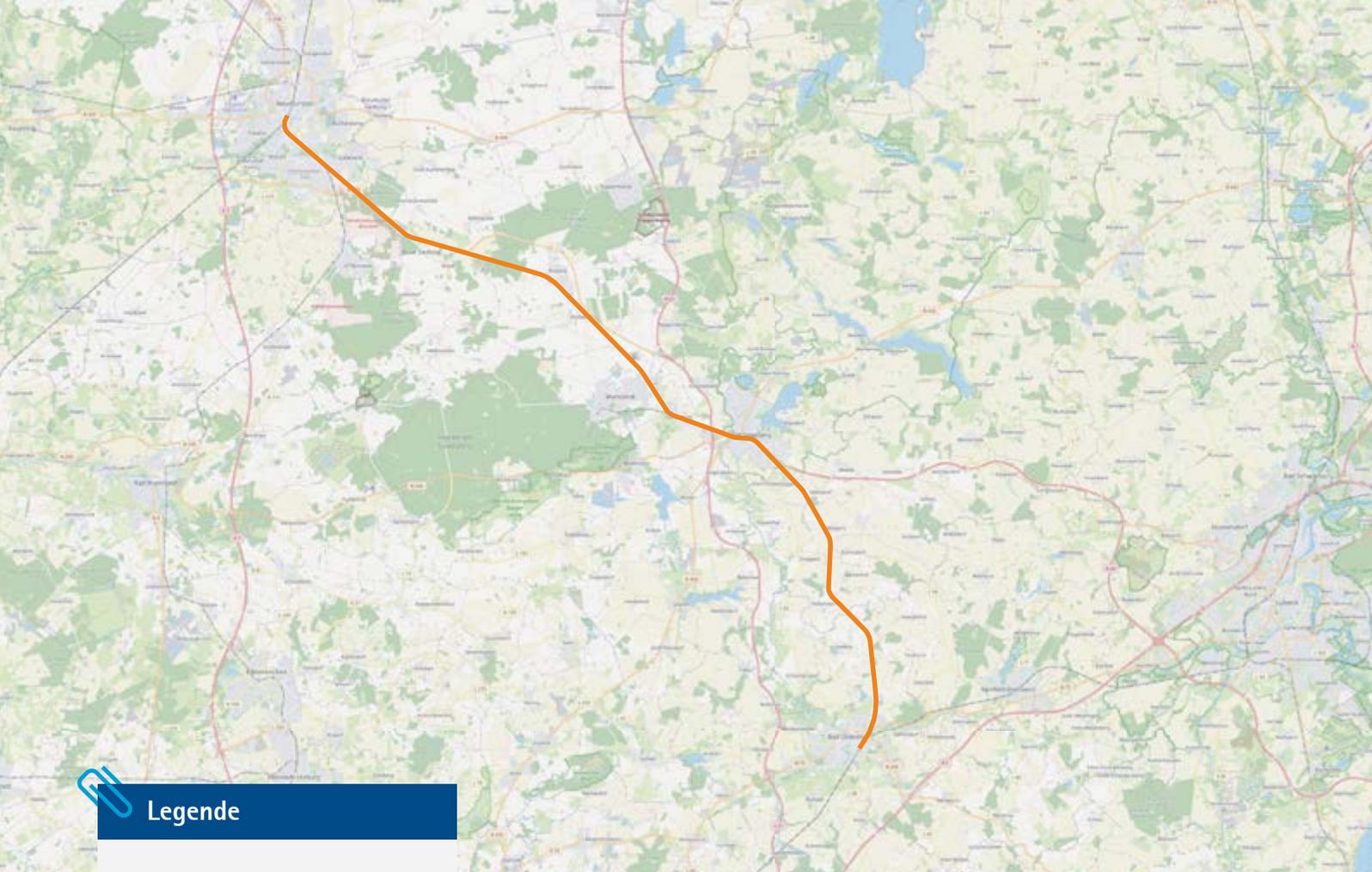
Die Schienenverbindung zwischen den beiden größten Oberzentren Schleswig-Holsteins gehört zu den am meisten genutzten Eisenbahnverbindungen im Land. Die Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert und größtenteils eingleisig. Wegen ihres Ausbaustandes ist die Strecke nur eingeschränkt leistungsfähig. So beträgt die Fahrzeit zwischen Lübeck und Kiel aktuell rund 1 Stunde 9 Minuten. Es verkehren zwei Züge pro Stunde: ein Regionalexpress und eine Regionalbahn. Die Fahrzeit der Regionalbahn ist mit nahezu 1 Stunde 30 Minuten für die Gesamtstrecke unattraktiv.

Die DB Netz AG plant eine Ertüchtigung der Strecke im Abschnitt Kiel-Preetz. Die Ertüchtigung des Abschnittes zwischen Preetz und Ascheberg wurde bereits 2010 fertiggestellt. Leider verzögert sich das Vorhaben immer wieder. Wenn es realisiert ist, soll die derzeit langsame Regionalbahn Kiel-Lübeck um ca. 15 Minuten beschleunigt werden und eine weitere Regionalbahn Kiel-Preetz eingeführt werden. Neue Halte sind in Preetz-Krankenhaus, Preetz-Nord und Schwentinental-Ostseepark geplant. Eine Realisierung ist derzeit für Ende 2022 vorgesehen. Insbesondere die Verbindung Kiel-Preetz würde hiervon sehr profitieren.

Der Verbesserung der verkehrlichen Verbindung zwischen Kiel und Lübeck kommt wegen der Pendlerbeziehungen aber auch der touristischen Attraktivität der angebundenen Regionen große Bedeutung zu. Deshalb ist ihre bedarfsgerechte Ertüchtigung schnell voranzutreiben.

Langfristig soll die Gesamtfahrzeit zwischen Kiel und Lübeck unter eine Stunde gebracht werden.

Ab Ende 2022 werden die neuen batterieelektrischen Fahrzeuge des Typs Stadler AKKU auf der Strecke Kiel–Lübeck zum Einsatz kommen. Mittel- bis langfristig sollte die Elektrifizierung von Teilabschnitten oder der gesamten Strecke vorgesehen werden.



Legende

— Neumünster–Bad Oldesloe

*Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS*

Neumünster–Bad Oldesloe

Forderungen

- » Elektrifizierung
- » Erhöhung der Kapazität durch Schaffung von Begegnungsstellen oder den zweigleisigen Ausbau

Diese Maßnahme hat einen erheblichen Einfluss auf eine weitere Ausweitung des Personenverkehrs in Nord-Süd-Richtung. Gleichzeitig ist der Ausbau ein geeigneter Bypass vor allem bei Störungen oder Überlastungen des Netzes in Nord-Süd-Richtung (z. B. Pinneberg/Elmshorn) auch für den Schienengüterverkehr. Die Maßnahme ist bereits Bestandteil des aktuellen Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) des Landes Schleswig-Holstein.



Legende

- Elmshorn–Hamburg
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Elmshorn–Pinneberg–Hamburg Nord

Forderungen

- » Bau eines dritten und vierten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn
- » Umbau des Bahnhofes Elmshorn mit Schaffung eines vierten Bahnsteiggleises

Der Abschnitt Hamburg–Elmshorn wickelt alle in Nord–Süd–Richtung verlaufenden Schienenverkehre in Schleswig–Holstein und damit auch den Güterverkehr mit Dänemark und Skandinavien ab. Der Abschnitt ist Teil des Kernnetzkorridors „Scandinavian–Mediterranean“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). Die Strecke nimmt die Züge der Marschbahn (von Hamburg über Elmshorn und Itzehoe nach Sylt) und der Jütlandlinie (siehe oben; von Hamburg über Elmshorn und Flensburg) und ihres Abzweigers nach Kiel auf. Hinzu kommen die Züge des Schienenpersonennahverkehrs des Großraums Hamburg. Denn in der Metropolregion bestehen starke Pendlerverflechtungen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrem Umland. Sie werden entlang der Achse Hamburg–Elmshorn zu einem Großteil über den SPNV abgewickelt: An einem durchschnittlichen Tag wurden mehr als 20.000 Reisende gezählt.

Wegen der vielfältigen Nutzung und der starken Frequentierung durch den SPNV, Güterverkehr und Fernverkehr sind immer größer werdende Kapazitätsengpässe zwischen Elmshorn und Hamburg zu verzeichnen. Im Personenverkehr sind täglich 200 bis 300 Züge unterwegs. Im Schienengüterverkehr ist das höchste Aufkommen im Streckenabschnitt Hamburg–Elmshorn mit 50 bis 60 Zügen täglich zu verzeichnen.

Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr sind Fahrplantrassen nur noch sehr schwer bzw. nicht mehr zu erhalten.

Die bestehenden Kapazitätsengpässe können jedoch die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Mobilitätswende erheblich erschweren, da auf der aktuellen Infrastruktur weitere Angebote zur Qualitätsverbesserung schwer bis gar nicht einzuführen sind. Denn auch nach dem Bau der Festen Fehmarnbeltquerung wird die Jütlandlinie für die Güterverkehre mit den wachsenden Volkswirtschaften in Skandinavien weiterhin eine hohe Bedeutung haben. Für die notwendige Kapazitätserhöhung auf dieser Schienenverbindung stellt der Bau eines dritten und vierten Gleises die infrastrukturelle Grundvoraussetzung dar wie auch im aktuellen Landesweiten Nahverkehrsplan aufgeführt.

Neben dem Bau des dritten und vierten Gleises kann ein Umbau des Bahnhofes Elmshorn zur Kapazitätserhöhung und Fahrplanverbesserung beitragen. Aktuell hat der Bahnhof Elmshorn neben einem separaten Gleis für die AKN-Züge (Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn GmbH) drei Bahnhofsgleise. Deshalb münden die jeweils zweigleisigen Schienenstrecken Richtung Kiel/Flensburg bzw. Richtung Westerland mit insgesamt vier Streckengleisen in nur drei Bahnhofsgleise. Mit der Schaffung eines vierten Bahnsteiggleises sowie dem Umbau des nördlichen Bahnhofskopfes kann eine zweigleisige Einbindung der Strecke von/nach Westerland erfolgen und zur Fahrplanverbesserung beitragen.



Legende

- Lübeck-Bad Kleinen
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Lübeck-Bad Kleinen(-Schwerin/Rostock)

Forderungen

- » Erhöhung der Kapazität durch Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau
- » Erhöhung der Kapazität durch Ausbau der Kurve bei Bad Kleinen

Die Schienenstrecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen muss für die zu erwartenden Mehrverkehre nach der Freigabe der FBQ ertüchtigt werden. Neben der Elektrifizierung und dem zweigleisigen Ausbau ist insbesondere die Behebung der Kurve bei Bad Kleinen erforderlich. Für den Güterverkehr ergibt sich eine gut nutzbare Bypasslösung für Verkehre in oder aus Richtung Berlin/Halle/Leipzig. Auch für den Personenverkehr eröffnet eine leistungsfähige Verbindung die Möglichkeiten für Nahverkehre für Pendler und Städteverbindungen zwischen Öresundregion/Kiel/Lübeck und Rostock/Berlin.



Legende

- Elbrücke Lauenburg/Elbe
- Lübeck-Lüneburg
- Verwaltungsgrenze

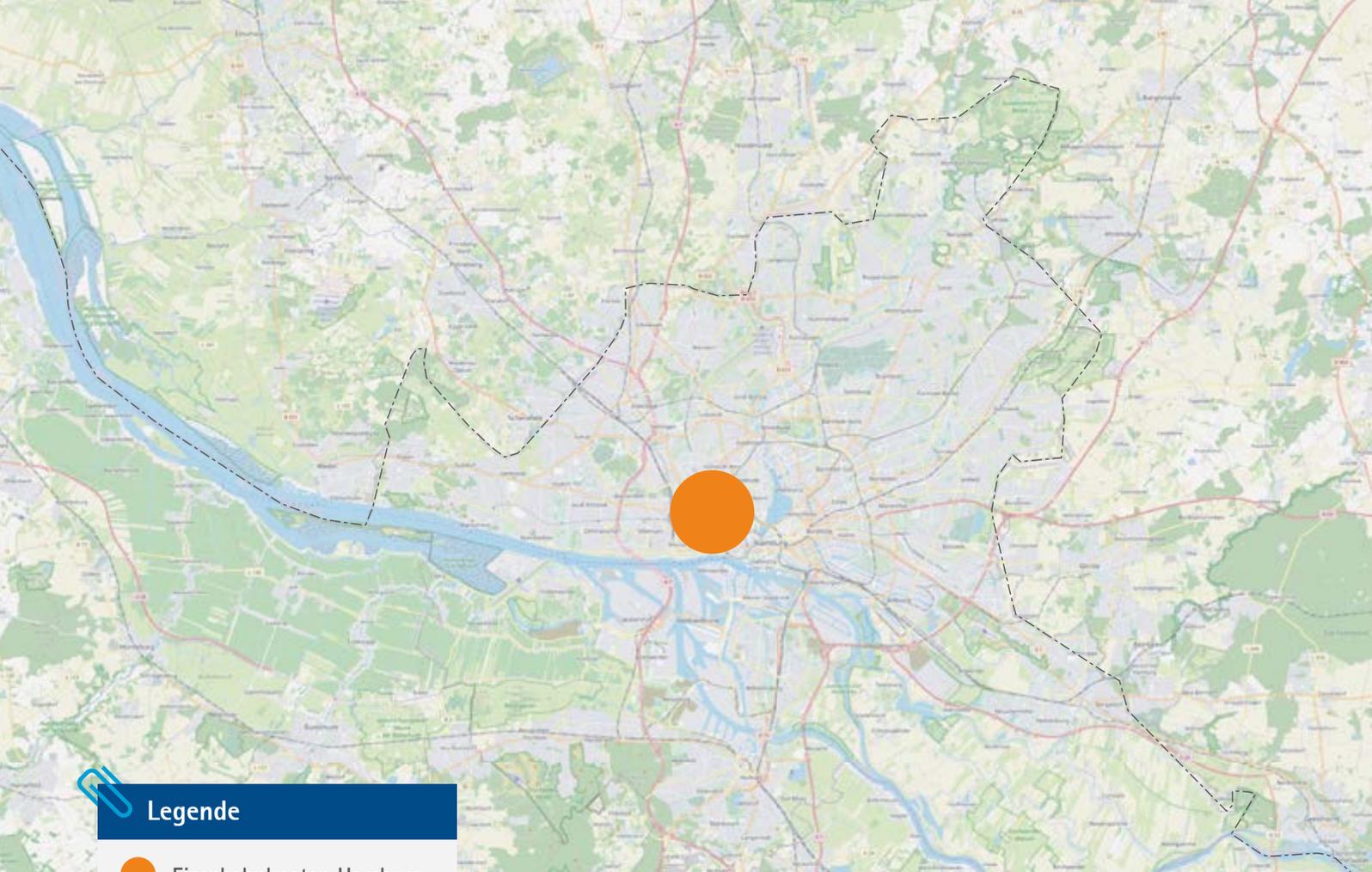
*Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS*

Lübeck-Lüneburg: Elbrücke Lauenburg/Elbe

Forderung

- » Sanierung und mittelfristig Neubau der Elbrücke für den Schienenverkehr

Die kombinierte Elbrücke für Schienen- und Straßenverkehr ist marode und muss dringend saniert bzw. ersetzt werden. Die Maßnahme ist schon deshalb erforderlich, weil es für den Nord-Süd-Schienenverkehr nur eine weitere Querung über die Elbe in Hamburg gibt. Laut Planung der Deutschen Bahn AG und des Landes Schleswig-Holstein soll die Brücke künftig nur noch für den Schienenverkehr genutzt werden. Das bedeutet, dass es langfristig zwei getrennte Bauwerke für Schienen und Straßenverkehr geben könnte.



Legende



Eisenbahnknoten Hamburg



Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Eisenbahnknoten Hamburg und Güterumgehungsbahn

Forderungen

- » Zusätzliche Elbbrücken zwischen Hamburg und Hamburg-Harburg
- » Güterumgehungsbahn Neumünster–Bad Oldesloe
- » Passierbarkeit für 740-Meter-Züge sicherstellen

Der limitierende Faktor für ein leistungsfähiges Schienennetz in Schleswig-Holstein ist, ähnlich wie auf der Straße, die mangelnde Durchlässigkeit im Knoten Hamburg. Der Schienenengpass Hamburg ist der unbestrittene Bottleneck für die nord- und südgehenden Verkehre nach und aus Schleswig-Holstein. Ein zentraler Baustein, um diese Situation aufzulösen, wäre – unter Beibehaltung der Schiffbarkeit – der Bau zusätzlicher Brücken zwischen Hamburg und Hamburg-Harburg. Weitere Prioritäten müssen, wie an anderer Stelle beschrieben, die Bypasslösungen durch Ertüchtigung der Strecken Pinneberg–Elmshorn, Neumünster–Bad Oldesloe, Lübeck–Bad Kleinen und Ratzeburg–Hagenow sein. Im Schienengüterverkehrsbereich ist ebenfalls wichtig, dass 740-Meter-Züge ungehindert Hamburg und die Elbe passieren können. Im Personenverkehr sollten auch vor dem Hintergrund des Deutschlandtaktes die Regionen Ostseeküste, Nordseeküste sowie Flensburg durch Direktverbindungen besser angebunden werden.



Bild: Martin Krause

3.c) Wasserstraße

Themenübersicht

- Schifffahrt und Häfen
- Wasserstraßenprojekte für ganz Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein ist nicht nur ein Land zwischen zwei Meeren. Es hat auch zahlreiche Wasserstraßen für die Binnen-, Fähr-, Freizeit- und Fahrgastschifffahrt zu bieten. Zu den besonders relevanten Bundeswasserstraßen gehören u. a. der Nord-Ostsee-Kanal, der Elbe-Lübeck-Kanal, der Gieselau-Kanal sowie Elbe, Eider, Trave, Stör und die Schlei. So vielfältig wie die Wasserwege sind auch die über 30 Häfen im Binnenland und am Nord-Ostsee-Kanal, entlang der Nord- und Ostseeküste sowie auf den Inseln und Halligen in Schleswig-Holstein. Es gibt sowohl eine Reihe wichtiger Binnenhäfen entlang des Nord-Ostsee-Kanals als auch eine Vielzahl größerer und kleinerer Seehäfen entlang der insgesamt über 1.300 Kilometer langen Nord- und Ostseeküste. Die Häfen und ihre Hinterlandverbindungen sichern den reibungslosen Im- und Export vieler Waren und Güter. Sie sind Anlaufpunkte für Fähren, Kreuzfahrtschiffe und maritime Touristen. Die Seehäfen sind zudem wichtige Schnittstellen in internationalen Transportketten und Brückenköpfe nach Skandinavien, Russland und ins Baltikum. Die Häfen haben deshalb eine besondere Funktion in unserer Volkswirtschaft. Um die Schifffahrt und die Häfen in Schleswig-Holstein zukunftsfest aufzustellen, bedarf es allerdings umfangreicher Maßnahmen.



Bild: Sabine Schulz

Schifffahrt und Häfen

Forderungen

- » Wichtige Wasserstraßen für moderne Güter- und Personenverkehre ertüchtigen
- » Wettbewerbsbedingungen für die Schifffahrt verbessern
- » Nebenflüsse für touristische Zwecke schiffbar halten
- » Bundeswasserstraßen sowie dazugehöriger Anlagen dauerhaft sichern
- » Anbindung und Erreichbarkeit der Inseln und Halligen dauerhaft sicherstellen
- » Zukunftsgerichtete Entwicklung der Häfen und ihrer Hinterlandanbindung
- » Digitale Transformation der maritimen Wirtschaft beschleunigen
- » Glasfaser und Hochleistungsmobilfunk (4G und 5G) in den Häfen ausbauen
- » Innovationen in der See- und Binnenschifffahrt stärker fördern

Kurz erklärt

Glasfaser und Mobilfunk

Eine zunehmend digitalisierte Gesellschaft braucht leistungsfähige Netze. Dabei kommen leitungsgebundene und funkbasierte Systeme mit unterschiedlichen funktionalen Anforderungen (wie Datenrate, Latenz oder nahtlose Konnektivität) zum Einsatz. Glasfaserleitungen werden den höchsten Anforderungen gerecht und gelten als die Zielausbaustufe. Im Hochleistungsmobilfunk sind aktuell 4G und 5G der Standard. 5G-Masten benötigen zudem einen Glasfaseranschluss.

Die Schifffahrt gilt als besonders umweltverträgliches Transportmittel, welches neben der Schiene noch über nennenswerte Kapazitätsreserven verfügt. Diese Reserven können jedoch nicht gehoben werden, weil moderne Güter- und Personenverkehre aufgrund des Netzausbauzustands nicht problemlos in Deutschland und Europa verkehren können. Daher sind wichtige Binnenwasserstraßen in Schleswig-Holstein, und

auch bundesweit, zu ertüchtigen. Außerdem müssen die Wettbewerbsbedingungen für die Schifffahrt verbessert werden.

Während die bundesweit bedeutenden Binnenwasserstraßen in Schleswig-Holstein im Fokus stehen, werden Nebenflüsse zunehmend vernachlässigt. Solche mit einem nachgewiesenen touristischen Potenzial sollten schiffbar gehalten bzw. für den Tourismus entwickelt werden. Dadurch werden regionalwirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft ermöglicht, was gerade für Schleswig-Holstein als Tourismusland von besonderer Relevanz ist. Darüber hinaus müssen eine Reihe von Bundeswasserstraßen und einige Anlagen in unmittelbarer Verbindung dazu wegen ihrer Bedeutung für den Tourismus dauerhaft durch den Bund gesichert bleiben. Dies betrifft beispielsweise die Bundeswasserstraße Schlei als eines der wichtigsten Segelreviere in Schleswig-Holstein und die Gieselau-Schleuse als Verbindung des NOK mit der Eider.

Schleswig-Holsteins Inseln und Halligen sind touristische Magnete und Lebensraum für viele Menschen. Gerade die Fährverkehre zu den Inseln und Halligen sind daher für Schleswig-Holstein von besonderer Bedeutung. Ihre Anbindung und tideunabhängige Erreichbarkeit muss dauerhaft sichergestellt und bedarfsgerecht entwickelt werden. Die regelmäßige Ausbaggerung des „Amrum-Fahrwassers“ als Bundeswasserstraße war in der Vergangenheit wiederholt Gegenstand öffentlicher Diskussionen. Der tideunabhängige Fährverkehr zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum ist auch im Interesse der Wirtschaft unerlässlich. Daher wird der Bund nachdrücklich dazu aufgefordert, durch die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel dauerhaft eine ganzjährige, tideunabhängige Erreichbarkeit zu gewährleisten. Falls nötig und verkehrspolitisch sinnvoll, sollten auch öffentliche Förderungen für Fährverbindungen zu den Inseln und Halligen geprüft werden, da sie eine wichtige Aufgabe im öffentlichen Nahverkehr einnehmen und daher langfristig einen wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten müssen.

Schleswig-Holstein verfügt ferner über zahlreiche Häfen. Die Häfen haben dabei unterschiedlichste Funktionen und Profile und nehmen als solche eine wichtige regionalwirtschaftliche Rolle und nicht selten bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktionen wahr. Um die heterogene Hafenlandschaft im Land zu erhalten und deren Wettbewerbsbedingungen zu verbessern, muss in Hafeninfrastrukturen und Hafenerweiterungen investiert, eine Verschlickung der Tidehäfen und ihrer Zufahrten durch geeignete Maßnahmen verhindert sowie die Hafenhinterlandanbindungen verbessert und ausgebaut werden.

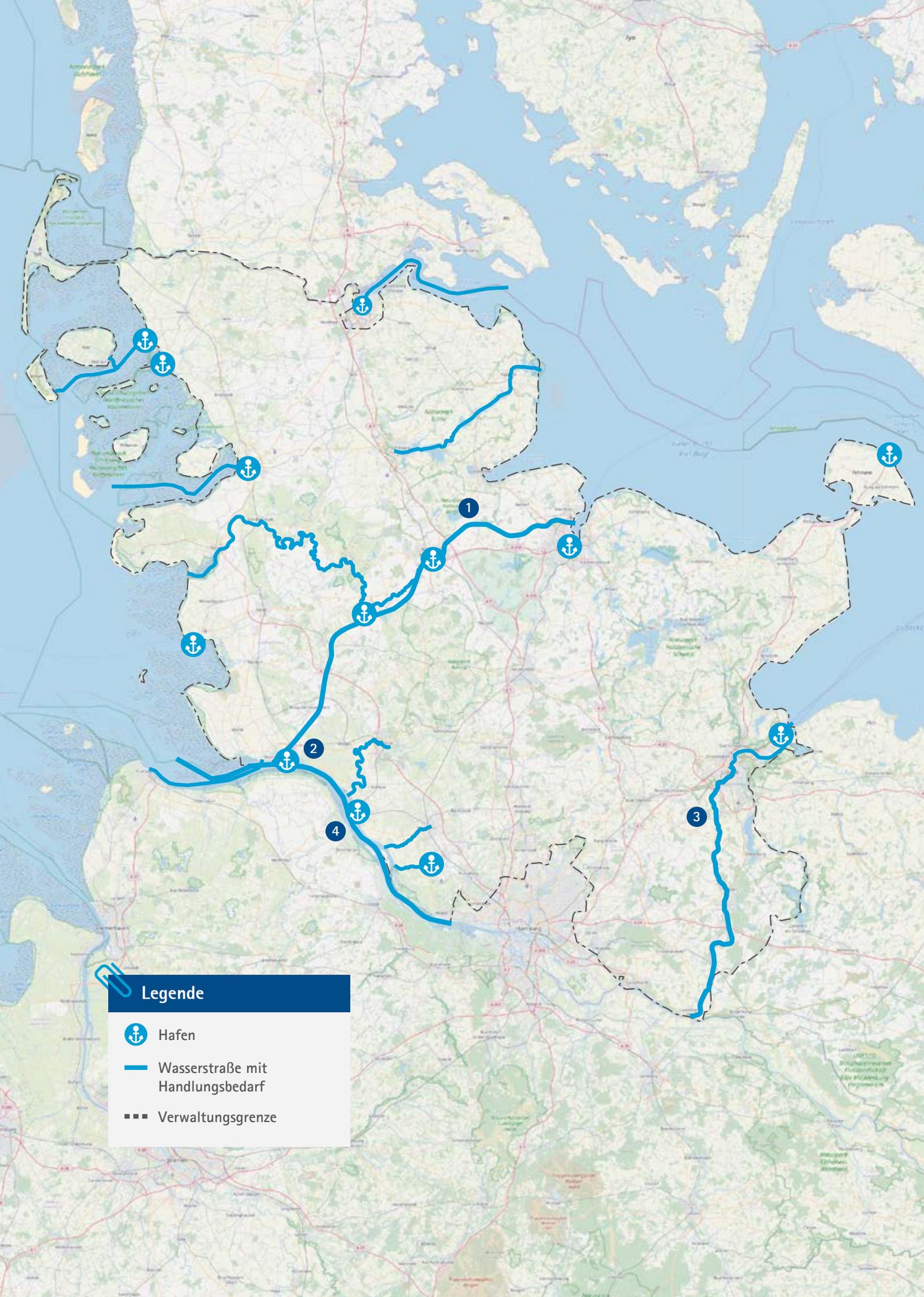
Außerdem muss die Digitalisierung der Schifffahrt sowie der Binnenhäfen und Wasserstraßen vorangetrieben werden. Als Grundlage dafür brauchen alle Häfen und Wasserstraßen zunächst eine moderne digitale Infrastruktur. Um die Dekarbonisierung der Schifffahrt voranzubringen, müssen Fördermaßnahmen für Innovationen insbesondere im Hinblick auf moderne, umweltfreundlichere Motoren und Bebungungsinfrastrukturen ausgebaut werden. Eine Verschlickung der Tidehäfen ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern. Außerdem gilt es, Parkplatzprobleme in den Häfen zu lösen (inklusive sanitärer Einrichtungen und Übernachtungsmöglichkeiten). Vor dem Hintergrund immer stärker aufkeimender Flächenkonkurrenzen sind Gewerbestandorte in Kommunal- und Landeshäfen vor Zweckentfremdung (bspw. „Wohnen am Wasser“) zu sichern. Um die Häfen zielgerichtet entwickeln zu können, muss ein Hafen- bzw. Gewerbeflächenmanagement implementiert werden. Dabei müssen die Vorhaltung von Hafenentwicklungsflächen sowie die ausschließliche Vergabe von Flächen und Hallen an hafenaффines Gewerbe mit regionaler Wertschöpfung zentrale Ziele sein. In diesem Zusammenhang sollten zur Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsposition von Kommunal- und Landeshäfen auch geeignete (Erweiterungs-) Flächen mit der Möglichkeit des direkten Seeumschlags für Gewerbe- und Industrieansiedlungen ausgewiesen werden. Gegebenenfalls sind B-Pläne aufzustellen.



Kurz erklärt

Bebungungsinfrastrukturen

Die Übernahme von Brennstoffen für den Schiffsantrieb wird als Bunkerung bezeichnet. Der Wechsel auf alternative Treibstoffe in der Schifffahrt erfordert den Aufbau einer stationären und einer flexiblen Infrastruktur zur Bebungung. Dies umfasst neben ausreichenden Flächen die Belieferung, Hafenordnungen und Ähnliches.



Legende

-  Hafen
-  Wasserstraße mit Handlungsbedarf
-  Verwaltungsgrenze

Übersicht

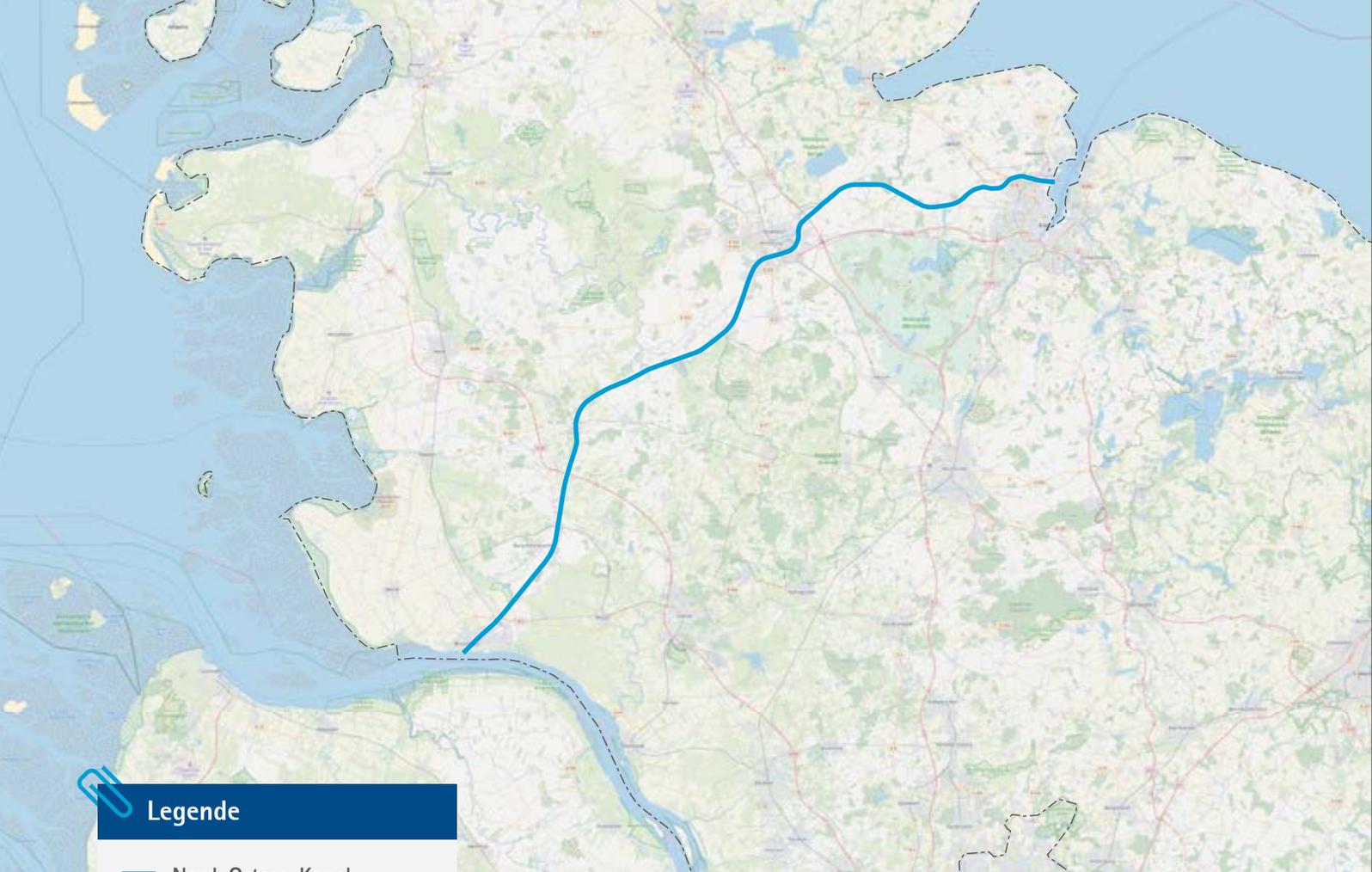
Wasserstraßenprojekte für ganz Schleswig-Holstein

Die in den Grafiken abgebildete numerische Reihenfolge der Projekte beinhaltet keine Wertung oder Priorisierung durch die IHK Schleswig-Holstein.

Die grafische und kartografische Darstellung der Projekte erfolgt stilisiert und entspricht nicht immer den exakten Detailplanungen oder den maßstabsgetreuen Linienführungen.

Wasserstraße

- 1 Nord-Ostsee-Kanal
- 2 Hafen Brunsbüttel: Hub für nachhaltige Energieträger
- 3 Elbe-Lübeck-Kanal
- 4 Elbe



Legende

- Nord-Ostsee-Kanal
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Nord-Ostsee-Kanal

Forderungen

- » Zügige Fertigstellung der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel
- » Grundinstandsetzung der großen Schleusenkammern in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau
- » Anpassung der Oststrecke zwischen den Weichen Königsförde und Schwartenbek mit Ersatzneubau der Levensauer Hochbrücke
- » Durchgängige Vertiefung des Kanals auf zwölf Meter mit Kurven- und Weichenoptimierung
- » Grundinstandsetzung/Neubau der kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel

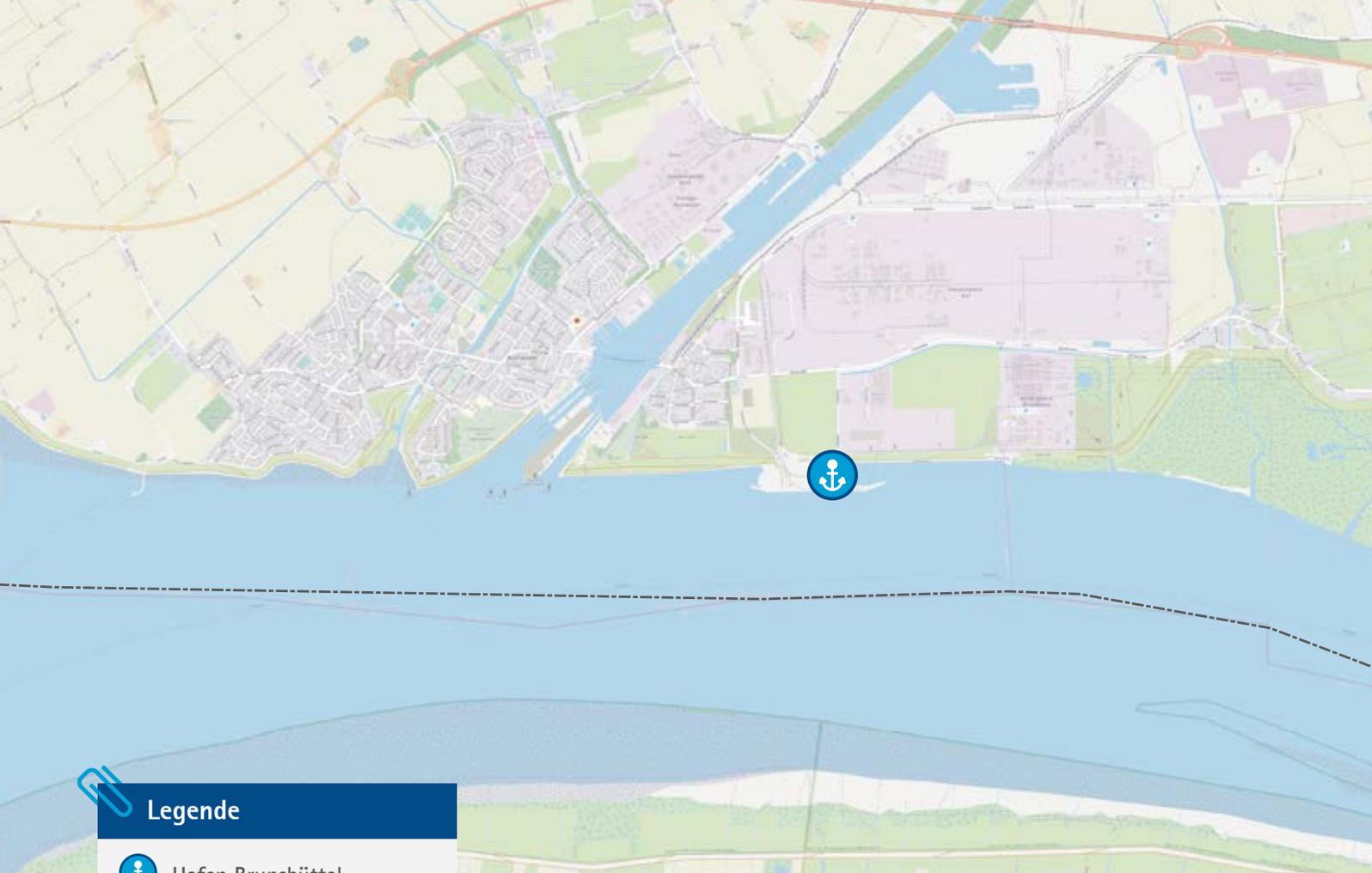
Der knapp 100 Kilometer lange Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt und aufgrund seiner Relevanz für den internationalen Schiffsverkehr außerdem Teil des Kernnetzkorridors „North Sea-Baltic“ im Trans-europäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). Er stellt eine Hauptverkehrsachse zwischen Skandinavien, dem Baltikum, Polen sowie Nord-Russland und dem Weltseeverkehr dar. Der NOK verkürzt den Transportweg vom Hamburger Hafen nach Skandinavien und zu den Volkswirtschaften Osteuropas im Mittel um ca. 340 Seemeilen. Das spart signifikant Treibstoff und sorgt für weniger klimaschädliche Emissionen. Bei steigenden Treibstoffkosten und zunehmender CO₂-Bepreisung wächst damit die Bedeutung

des Kanals für die Anbindung des Ostseeraums. 2020 beging der Kanal sein 125-jähriges Jubiläum. Das Alter des Kanals zeigt sich teilweise auch im Zustand der Wasserstraße. Die großen Schleusenkammern in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel stammen aus dem Jahr 1914 – ebenso wie das Profil der Oststrecke (Weiche Königsförde bis Kiel). Die Folgen sind zunehmende alters- und verschleißbedingte Ausfälle der Schleusen und nur eingeschränkte Begegnungsmöglichkeiten auf der Oststrecke.

Erforderlich ist die zügige Fertigstellung der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel. Nach Fertigstellung können die beiden bestehenden großen Schleusenkammern nacheinander saniert werden. In Kiel-Holtenau haben 2018 die vorbereitenden Arbeiten zur Sanierung der kleinen Schleusenkammern begonnen. Diese Sanierung muss ebenfalls zügig abgeschlossen werden, damit im Anschluss die beiden großen Kammern saniert werden können.

Die Arbeiten an der Oststrecke haben ebenfalls begonnen. Zwischen den Weichen Königsförde und Schwartenbek werden die Kurvenradien auf 3.000 Meter Länge aufgeweitet, die Kurveninnenseiten abgeflacht und die Sohlenbreite von 44 auf 70 Meter erweitert. In diesem Zusammenhang wird die Levensauer Hochbrücke, Baujahr 1893/94, ebenfalls erneuert. Langfristig ist die Vertiefung des gesamten Kanals von 11 auf 12 Meter Tiefe geplant.

Weitere Forderungen zum Nord-Ostsee-Kanal finden Sie im NOK-Forderungspapier der IHK Schleswig-Holstein. ihk-sh.de/forderungen-nok



Legende



Hafen Brunsbüttel



Verwaltungsgrenze

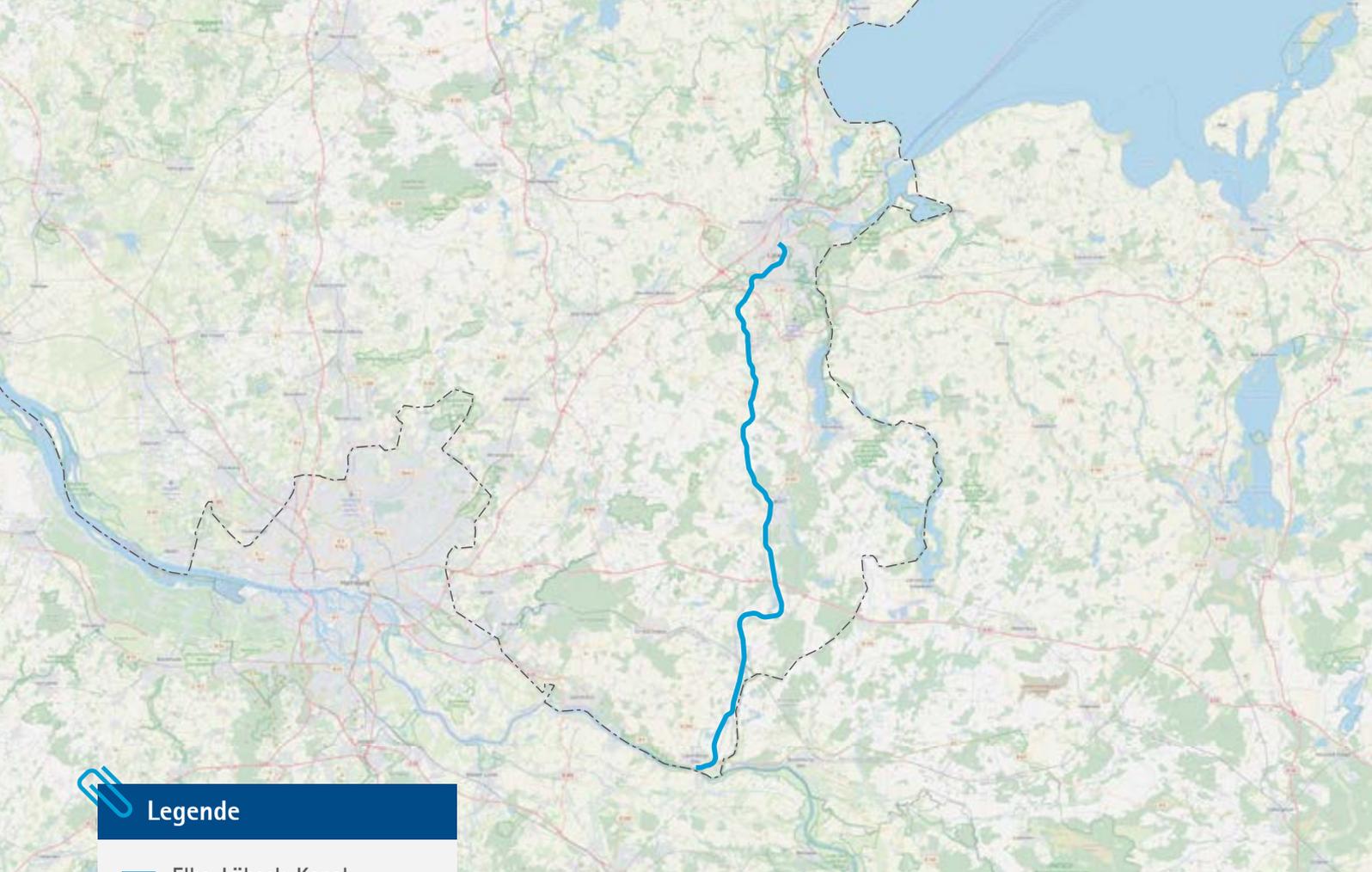
*Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS*

Hafen Brunsbüttel: Hub für nachhaltige Energieträger

Forderung

- » Brunsbütteler Industrie- und Hafenstandort zu einem Hub für die Verteilung von nachhaltigen Energieträgern entwickeln

Mit der logistisch günstigen Lage an der Unterelbe und am Nord-Ostsee-Kanal bietet der Hafenstandort Brunsbüttel – mit dem Elbehafen, dem Ölhafen und dem Hafen Ostermoor – direkten Zugang zu Nord- und Ostsee, räumliche Nähe zu Hamburg, Anschluss an die europäischen Binnenwasserwege sowie hafennah verfügbare Industrie- und Gewerbeflächen. Diese Standortvorteile, aber auch das umfassende Angebot an maritimen Dienstleistungen machen die Häfen in Brunsbüttel zu einem attraktiven Umschlagzentrum für das größte zusammenhängende Industriegebiet in Norddeutschland und der Metropolregion Hamburg. Zudem verfügt Schleswig-Holstein mit Brunsbüttel über einen universalen Seehafen, der prädestiniert ist, in Zukunft mit einem Energie-Import- und Distributionsterminal für LNG und Wasserstoff(derivate) als Logistik- und Wirtschaftszentrum zu fungieren und eine zentrale Funktion für Energie-Import- und Exporte sowie die Verteilung von nachhaltigen Energieträgern ins Hinterland einzunehmen. Notwendig sind jetzt die Investitionen in die Energie-Import- und Transportinfrastrukturen vor Ort.



Legende

- Elbe-Lübeck-Kanal
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Elbe-Lübeck-Kanal

Forderungen

- » Verlängerung von sechs Schleusen auf 115 Meter Länge
- » Weiterführung des Brückenbauprogramms mit 5,25 Meter Durchfahrtshöhe
- » Anpassung der Tauchtiefe an die Erfordernisse der modernen Binnenschifffahrt

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) bietet der Logistikwirtschaft gute Möglichkeiten für Transporte per Binnenschiff bis zum Ostseehafen Lübeck bzw. in der Gegenrichtung über die Elbe bis zum Hamburger Hafen und bis nach Berlin und Tschechien sowie über den Elbe-Seiten-Kanal in das gesamte westdeutsche Binnenwasserstraßennetz. Der Kanal ist mittlerweile – auch wegen zurückgestellter Instandhaltungsmaßnahmen in die Jahre gekommen und braucht dringend eine Anpassung an die modernere Binnenschiffsflotte. Schiffbar ist der Kanal heute für das sogenannte Europaschiff bis 80 Meter Länge, abgeladen auf 1000 Tonnen bei zwei Meter (im Ausnahmefall 2,10 Meter) Tiefgang. Er stellt damit weiterhin eine wichtige Verbindung für die Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Ostsee dar, droht aber in Anbetracht größer werdender Binnenschiffe an Bedeutung zu verlieren. Da immer weniger Schiffe der 80-Meter-Klasse zur Verfügung stehen, sind bereits erhebliche Transportmengen auf andere Verkehrsmittel und Verkehrswege abgewandert bzw. konnten nicht realisiert werden. Diese auch unter ökologischen Gesichtspunkten negative Entwicklung gilt es für die Zukunft zu verhindern.

Der ELK ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden und Gegenstand der entsprechenden Ausbaugesetze. Zudem ist der Kanal Bestandteil des Kernnetzkorridors „Orient/East-Med“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). Die EU erkennt damit die Bedeutung dieser Verbindung zwischen der Ostsee und dem europäischen Binnenwasserstraßennetz in besonderer Weise an.

Für die Durchführung von wirtschaftlichen Transporten mit dem 110 Meter langen Großmotorgüterschiff auf dem ELK müssen noch sechs der insgesamt sieben Schleusen auf 115 Meter verlängert werden, das Kanalbett auf 2,80 Meter Tauchtiefe vertieft und einige Brücken auf 5,25 Meter Durchfahrtshöhe angehoben werden. Um dieses Ziel zu realisieren, hat der Bund eine über 20-köpfige Arbeitsgruppe eingesetzt. Mit einem Ausbau der Infrastruktur kommt man dem erforderlichen Erhalt der Netzfunktion des ELK als einzige Binnenwasserstraße vom Mittelland-Kanal/Elbe-Seitenkanal zur Ostsee entgegen. Ziel ist es, die Schifffahrtswege vom Rheinland und Tschechien bis zur Ostsee durchgängig für moderne Binnenschiffe schiffbar zu machen.

Berechnungen von Hanseatic Transport Consultancy (HTC) haben vor dem Hintergrund des vorhandenen Ladungspotenzials des ELK ergeben, dass im Vergleich zu den Annahmen im Bundesverkehrswegeplan zusätzliche Verlagerungseffekte und damit positive Umwelteffekte als Folge des Ausbaus anfallen können und die Wasserstraße damit noch attraktiver für die Region und die verkehrlichen Ziele des Bundes ist. Der ELK ist eine Binnenwasserstraße mit Chancen auf eine positive Entwicklung. Er erlaubt umweltfreundliche Transporte und ist eine wertvolle Hinterlandanbindung für den Lübecker Hafen. Berechnungen von HTC ebenso wie Berechnungen der Lübecker Hafenwirtschaft attestieren ihm ein Potenzial von rund drei Millionen Tonnen bei Umsetzung der Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan. Dass die Transportmengen in den letzten Jahren zurückgegangen sind, kann eindeutig der Tatsache zugeschrieben werden, dass es immer schwieriger wird, geeignete 80-Meter-Binnenschiffe zu finden, die noch auf dem Kanal fahren können. Pro Jahr bedeutet dies zusätzliche 120.000 bis 200.000 Lkw auf den Straßen der Region. Die Verschiebung der Modernisierung der Infrastruktur führt dazu, dass viele Transporte auf dem Wasserweg unwirtschaftlich sind und auf andere Verkehrsträger verlagert werden.

Insgesamt gesehen ist der ELK ein Garant für die Trimodalität im Lübecker Hafen. Mit ihm verfügt Lübeck als einziger Ostseehafen über eine direkte Verbindung in das deutsche Binnenwasserstraßennetz. Der Kanal hält Optionen offen, wenn man an die Zukunft der Binnenschifffahrt denkt: Verlagerungsmöglichkeiten, Einsatz von alternativen Antrieben und Logistiklösungen der Zukunft.



Legende

- Elbe
- - - Verwaltungsgrenze

Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS

Elbe

Forderungen

- » Zukünftige Befahrbarkeit sicherstellen
- » Tiefe und Breite der Fahrrinne erhalten

Die Elbe ist die Zufahrtstraße zum wichtigsten deutschen Seehafen Hamburg und eine wichtige Größe im Bundeswasserstraßennetz. Aufgrund ihrer Relevanz ist die Elbe Bestandteil des Kernnetzkorridors „Orient/East-Med“ im Transeuropäischen Verkehrsnetz der EU (TEN-V). In den letzten Jahren sind Seeschiffe immer größer geworden. Daraus resultierte der Antrag zur Fahrrinnenanpassung der Elbe. 16 Jahre hat es gedauert, bis 2018 mit den geplanten Maßnahmen an der Elbe begonnen werden konnte. Der vorherige Minimaltiefgang im Seewasser lag bei 12,50 Meter (im Hamburger Hafen 12,80 Meter). Der Verkehr auf der Elbe ist tideabhängig – insgesamt macht dies einen Unterschied von 3,80 Meter.

Die Elbe ist eine Bundeswasserstraße und somit in der Verwaltung des Bundes. Nur im Stadtgebiet von Hamburg wurden die Aufgaben an den Senat delegiert. Daher mussten die Pläne zur Fahrrinnenanpassung sowohl von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als auch der Hansestadt Hamburg beantragt werden. Die Fahrrinne ist von Hamburg bis zur Nordsee insgesamt 120 Kilometer lang.

Die Nebenflüsse der Elbe waren von der Anpassung ebenfalls betroffen. Nach der Fahrrinnenanpassung beträgt der Höchsttiefgang heute zwischen 13,50 Meter (tideunabhängig) und 14,50 Meter (tideabhängig).

Zusätzlich wurde die Fahrrinne verbreitert, von Glückstadt bis Hamburg um 20 Meter. Außerdem wurde auf Höhe der Landesgrenze noch eine Begegnungsbox gebaut, die acht Kilometer lang und 385 Meter breit ist.

Während der Baumaßnahmen mussten 38,5 Millionen Kubikmeter Material bewegt werden. Die jährliche Unterhaltung umfasst circa 10 bis 15 Millionen Kubikmeter. Diese Anpassungen müssen auch weiterhin durchgeführt werden, um die Erreichbarkeit der Häfen entlang der Elbe, des Hamburger Hafens, der Nebenflüsse und des Nord-Ostsee-Kanals auch zukünftig sicher zu gewährleisten.



Bild: Lübeck Air

3.d) Luftverkehr

Themenübersicht

- Luftfahrt und Regionalflughäfen
- Gewerblicher Drohnenflug
- Raumfahrt: Offshore-Startplattform in der Nordsee

Luftverkehr ist einer der wichtigen Standortfaktoren in Deutschland - und natürlich auch in Schleswig-Holstein. Der Luftverkehr wirkt insgesamt technologietreibend und innovationsfördernd, verbindet die Wirtschaft mit den weltweiten Absatzmärkten, ermöglicht den schnellen Zugang zu Urlaubs- und Geschäftszielen und ist ein Garant für hochqualifizierte und nachhaltige Beschäftigung. Schleswig-Holstein hat selbst keinen großen internationalen Flughafen, verfügt aber durch die zwei Regionalflughäfen Sylt und Lübeck sowie durch die weiteren 13 Verkehrslandeplätze, 12 Sonderlandeplätze, 17 Hubschrauber-Sonderlandeplätze, drei Segelfluggelände und den Helmut-Schmidt-Airport unmittelbar an der Landesgrenze zur Freien und Hansestadt Hamburg sowie die Flughäfen in Billund und Sønderborg auf dänischer Seite über guten Zugang zum Luftverkehrsnetz. Gleichzeitig gilt es, internationale Anbindungen, wie die der Flughäfen Sylt und Lübeck, im Interesse der verbesserten Anbindung der geografischen Randlage durch Unterstützungen weiter auszubauen.



Kurz erklärt

Flugplätze

In Deutschland werden Flugplätze nach ihrer Verwendung und den daraus resultierenden (auch baurechtlichen) Genehmigungspflichten in Kategorien unterteilt. Flughäfen sind große Flugplätze und in der Regel für den Betrieb mit Passagier- und Frachtflugzeugen zugelassen. Landeplätze dienen vorwiegend der Allgemeinen Luftfahrt, wobei man zwischen Verkehrslandeplätzen und Sonderlandeplätzen unterscheidet. Segelfluggelände dürfen nur von Segelflugzeugen uneingeschränkt genutzt werden. Eine Sonderkategorie bilden Militärflugplätze.



Legende

-  Internationaler Flughafen
-  Regionalflughafen
-  Verkehrslandeplatz
-  Sonderlandeplatz
-  Verwaltungsgrenze

Übersicht Flughäfen in Schleswig-Holstein und Süddänemark

Internationaler Flughafen

Billund (Dänemark)
Hamburg

Regionalflughafen

Lübeck
Sonderborg (Dänemark)
Sylt

Verkehrslandeplatz

Flensburg-Schäferhaus
Hartenholm
Heide-Büsum
Helgoland-Düne
Husum-Schwesing
Itzehoe-Hungriger Wolf
Kiel-Holtenau
Neumünster
Rendsburg-Schachtholm
Sierksdorf/Hof Altona
St. Michaelisdonn
St. Peter-Ording
Uetersen-Heist
Wyk auf Föhr

Sonderlandeplatz

Ahrenlohe
Fehmarn-Neujellingsdorf
Grube
Hamburg-Finkenwerder
Leck
Pellworm
Schleswig-Kropp
Wahlstedt



Bild: Flughafen Sylt GmbH

Luftfahrt und Regionalflughäfen

Forderungen

- » Zukunftsfähigkeit der Luftfahrt in Schleswig-Holstein sicherstellen
- » Akzeptanz des Luftverkehrs als Standortfaktor fördern
- » Verkehrliche Erreichbarkeit und Infrastrukturen der wichtigen Flughäfen verbessern
- » Innovationen in der Luftfahrt unterstützen und fördern
- » Zeitlich engere Nachtflugverbote am Hamburger Airport verhindern
- » Dezentralen Luftverkehr erhalten und weiterentwickeln
- » Direktverbindungen an Regionalflughäfen weiter ausbauen
- » Photovoltaik-Nutzung an Flugplätzen intensivieren
- » Klimaverträgliche Luftfahrt fördern
- » Kleine Verkehrslandeplätze in Schleswig-Holstein instand halten und sichern

Der Luftverkehr ist eine zentrale Säule im Personen- und Güterverkehr und aus einer arbeitsteiligen, globalisierten Wirtschaft nicht mehr wegzudenken. Nach Schätzungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) steigt das deutsche Luftverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 auf 175 Millionen Fluggäste (+67 Prozent gegenüber 2014) und 7,3 Millionen Tonnen Luftfracht (+217 Prozent gegenüber 2014). Die Relevanz des Luftverkehrs wird damit sogar noch weiter zunehmen. Die Zukunftsfähigkeit der Luftfahrt in Schleswig-Holstein und der Anschluss daran muss daher sichergestellt werden. Hierzu sollten die verkehrliche Erreichbarkeit weiter verbessert und Investitionen in Flughafeninfrastrukturen vorangetrieben und gefördert werden. Hierzu müssen Innovationen aus Wissenschaft und Wirtschaft in der Luftfahrt unterstützt und gefördert werden. Ein guter Zugang zum nationalen und internationalen Luftverkehrsnetz hat einen besonders hohen Stellenwert für die Wirtschaft und die Menschen im Land. Für vorhandene und ansiedlungsinteressierte Unternehmen stellt dies einen wesentlichen Standortfaktor dar. Hinzu kommt die besondere Bedeutung für den Tourismus. Es gilt daher, die Akzeptanz des Luftverkehrs als Standortfaktor zu fördern. Auch künftig dürfen die Luftverkehrsangebote durch engere Betriebszeitfenster nicht weiter eingeschränkt werden.

Schleswig-Holstein ist im Besonderen durch den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel als auch durch bestehende Direktverbindungen der Flughäfen Sylt und Lübeck an das nationale und europäische Luftverkehrsnetz angeschlossen. Es gilt, den dezentralen Luftverkehr zu erhalten und weiterzuentwickeln. Um das bestehende Angebot noch weiter zu verbessern und dadurch auch die Standortqualität zu erhöhen, sollten die Direktverbindungen der großen schleswig-holsteinischen Flughäfen weiter ausgebaut werden. Außerdem sollte die Nutzung von Photovoltaik an Flugplätzen intensiviert werden, da durch diese Maßnahme lokale Möglichkeiten für die Transformation der Flughäfen zu „Green Airports“ geschaffen werden. Außerdem sollten weitere Projekte und Initiativen wie die mit Lübeck Air unterstützt werden, bei denen Windstrom in synthetisches Kerosin umgewandelt wird. Dies wird helfen, Flugzeuge mit einem steigenden Anteil CO₂-neutraler Kraftstoffe zu betreiben und damit die Luftfahrt klimaverträglicher zu machen.

Darüber hinaus stehen zahlreiche kleinere Flugplätze in Schleswig-Holstein zur Verfügung. Diese sollten auch in Zukunft instand gehalten und gesichert werden. Mögliche Ausbaumaßnahmen sind davon abhängig zu machen, welche Luftfahrzeuge dort starten bzw. landen sollen. Luftverkehrsstandorte dürfen nicht ohne eine vorherige Untersuchung ihres wirtschaftlichen Nutzens für die Region aufgegeben werden.



Bild: grafik-foto.de

Gewerblicher Drohnenflug

Forderungen

- » Potenziale des gewerblichen, professionellen Drohnenflugs erkennen
- » Bestehende rechtliche und regulatorische Hürden abbauen
- » Ansiedlungen und Gründungen fördern
- » Aktivitäten landesseitig proaktiv unterstützen und fördern
- » Aufbau einer Infrastruktur für den Drohnenflug unterstützen und fördern
- » Hemmnisse durch fehlende Förderangebote beseitigen
- » Wissenschaftliche Begleitung sowie Wissens- und Technologietransfer unterstützen und fördern

Drohnen sind Luftfahrzeuge und werden im Sinne des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) als „unbemannte Luftfahrtsysteme“, zu Englisch „Unmanned Aerial Vehicles“ (UAVs), bezeichnet. Ein Flugmodell ist ebenfalls ein Luftfahrzeug, welches aber nur zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben wird. Der Zweck des Betriebs bildet daher bei beiden unbemannten Luftfahrzeugen den rechtlichen Unterschied.

Der Einsatz von UAVs ist mit Blick auf die Datenqualität und Kosten attraktiv – die Einsatzgebiete sind vielfältig. Bislang kommt die Technologie vor allem für Vermessungen sowie für Foto- und Videoaufnahmen zum Einsatz. Darüber hinaus werden allerdings bereits heute zahlreiche andere Anwendungsgebiete in fast allen Sektoren der Wirtschaft erdacht und erprobt. Technologische Fortschritte ermöglichen zudem aktuell die Entstehung einer neuen Industrie im Bereich autonomer Systeme, sodass UAVs zukünftig auch als Lösung für den schnellen und emissionsarmen Personen-transport in städtischen Gebieten oder zwischen Städten zunehmend an Bedeutung gewinnen. Als Lufttaxis werden sie ein neuer Teil der individuellen Mobilität darstellen und fester Bestandteil zukünftiger Verkehrskonzepte sein. Neben einem flexiblen und umweltfreundlichen Lufttransport in Ballungsgebieten ist das Ziel dieser Urban Air Mobility, die Effizienz des Güter- und Personenverkehrs im Stadt- und Überlandverkehr zu verbessern und den Straßenverkehr zu entlasten.

Unbemannte Luftfahrtsysteme stellen dabei die Forschung, Hersteller, Betreiber und Gesetzgeber vor zahlreiche neue Herausforderungen. Neben den rein technischen Aspekten wirft ihre Integration in den Luftraum auch komplexe verfahrenstechnische und juristische Fragen auf, die untersucht und neu geregelt werden müssen. Aufgrund der Komplexität der Sachverhalte reicht eine getrennte Betrachtung der Teilsysteme – zum Beispiel Vehikel getrennt von Flugführung getrennt von gesetzlichen Regularien – nicht mehr aus. Vielmehr müssen diese im Zusammenhang betrachtet, erprobt, validiert und zertifiziert werden.

In Dänemark und auch in einigen, teilweise benachbarten Bundesländern hat man sowohl die Potenziale als auch die Herausforderungen erkannt und ist bereits aktiv geworden bzw. plant, dies konkret zu tun. Schleswig-Holstein darf dabei nicht den Anschluss verlieren, denn gerade bei uns als agrarisch geprägtes, zwischen zwei Meeren liegendes Flächenbundesland schlummern enorme Potenziale für den professionellen, gewerblichen Drohnenflug – insbesondere im Offshore-Sektor, der Seenotrettung, dem Küstenschutz, in der Land- und Forstwirtschaft oder im Bereich der Versorgung schlecht angebundener Gebiete mit Medikamenten (bspw. Inseln und Halligen). Rechtliche Unklarheiten und komplizierte Genehmigungsverfahren bremsen wirtschaftliche Aktivitäten und Ansiedlungen sowie Kooperationen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft bislang in Schleswig-Holstein allerdings aus. Hinzu kommt, dass in Politik und Verwaltung noch nicht das nötige Bewusstsein und Verständnis für die Technologie und ihre Potenziale vorhanden sind, sodass notwendige Weichenstellungen bislang nicht mit dem notwendigen Nachdruck vorangetrieben werden. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Soll Schleswig-Holstein nicht den Anschluss an diese Zukunftstechnologie verlieren, müssen bestehende Hürden auf Landes- und Bundesebene abgeschafft und Aktivitäten – wie bspw. die in der Planung befindliche Gründung eines Drohnenkompetenzzentrums auf dem Gelände des ehemaligen NATO Flugplatzes Leck – proaktiv unterstützt und gefördert werden. In diesem Zusammenhang müssen auch der Aufbau einer Infrastruktur für den Drohnenflug sowie die wissenschaftliche Begleitung und der Wissens- und Technologietransfer unterstützt und gefördert werden. Möglicherweise auftauchende Lücken in der existierenden Förderlandschaft müssen durch Initiative des Landes gefüllt werden.



Bild: Shutterstock

Raumfahrt: Offshore-Startplattform in der Nordsee

Forderungen

- » Chance nutzen und für Raumfahrtstandort in der Nordsee einsetzen
- » Erforderlichen Rechtsrahmen schaffen
- » Schleswig-Holstein als Hochtechnologie-Standort positionieren

Die Luft- und Raumfahrt ist einer der großen Technologiemitoren in Deutschland. Sie verbindet fast alle Hochtechnologien des Informationszeitalters und ist damit von enormer strategischer Bedeutung für Deutschland und Europa. Laut aktueller Studie des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) sollen bis 2028 geschätzt 9.938 Satelliten (ca. 1.104 im Jahr) ins All gestartet werden, wovon wiederum 86 Prozent Kleinsatelliten sind. 53 Prozent dieser Satelliten werden einen polaren oder sonnen-synchronen Orbit benötigen. Es wird davon ausgegangen, dass sich das exponentielle Wachstum nach 2028 weiter beschleunigen wird. Ein deutscher Startplatz würde eine Partizipation an diesem Zukunftsmarkt unmittelbar ermöglichen. Derzeit verfügen die deutschen Unternehmen der Branche nicht über einen vertraglichen Startplatz in Europa. Die geplanten Startplätze existieren bisher nur auf dem Papier, liegen oft außerhalb der EU oder unterliegen erheblichen Einschränkungen wie einer Startbegrenzung. In der Hightech-Strategie 2020 hat die Bundesregierung die Raumfahrt als Schlüsseltechnologie benannt. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, deutsche Spitzenpositionen in den Raumfahrtanwendungen sowie in der Weltraumforschung und -technologie auszubauen und den deutschen Unternehmen im europäischen und globalen Wettbewerb gute Chancen in Märkten zu bieten.

Aktuell laufen Diskussionen über die Errichtung einer Offshore-Startplattform für kleine Trägerraketen in der Nordsee. Eine mobile Startplattform in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee ist für den Start von kleinen Trägerraketen in polare- und sonnensynchrone Orbits gut geeignet. Zudem liegt eine aktuelle Machbarkeitsstudie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) vor, die den Flughafen Rostock-Laage für eine zeitnahe Aufnahme von Raketenstarts im Airlaunch-Verfahren qualifiziert. Auch der Flughafen Nordholz wird darin als möglicher Ausweichflughafen benannt.

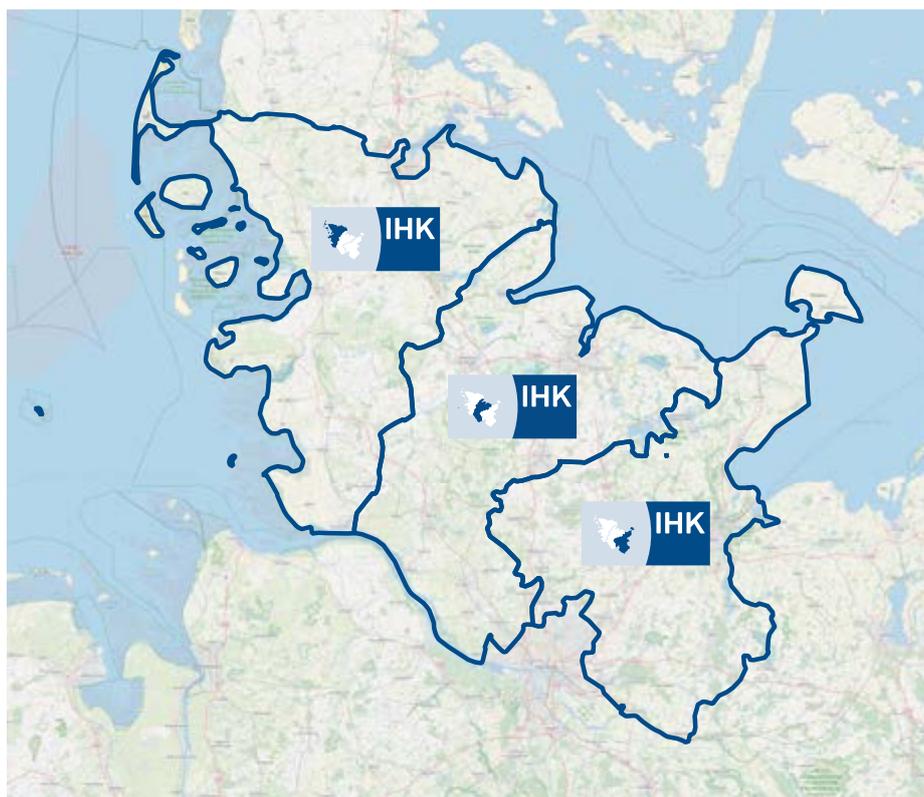
Norddeutschland als Standort für Satellitenstartsysteme – Offshore oder flugzeuggebunden – bietet für die norddeutsche und die schleswig-holsteinische Wirtschaft, insbesondere im Industrie- und Innovationsbereich, enorme Chancen und würde die internationale Wahrnehmung des Standorts erheblich steigern. Solche Leuchtturmprojekte würden die Ansiedlung weiterer innovativer Unternehmen mit direktem und indirektem Bezug zur Raumfahrt fördern und neue Arbeitsplätze schaffen. Forschungsintensive Branchen und innovative Start-ups aus Norddeutschland könnten von einem möglichen Technologietransfer profitieren und positive Synergieeffekte mit anderen Wirtschaftsbereichen im Norden generieren. Die norddeutschen Länder sollten diese Chance nutzen und sich aktiv und zeitnah für eine deutsche Offshore-Startplattform in der Nordsee und einen norddeutschen Weltraumflughafen einsetzen. Die beiden existierenden (nord-)deutschen Initiativen ergänzen sich, sind technisch machbar und strategisch wie wirtschaftlich sinnvoll. Die Realisierung ist somit eine (wirtschafts-)politische Entscheidung und keine technische Frage. Dabei gehen wir von einer Abstimmung mit den Belangen der Schifffahrt, des Tourismus, der Fischerei und weiterer Nutzer der Meeresflächen aus.

Der Bund hat seine Arbeiten zu einem nationalen Weltraumgesetz aufgenommen und will den erforderlichen Rechtsrahmen schaffen. Dies kann einen Innovations- und Wachstumsschub für den Standort Norddeutschland im Allgemeinen und Schleswig-Holstein im Speziellen begründen. Die norddeutschen Landesregierungen sowie die zuständigen Bundesministerien sollten die Pläne daher zügig abstimmen und umsetzen.

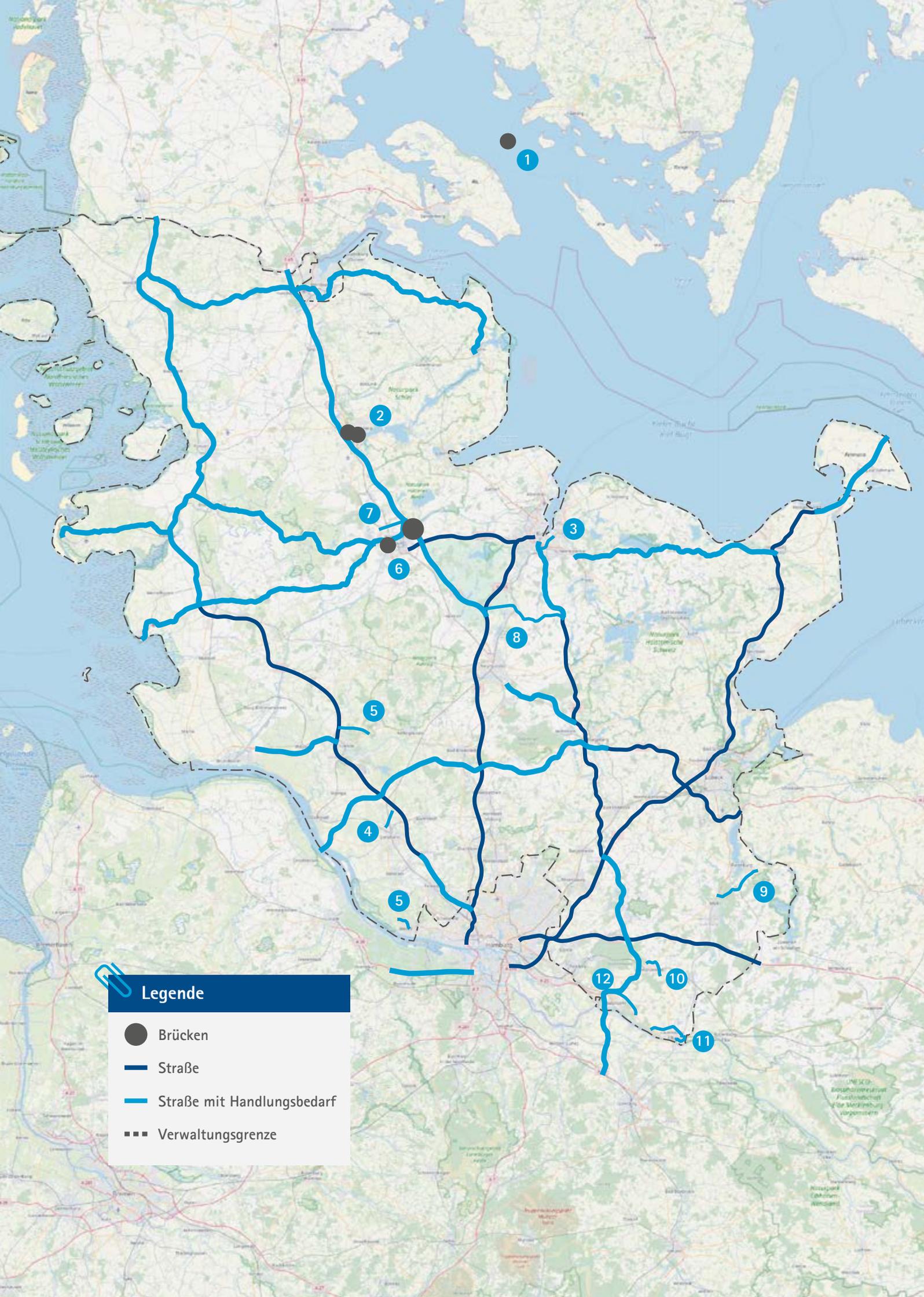


4. Verkehrsträgerspezifische Themen aus den IHK-Bezirken

Auch wenn die überregionalen Verkehrsprojekte für die Wirtschaft in Schleswig-Holstein von zentraler Bedeutung sind, bedeutet dies nicht, dass regionale Vorhaben in der Priorität zu vernachlässigen sind. Dies gilt insbesondere, wenn diese Maßnahmen geeignet sind, Beiträge zur Auflösung von Engpässen zu liefern. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf den Zulaufstrecken der Häfen und die schnellere Erreichbarkeit der Bundesfernstraßen bzw. die Effekte für die Innenstädte und den Tourismus stehen dabei bei den Straßen im Vordergrund. Bei den Schienenverbindungen nehmen diese Rolle die Schaffung der Bypässe und die Kapazitätserhöhung in der Fläche ein. Abgerundet wird das Kapitel durch nötige Infrastrukturmaßnahmen im Luftverkehr und bei den Wasserstraßen in den Regionen.



Eigene Darstellung
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Erstellt mit: QGIS



Legende

- Brücken
- Straße
- Straße mit Handlungsbedarf
- - - Verwaltungsgrenze

4. a) Regionale Straßenprojekte

Die in den Grafiken abgebildete numerische Reihenfolge der Projekte beinhaltet keine Wertung oder Priorisierung durch die IHK Schleswig-Holstein.

Die grafische und kartografische Darstellung der Projekte erfolgt stilisiert und entspricht nicht immer den exakten Detailplanungen oder den maßstabsgetreuen Linienführungen.

Straße

- 1 Alsen-Fünen-Querung
- 2 B 76: Hasselholmer Talbrücke und Gottorfbrücke
- 3 B 502: Südspange und Ostuferentlastungsstraße Kiel
- 4 Grenzweg Kreis Pinneberg
- 5 Nordumgehungen Itzehoe und Wedel
- 6 B 77: Ersatzbau Eiderbrücke Rendsburg
- 7 B 202/203: Nordumfahrung Rendsburg Büdelsdorf
- 8 L 49: Verbindung A 7-A 21 Höhe Bordsesholm
- 9 Ortsumgehung Ratzeburg/Mölln Nord
- 10 Ortsumgehung Schwarzenbek
- 11 Ortsumgehung Lauenburg/Elbe inkl. Elbbrücke
- 12 Ortsumgehung Geesthacht im Zuge der B 5

Bezirk
Flensburg

Alsen-Fünen-Querung

Forderungen

- » Kürzere Verbindung zwischen Flensburg und Kopenhagen
- » Erweiterte Machbarkeitsstudie durchführen
- » Offene Fragen klären und Projekt zügig umsetzen
- » Politik und Verwaltung sollten Projekt aus Deutschland heraus unterstützen

Seit 2016 wird insbesondere in Süddänemark sowie in Teilen Nordschleswig-Holsteins darüber diskutiert, den kleinen Belt zwischen Alsen und Fünen künftig nicht mehr mithilfe einer Fähre, sondern mit einer Brücke oder durch einen Tunnel zu queren. Das Thema hatte parallel zu den Diskussionen über den Fehmarnbelttunnel an Fahrt aufgenommen. 2021 hat sich die Politik in Dänemark darauf geeinigt, das Projekt im Rahmen einer erweiterten Machbarkeitsstudie untersuchen zu lassen. Die Kosten für das ca. elf Kilometer lange Bauwerk werden auf zwei bis drei Milliarden Euro geschätzt, wobei unterschiedliche Brücken- und Tunnelkonzepte im Gespräch sind.

Der Weg von Flensburg nach Kopenhagen verkürzt sich durch eine Alsen-Fünen-Querung um rund 45 Kilometer. Eine Brückenüberfahrt soll nur noch sieben Minuten dauern, anstatt 50 mit der Fähre. In der Region sollen davon insbesondere Pendler sowie deutsch-dänische Verkehre profitieren. Aktuell wird mit 17.000 Fahrzeugen gerechnet, die die Brücke täglich überqueren sollen. Doch neben dem verkehrlichen Nutzen geht man in Dänemark vor allem davon aus, dass die Alsen-Fünen-Querung für ein engeres Zusammenwachsen der gesamten (Grenz-)Region sorgt und dadurch regionale Entwicklungsprozesse insbesondere in den Bereichen Wirtschaft (u. a. Industrie und Robotik, Tourismus), Bildung und Forschung angestoßen werden sowie ein noch stärker integrierter Arbeitsmarkt entsteht.

Das dänische Infrastrukturvorhaben wird unterstützt, da es zu einem Zusammenwachsen der Grenzregion beiträgt und der Wirtschaft durch mehr Personenverkehr und Warenaustausch nutzt. Offene Fragen, die die Wirtschaftlichkeit und eine mögliche „Konkurrenzsituation“ mit der Fehmarnbeltquerung betreffen, sollten im weiteren Prozess ebenso wie mögliche Auswirkungen auf die Natur, den Tourismus und die Schifffahrt beantwortet werden. Vorausgesetzt die Antworten auf diese Fragen lassen keine grundsätzlichen Zweifel aufkommen, sollte das Projekt zügig geplant und umgesetzt werden. Die IHK Flensburg erklärt sich bereit, den weiteren Kommunikationsprozess rund um das Projekt auf deutscher Seite konstruktiv und zielorientiert zu begleiten. In gleicher Weise sollten Politik und Verwaltung im deutschen Grenzraum – insbesondere in Flensburg – verfahren.

B 76: Hasselholmer Talbrücke und Gottorfbrücke

Bezirk
Flensburg

Forderungen

- » Planungen zügig vorantreiben
- » Brücken bedarfsgerecht ersetzen
- » Verkehrschaos durch zeitlich versetztes Umsetzen vermeiden

Die B 76 ist eine überregionale Nord-Süd-Verbindungen des Landes Schleswig-Holstein mit Verbindungsfunktion der Städte Schleswig, Eckernförde, Kiel, Plön, Lübeck. Westlich von Schleswig dient die B 76 als Bedarfsumleitung der A 7. Sie besitzt somit eine hohe Bedeutung für den überregionalen Güterfern- und Tourismusverkehr. Rund 10.000 Fahrzeuge fahren im Schnitt täglich über die Brücke oberhalb des Hotels „Waldschlößchen“. Der Zustand der Brücke ist jedoch schon seit Jahren marode. Bereits seit 2014 gibt es nur noch eine reduzierte zweistreifige Verkehrsführung (einen je Fahrtrichtung). Hinzu kamen in den letzten Jahren ein Überholverbot und eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Gleiches gilt für die etwas weiter südöstlich gelegene Gottorfbrücke am Oberlandesgericht im Zuge der B 76. Auch sie ist marode und muss dringend ersetzt werden. Diese Brücke wird von circa 20.000 Fahrzeugen täglich passiert. Sie ist besonders für den Pendlerverkehr von Relevanz.

Da beide Brücken in wenigen Jahren ihre Restnutzungsdauer erreicht haben werden, müssen die Planungen zügig vorangetrieben und die Brücken bedarfsgerecht ersetzt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Ersatzbauwerke zeitlich versetzt errichtet werden. Andernfalls droht ein Verkehrschaos in der Region.

B 502: Südspange und Ostuferentlastungsstraße Kiel

Bezirk
Kiel

Forderung

- » Umsetzung der vierstreifigen Ostuferentlastungsstraße

Die B 502 – der sogenannte Ostring – bindet den Ostuferhafen und die Gewerbegebiete auf dem Ostufer Kiels an das überregionale Straßennetz an. Dabei ist der Ostring eine der höchstbelasteten Straßen im Stadtgebiet Kiel. Die Verbesserung der Hinterlandanbindung des Ostuferhafens, die mit dem Ausbau der A 21 erfolgt, kann jedoch erst vollständig umgesetzt werden, wenn weiterführend eine Umfahrungsalternative zum Ostring und dem Theodor-Heuss-Ring geschaffen wird.

Für die Trasse der A 21 in Kiel ist eine Eckverbindung zur B 76 als abschwenkender Teilabschnitt der A 21 sinnvoll, um den stark frequentierten Theodor-Heuss-Ring zu entlasten (sogenannte Südspange vom Knoten Karlsburg bis zur Segeberger Landstraße/Konrad-Adenauer-Damm).

Der daran anschließende Bereich zwischen Segeberger Landstraße (B 502) und Ellerbek sollte dann als Umfahrungsalternative zum überlasteten Ostring, wie im Bundesverkehrswegplan 2030 enthalten, weiterführend als Ostuferentlastungsstraße

vierstreifig ausgebaut werden. Die 2008 im Verkehrsentwicklungsplan Kiel (VEP) dargelegte Trasse verläuft von der B 76 (An der Kleinbahn/Segeberger Landstraße) bis zum Ostring (Klausdorfer Weg) parallel zur Schienentrasse nach Schönberg.

Bezirk
Kiel

Grenzweg Kreis Pinneberg

Forderung

- » Planung und Bau des Grenzwegs inklusive Anschluss an die A 23

Der Ausbau des Grenzwegs zwischen den Kreisen Pinneberg und Steinburg ist seit mehreren Jahren in der Diskussion. Viele Betriebe, vor allem im südlichen Teil des Kreises Steinburg, würden von diesem Straßenneubau profitieren, indem sie eine bessere Anbindung an die Abfahrt Horst/Elmshorn an der A 23 bekämen.

Das Projekt umfasst den Neubau einer Straße von der „Wegespinne“ Horster Landstraße/Kiebitzreihler Chaussee/Dovenmühlen in Horst-Hahnenkamp über die Bahnstrecke Hamburg–Altona–Kiel hinweg bis zur Max-Planck-Straße in Horst, in deren Verlängerung die Autobahnauffahrt Horst/Elmshorn an der A 23 liegt.

Durch diesen Straßenneubau wird eine verkehrswichtige Zubringerstraße zum überörtlichen Verkehrsnetz geschaffen. Insbesondere die Wirtschaft im südlichen Teil des Kreises Steinburg erhielte endlich eine direkte Anbindung an die A 23. Im Gebiet zwischen Horst-Hahnenkamp und Glückstadt in Ost-West- bzw. Neuendorf und Sommerland in Nord-Süd-Richtung sind über 1.500 Mitgliedsbetriebe der IHK ansässig. Eine erheblich verbesserte Anbindung an die A 23 erhielten auch die Betriebe in den Gewerbegebieten Elmshorn-Nord I-III, dort vor allem die mit Schwerlastverkehren.

Die vier Beteiligten – die Kreise Pinneberg und Steinburg, die Stadt Elmshorn und das Amt Horst-Herzhorn – sollen zum Nutzen der regionalen Wirtschaft zusammenwirken und die Planung für den Grenzweg gemeinsam rasch und mit Nachdruck vorantreiben, um Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für diese Straßenbaumaßnahme herzustellen. Sodann muss das Projekt beim Land Schleswig-Holstein zur Förderung angemeldet werden. Vom Land wiederum muss diese dringend benötigte kommunale Straßenbaumaßnahme gefördert werden.

Bezirk
Kiel

Nordumgehungen Itzehoe und Wedel

Forderungen

- » Umsetzung der Nordumgehung Itzehoe
- » Umsetzung der Nordumgehung Wedel

Die Nordumgehung Itzehoe ist in den Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Ziel der seit Jahrzehnten diskutierten Umgehungsstraße ist vor allem die Entlastung der Altstadt.

Zurzeit gibt es einen hohen Durchgangsverkehr. Die neue Straße würde vor allem eine Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Schwer- und Durchgangsverkehr bedeuten und die Erhaltung und vor allem auch Entwicklung des Ortszentrums ermöglichen. Zudem erhielten die Unternehmen in den Kommunen entlang des westlichen Teils der B 206 einen besseren Anschluss an die A 23.

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) möchte das Projekt zusammen mit der Öffentlichkeit gestalten und plant dazu verschiedene Beteiligungstermine. Im Dezember 2018 wurde die Bevölkerung in ersten Terminen über die allgemeine Planung informiert. Große Diskussionen gibt es zum Beispiel zum Verlauf der Trasse, die aber erst im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen endgültig gefunden wird. Erst daran schließt sich das Planfeststellungsverfahren an, das die Planungen zur Genehmigung führt.

Die Nordumgehung Wedel ist ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Auch hier ist das Ziel der seit Jahrzehnten diskutierten Umgehungsstraße vor allem die Entlastung der Altstadt, mit einer ähnlichen Begründung wie in Itzehoe. Bisher ist das Projekt allerdings beim LBV.SH noch nicht in den Stand der Vorplanung aufgenommen worden. Dies sollte zur Entlastung des Ortszentrums von Wedel allerdings zeitnah geschehen.

B 77: Ersatzbau Eiderbrücke Rendsburg

Bezirk
Kiel

Forderung

- » Fristgerechte Fertigstellung des Projektes

Die B 77 ist eine wichtige Nord-Süd-Achse in Schleswig-Holstein und verläuft von Schleswig über Rendsburg nach Itzehoe. In Rendsburg wird zunächst die Eider mit einer Brücke (Baujahr 1958) überquert und anschließend der Nord-Ostsee-Kanal mittels eines Tunnels unterquert.

Der Rendsburger Kanaltunnel wurde seit 2012 saniert und 2021 wieder komplett für den Verkehr freigegeben. Nachdem sich die Sanierungszeit mehr als verdoppelt hat – ursprünglich sollte die Freigabe 2013 erfolgen – musste der Ersatzbau der Eiderbrücke in Rendsburg verschoben werden. Zunächst war die Planung dahingehend, dass zuerst der Tunnel, dann die Eiderbrücke und dann die Rader Hochbrücke saniert bzw. erneuert werden. Da die Rader Hochbrücke dringend einen Neubau erfordert und die Sanierung des Kanaltunnels sich dermaßen verzögert hat, wurde die Planung vom LBV.SH so verändert, dass der Ersatzbau der Eiderbrücke noch während der Tunnelsanierung in Angriff genommen wird.

Der Plan sieht vor, dass zunächst durch den Bau einer vierspurigen Behelfsbrücke neben der alten Eiderbrücke lange Staus vermieden werden. Anschließend wird jetzt die alte Brücke zurückgebaut und eine neue Dreifeld-Stahlverbundbrücke an ihre Stelle gebaut. Bereits Ende 2018 wurde damit begonnen, die Leitungen für die Behelfsbrücke zu verlegen. Ab Ende 2019 wurde zunächst die Behelfsbrücke gebaut. Nach drei Jahren und somit vor Beginn der Bauarbeiten an der neuen Rader Hochbrücke sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Bezirk
Kiel

B 202/203: Nordumfahrung Rendsburg–Büdelndorf

Forderung

- » In die Planung aufnehmen

Um die Nordumfahrung Rendsburg–Büdelndorf gibt es schon seit vielen Jahren intensive Diskussionen. Dabei geht es sowohl um das Vorhaben selbst als auch um die Trassenführung im Falle einer Umsetzung.

Die B 202/203 verläuft westlich der A 7 nördlich des Nord-Ostsee-Kanals und östlich der A 7 südlich des Kanals (Streckenweise als A 210). Die Querung des Kanals verläuft im Rahmen der A 7 über die Rader Hochbrücke. Die Nordumfahrung Rendsburg umfasst das Stück von der Kreuzung mit der B 77 bis zur A 7.

Für den Fall der Realisierung braucht es zunächst politischen Konsens aller betroffenen Gemeinden für die Notwendigkeit der Umfahrung und anschließend für die Findung einer Trasse. Am besten eignet sich eine Linienführung, bei der die Eingriffe in die Natur gering sind und die Verfügbarkeit der benötigten Grundstücke hoch ist.

Bei den Diskussionen um die Nordumfahrung sollte im Blick behalten werden, dass sie zu einer Verbesserung der verkehrlichen Verbindung und zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten Rendsburg und Büdelndorf führen wird. Darüber hinaus sind die Gewerbegebiete Rendsburg-Nord und Fockbek dringend auf eine Nordumfahrung angewiesen. Wenn sich durch den Ersatzbau der Rader Hochbrücke die verkehrliche Anbindung nördlich des Kanals wieder deutlich verbessert, werden auch diese Gewerbegebiete merklich mehr Zuspruch erhalten. Die Nordumfahrung würde dann die wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete erleichtern.

Bezirk
Kiel

L 49: Verbindung A 7–A 21 Höhe Bordesholm

Forderung

- » Anpassung des Straßenquerschnitts (wo erforderlich)

Im Zuge des Ausbaus der A 21 bekommt die L 49 zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm (A 7) und der Anschlussstelle Nettelsee (A 21) eine größere Bedeutung als Verbindungsstraße. Um Unfallrisiken nicht erst aufkommen zu lassen und die Beeinträchtigungen in den Ortschaften entlang der Strecke so gering wie möglich zu halten, sollte die L 49, wo erforderlich, an die neuen Aufgaben angepasst werden.

Ortsumgehung Ratzeburg/Mölln-Nord

Bezirk
Lübeck

Forderung

- » Bau einer Ortsumgehung Ratzeburg von Mölln-Nord über Schmilau nach Ziethen

Die Ortsdurchfahrten Ratzeburg und Mölln sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten stark belastet und stauanfällig. Die Maßnahme Ortsumfahrung Ratzeburg ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 enthalten. Die Realisierungschancen sind allerdings wieder zurückgegangen, da auf kommunalpolitischer Seite kontroverse Meinungen diskutiert werden. Daher muss die Herstellung eines großräumigen regionalen Konsenses über eine weiträumige Umfahrung Ratzeburgs von Ziethen über Schmilau mit Anbindung an die B 207 in Höhe Mölln-Nord als Ziel zügig verfolgt werden. Diese Lösung bringt verkehrliche Vorteile für beide Städte Ratzeburg und Mölln.

Ortsumgehung Schwarzenbek

Bezirk
Lübeck

Forderung

- » Bau der Ortsumgehung von der B 404 bis zur B 209 in Richtung Lauenburg/Elbe

Die Maßnahme ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 enthalten, der zweite Bauabschnitt bis zur B 207 ist planfestgestellt. Die Bauarbeiten laufen, zunächst 2022 bis zur B 207, dann 2023 bis zur K 17 (Anschluss an die Grabauer Straße). Der Planfeststellungsbeschluss für den letzten Abschnitt bis zum Anschluss an die B 209 nach Lauenburg/Elbe (Lauenburger Straße) steht noch aus. Die Fortsetzung der Ortsumgehung bis zur B 209 ist dringend erforderlich. Sie hat nicht nur Verkehrseffekte, sondern fördert auch entscheidend die Entwicklung bzw. die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in der expandierenden Stadt.

Ortsumgehung Lauenburg/Elbe inkl. Elbbrücke

Bezirk
Lübeck

Forderung

- » Realisierung der kompletten Ortsumgehung Lauenburg/Elbe inkl. neuer Elbquerung

Die Elbquerung für den Straßenverkehr in Lauenburg muss dringend ersetzt werden, da der bauliche Zustand des – bisher noch für den Straßen- und den Schienenverkehr nutzbaren – Brückenbauwerkes schlecht ist. Es läuft zurzeit die Variantenuntersuchung für eine reine Straßenbrücke im Großraum Lauenburg östlich oder westlich der Stadt. Diese soll möglichst mit den geplanten Teilumgehungen Nord und Ost verbunden werden. Beide Ortsumgehungen sind Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes. Eine Komplettlösung „Umgehung mit neuer Elbbrücke“

würde nicht nur helfen, die Verkehrssituation in der Elbestadt entscheidend zu verbessern und den Gewerbestandort aufzuwerten, sondern auch großräumige Verkehrseffekte herbeiführen.

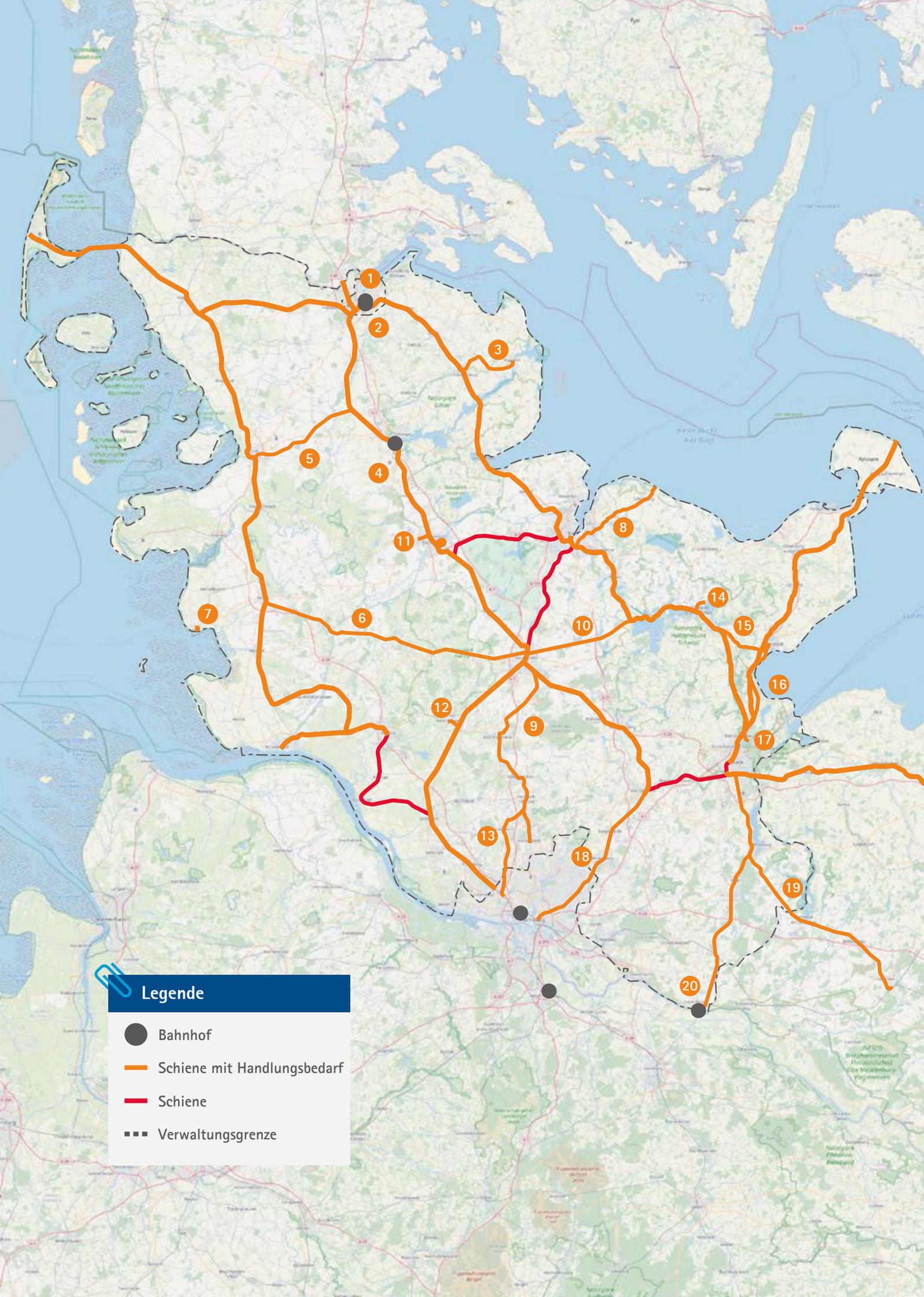
Bezirk
Lübeck

Ortsumgehung Geesthacht im Zuge der B 5

Forderung

- » Bau einer innerörtlichen Umgehung Geesthacht im Zuge der B 5

Diese Ortsumfahrung ist wegen der hohen Belastung des Ortskerns Geesthachts durch den Durchgangsverkehr und den hohen Anteil an Schwerlastverkehr dringend erforderlich. Auch deshalb ist die Maßnahme im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 enthalten. Die Baureife steht unmittelbar bevor. Zurzeit läuft ein Planänderungsverfahren, um den endgültigen Konsens mit den benachbarten Gemeinden herzustellen. Die Ortsumgehung kann teilweise als Bestandteil der noch zu planenden und zu bauenden A 21 genutzt werden. Sie ist vorteilhaft für die innerstädtische Verkehrsverteilung und die Entwicklung bzw. die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete.



Legende

- Bahnhof
- Schiene mit Handlungsbedarf
- Schiene
- Verwaltungsgrenze

4. b) Regionale Schienenprojekte

Die in den Grafiken abgebildete numerische Reihenfolge der Projekte beinhaltet keine Wertung oder Priorisierung durch die IHK Schleswig-Holstein.

Die grafische und kartografische Darstellung der Projekte erfolgt stilisiert und entspricht nicht immer den exakten Detailplanungen oder den maßstabsgetreuen Linienführungen.

Schiene

- 1 Neuer Innenstadtbahnhof Flensburg
- 2 Bahnhof Flensburg
- 3 Süderbrarup-Kappeln
- 4 Bahnhof Schleswig
- 5 Kiel-Rendsburg-Jübek-Husum
- 6 Heide-Neumünster-Kiel
- 7 Hafenbahn Büsum
- 8 Kiel-Schönberger Strand
- 9 Neumünster-Norderstedt
- 10 Neumünster-Ascheberg
- 11 Rendsburg-Seemühlen/Fockbek
- 12 Wrist-Kellinghusen
- 13 S21: Kaltenkirchen-Hamburg Eidelstedt
- 14 Malente-Malente Nord
- 15 Eutin-Neustadt
- 16 Neustadt (Holstein)-Lübeck Hauptbahnhof
- 17 Hafen Lübeck-Puttgarden: „Nordkurve“ in Lübeck
- 18 S4: Hamburg-Ahrensburg/Bad Oldesloe
- 19 Ratzeburg-Zarrentin-Hagenow
- 20 Lübeck-Lüneburg

Bezirk
Flensburg

Neuer Innenstadtbahnhof Flensburg

Forderung

- » Konzept Innenstadtbahnhof vertiefend und umfassend prüfen

Seit einigen Jahren ist die Notwendigkeit eines neuen Innenstadtbahnhofs in Flensburg in der Diskussion. Aus Sicht des Landes ist die Errichtung eines neuen Innenstadtbahnhofs in Flensburg dringend notwendig. Die Maßnahme ist im Landesverkehrsplan 2022–2027 enthalten. Demnach soll ein Innenstadtbahnhof zu einer besseren Anbindung Flensburgs im Schienenverkehr – insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – beitragen. Vor allem auch eine möglicherweise reaktivierte Strecke Niebüll–Flensburg würde von einer Durchbindung bis in die Innenstadt profitieren.

Das Land würde die Maßnahme mit Unterstützung des Bundes finanzieren. Die kommunalen Gremien der Stadt Flensburg haben sich allerdings dagegen ausgesprochen. Aus Sicht der Stadt birgt die Umsetzung Risiken und würde nicht zu einer qualitativen Verbesserung führen. Um dies abschließend beurteilen zu können und zu klären, ob – und wenn ja, unter welchen Umständen – ein Innenstadtbahnhof in Flensburg umsetzbar und verkehrlich sinnvoll wäre, sollte ergebnisoffen eine vertiefende, umfassende Prüfung durchgeführt werden. Dabei sollten alle relevanten Akteure von Anfang an eingebunden werden. Die IHK Flensburg wäre bereit, den Prozess konstruktiv und ergebnisorientiert zu unterstützen.

Bezirk
Flensburg

Bahnhof Flensburg

Forderungen

- » Erschließung des Bahnhofumfeldes als Mobilitätsstation
- » Modernes Wegeleitsystem installieren

Um die Attraktivität der Bahn für potenzielle Nutzer aus Flensburg und dem Umland zu erhöhen und die Rolle der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken, muss das Angebot deutlich ausgeweitet bzw. der Bahnhof des Oberzentrums Flensburg als multimodale Mobilitätsstation ertüchtigt werden. Dazu gehören u. a. ausreichende Pendlerparkplätze, Carsharing-Angebote, Mietradsysteme, Fahrradabschleppanlagen und Stromtankstellen. Um die Orientierung zwischen Bahnhof, Bushaltestellen und Innenstadt zu erleichtern, ist zudem ein modernes Wegeleitsystem am Bahnhofsvorplatz zu installieren.

Süderbrarup–Kappeln

Bezirk
Flensburg

Forderung

- » Ertüchtigung und ggf. Bedienung im Regelverkehr prüfen

Kappeln mit seinen 8.600 Einwohnerinnen und Einwohnern ist ein florierender Tourismusstandort mit weit überdurchschnittlichen Wachstumsraten bei Gästen und Übernachtungen. 2015 verzeichnete Kappeln noch rund 90.000 Übernachtungen. Im Jahr 2020 waren es trotz Corona-Pandemie bereits rund 380.000 – Tendenz weiter steigend. Leider ist die verkehrliche Anbindung Kappelns ungenügend. Es fehlt eine Bahnanbindung, sodass die Mehrheit der Gäste im eigenen Pkw anreist bzw. anreisen muss. Vor dem Hintergrund der klimapolitischen Diskussionen und Ziele ist dies nicht zufriedenstellend. Dabei wäre Kappeln mit vergleichsweise geringem Aufwand an die Bahn anzubinden. In Süderbrarup besteht Anschluss an die von der Hauptstrecke Flensburg–Kiel kommende Stichstrecke Süderbrarup–Kappeln, die von einem gemeinnützigen Verein unter der Marke „Angelner Dampfeisenbahn“ museal betrieben wird. Eine Anbindung per Bahn würde es den Kunden ermöglichen, Kappeln bequem auf der Schiene zu erreichen. Die Folgen wären deutlich weniger Pkw-Anreisen. Dies würde vor Ort weniger motorisierten Individualverkehr sowie weniger MIV-gebundenen Infrastruktur(flächen)bedarf bedeuten. Eine Ertüchtigung des Teilabschnitts zwischen Süderbrarup und Kappeln und ggf. Bedienung der Linie im Regelverkehr sollte daher geprüft werden.

Bahnhof Schleswig

Bezirk
Flensburg

Forderungen

- » Attraktivität erhöhen
- » Funktionsfähigkeit herstellen
- » Lokales Engagement für möglichen Neubau unterstützen
- » Fördermöglichkeiten prüfen

Der Schleswiger Bahnhof wurde 2013 an einen Privatinvestor verkauft. Die ihm zugeschriebene Funktion als Raum für Wetterschutz, Aufenthalt, Information, Versorgung und Dienstleistungen kann der Bahnhof im Moment nur rudimentär erfüllen. Der neue Eigentümer erfüllt die Auflagen und Erwartungen nur zum Teil und/oder mit Verzögerungen und häufig erst nach gerichtlichen Auseinandersetzungen. Als Alternative wird derzeit vor Ort auch der Bau eines neuen Gebäudes in unmittelbarer Bahnhofsnähe geprüft, das die o. g. Funktionen erfüllen könnte. Das Land sollte das lokale Engagement unterstützen und auch den Einsatz von Fördermitteln prüfen.

Bezirke
Flensburg und Kiel

Kiel–Rendsburg–Jübek–Husum (Flügelzugkonzept RE 74)

Forderungen

- » Maßnahme im Rahmen der Landesnahverkehrsplanung umsetzen
- » Finanzierung sicherstellen
- » Notwendige infrastrukturelle Maßnahmen zügig planen und umsetzen

Das Flügelkonzept aus dem OdeS-Gutachten des Landes sieht vor, dass die Regional-Express-Linie Kiel–Husum in Jübek mit einem Zugteil nach Flensburg gekuppelt wird. Dadurch entsteht zwischen Rendsburg und Flensburg eine zweite Verbindung pro Stunde, und das Angebot kann in ein Schnell-Langsam-Konzept zwischen dem Regional-Express Hamburg–Flensburg und der Regionalbahn Kiel–Flensburg aufgeteilt werden. Zusammen mit dem stündlichen Regional-Express von Kiel über Eckernförde nach Flensburg entsteht mit dem neuen Regional-Express von Kiel via Rendsburg nach Flensburg ebenfalls ein halbstündliches Angebot zwischen Kiel und Flensburg. Ferner besteht die Möglichkeit zur Beschleunigung der Strecke Flensburg–Hamburg durch Verlagerung einzelner Halte vom RE 7 zum RE 74.

Bezirke
Flensburg und Kiel

Ausbau Heide–Neumünster–Kiel

Forderungen

- » Verbesserung der Nahverkehrsverbindungen zwischen Heide und Kiel
- » Dichter Takt bei Regionalbahn Heide–Neumünster
- » Dichter Takt bei der Fernbuslinie Heide–Rendsburg–Kiel
- » Durchgängiges Angebot Heide–Neumünster–Kiel prüfen

Reisende, die heute aus dem Raum Dithmarschen in Richtung Neumünster und Kiel reisen und dabei öffentliche Verkehrsmittel nutzen wollen, müssen sehr lange Reisezeiten in Kauf nehmen. Das bestehende Angebot ist dabei so unattraktiv, dass in den meisten Fällen nur die Nutzung des eigenen Fahrzeugs eine zeitlich tatsächlich sinnvolle Alternative darstellt. Dies muss sich vor dem Hintergrund der klimapolitischen Diskussionen ändern und zumindest ein attraktives Angebot entwickelt werden.

Die Strecke Neumünster–Heide weist in ihrem östlichen Abschnitt Hohenwestedt–Heide derzeit nur einen Zweistundentakt auf. Die Reisezeit der Gesamtstrecke ist mit 68 Minuten sehr lang. Das OdeS-Gutachten des Landes schlägt vor, durch einen Ausbau der Strecke für höhere Geschwindigkeiten und die Einrichtung einer neuen Kreuzungsstation in Beringstedt das Angebot zu einem Stundentakt zu verdichten und die Fahrzeit durch eine Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu Stundenkilometer auf 52 Minuten zu verkürzen. An beiden Knoten Neumünster und Heide kann die Strecke optimal mit den langlaufenden Regionalverkehrslinien verknüpft werden. Neben einer Verdichtung des Taktes der Regionalbahn zwischen Heide und Neumünster ist auch ein dichter Takt der Fernbuslinie Heide–Rendsburg–Kiel zu prüfen. Geprüft werden sollte auch ein durchgängiges SPNV-Angebot Heide–Neumünster–Kiel.

Hafenbahn Büsum

Bezirk
Flensburg

Forderungen

- » Reaktivierung vorantreiben
- » Gleisinfrasturktur und „Hafen-Weiche“ ertüchtigen

Die Anbindung an das Schienennetz über die Strecke Büsum–Heide ist für Pendlerinnen und Pendler sowie die touristische Erreichbarkeit von besonderer Bedeutung für den Standort und sollte weiter gestärkt werden. Daneben verfügt Büsum über eine stillgelegte, aber nicht entwidmete Anbindung des Hafenareals. Der Büsumer Hafen, immerhin größter Landeshafen, entwickelt sich seit Jahren positiv und verfügt über erhebliche Verlagerungspotenziale von Gütern auf die Schiene. Deutlich gemacht hat dies zuletzt das vom Land beauftragte und durch das Hamburger Beratungsunternehmen Hanseatic Transport Consultancy (HTC) erstellte Hafenentwicklungskonzept des Büsumer Hafens. Das Gutachten weist eine hohe Auslastung in schienenaffinen Güterklassen sowie eine zunehmende Nachfrage nach weiteren Umschlagmöglichkeiten aus. Ein weiterer Fingerzeig in diese Richtung kommt durch das vom Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH) in Auftrag gegebene Gutachten zur Untersuchung der betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Parameter eines wiederaufgenommenen Hafenbahnbetriebs. Hintergrund dieses Gutachtens sind konkrete Bestrebungen lokaler Wirtschaftsakteure, Güter über die Schiene abzuwickeln. Vor diesem Hintergrund sollte gemeinsam mit den Unternehmen vor Ort und mit Unterstützung des Landes die Reaktivierung der Hafenbahn vorangetrieben werden. Ein Rückbau der Gleisinfrasturktur oder der „Hafen-Weiche“ wird abgelehnt, da so unter Umständen Tatsachen geschaffen werden, die nicht mehr oder nur mit erheblichem planerischem Aufwand und finanziellen Ressourcen rückgängig zu machen wären.

Bezirk
Kiel

Kiel-Schönberger Strand

Forderung

- » Reaktivierung der Strecke

Die Reaktivierung von „Hein Schönberg“ ist bereits seit Jahren geplant. Ein erster Abschnitt auf dem Kieler Ostufer, bis Kiel-Oppendorf, ist bereits realisiert. Zeitnah sollte die vollständige Reaktivierung bis Schönberger Strand realisiert werden, auch um den Umstieg auf dieser beliebten Strecke zu erleichtern.

Bezirk
Kiel

Neumünster-Norderstedt

Forderung

- » Ausbau der Expressstrecke

Auf der Strecke Neumünster-Kaltenkirchen stellt die AKN ein Angebot zur Verfügung. Auf dieser Strecke wird weiterhin eine Regionalbahn angeboten. Zusätzlich ist geplant, eine Linie Norderstedt-Neumünster-Kiel als Regional-Express einzurichten. Durch die Realisierung kann eine erhebliche Fahrzeitverkürzung erzielt werden.

Bezirk
Kiel

Neumünster-Ascheberg

Forderung

- » Reaktivierung der Strecke

Durch die Reaktivierung der 26 Kilometer langen Strecke kann eine direkte Verbindung zwischen Neumünster und Plön geschaffen werden. Die Fahrtzeit beträgt ca. 22 Minuten und stellt eine deutliche Verbesserung gegenüber den heutigen Zeiten dar. Durch die Reaktivierung kann Plön über Neumünster weiterhin besser an Hamburg angeschlossen werden.

Rendsburg–Seemühlen/Fockbek

Bezirk
Kiel

Forderung

- » Reaktivierung der Strecke

Bis 2016 wurde die Strecke sporadisch noch befahren. Seitdem war sie zunächst von der DB an die Stadt Rendsburg übergegangen und wurde vor Kurzem durch die AKN übernommen. Für die Reaktivierung bis Seemühlen sind zunächst drei neue Haltepunkte geplant. Sollte die Gemeinde Fockbek Interesse an einer Anbindung bekunden, so ist die Verlängerung möglich.

Wrist–Kellinghusen

Bezirk
Kiel

Forderung

- » Reaktivierung der Strecke

Der Abschnitt ist mit ca. zwei Kilometern recht kurz, kann aber eine große Wirkung erzielen. Im neuen Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) ist die Umsetzung in den nächsten Jahren vorgesehen.

S 21: Kaltenkirchen–Hamburg–Eidelstedt(–Hamburg)

Bezirk
Lübeck

Forderung

- » Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Kaltenkirchen–Eidelstedt auf 30 Kilometer zur S-Bahnlinie 21

Mit dem Planfeststellungsbeschluss für diese Strecke wird Mitte 2022 gerechnet. Baubeginn soll nach ersten Informationen im Jahr 2023 sein. Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke von Kaltenkirchen bis zum Hamburger Hauptbahnhof wird ein weiterer Baustein des S-Bahn-Achsenkonzeptes zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg realisiert. Die Strecke der heutigen Linie A 1 Hamburg–Eidelstedt–Quickborn–Kaltenkirchen soll auf teilweise zweispurigen S-Bahnbetrieb umgestellt werden. Mit der Elektrifizierung der Strecke und der Durchbindung der S-Bahnlinie S 21 wird der bisher notwendige Umstieg in Hamburg–Eidelstedt entfallen. Fahrgäste können Ziele in der Hamburger Innenstadt direkt erreichen, und der Umsteigezwang auf dem Weg zu/von Zielen in der Hamburger Innenstadt soll aufgehoben werden. Langfristig soll ein durchgehender umstiegsfreier S-Bahnbetrieb (Aumühle–) Hamburg Hauptbahnhof–Sternschanze–Kaltenkirchen im 20-Minuten-Takt entstehen. In der Hauptverkehrszeit ist sogar ein 10-Minuten-Takt (ab Quickborn) vorgesehen.

Bezirk
Lübeck

Malente–Malente-Nord

Forderung

- » Reaktivierung der Strecke Malente–Malente-Nord

Die Reaktivierung der Strecke bietet sich an und birgt Potenzial im ÖPNV (Pendler und Tourismus). Die Strecke Lübeck–Malente(-Nord) soll nach den neuesten Planungen ein Element im Regio-S-Bahn-Konzept der Hansestadt Lübeck werden.

Bezirk
Lübeck

Eutin–Neustadt

Forderung

- » Reaktivierung der Strecke durch Neubau

Reaktivierung und Neubau der Strecke Eutin–Neustadt als zusätzliche Entlastung für den Güterverkehr und Anbindung der westlichen und nördlichen Landesteile an die Fehmarnbeltquerung (insbesondere im Zusammenhang mit der Reaktivierung Neumünster–Ascheberg).

Bezirk
Lübeck

Neustadt/Holstein–Lübeck Hauptbahnhof

Forderung

- » Erhalt des ÖPNVs auf/entlang der „Bäderbahnstrecke“ durch kreative Angebote

Der ÖPNV auf der „Bäderbahnstrecke“ von Lübeck bis Neustadt/Holstein sollte erhalten werden. Die Ergebnisse eines kürzlich durchgeführten Workshops zur Ermittlung von kreativen und innovativen Lösungen im ÖPNV und eine erfolgte Ausschreibung sollten Eingang finden in den Landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein und mittelfristig umgesetzt werden. Die Hansestadt Lübeck ist interessiert an einer Integration der Strecke in das Regio-S-Bahn-Konzept.

Nordkurve: Hafen Lübeck–Puttgarden

Bezirk
Lübeck

Forderung

- » Bau einer nordgehenden Schienenanbindung vom Lübecker Hafen zur Fehmarnbelttroute

Vor dem Hintergrund der Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung (FBQ) zwischen Dänemark und Deutschland und dem geplanten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland ergeben sich für den Lübecker Hafen erhebliche Potenziale für zusätzlichen intermodalen Güterumschlag durch den Bau einer Nordanbindung an die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung („Nordkurve“). Um schon bei Eröffnung der FBQ den Logistikkunden neue Angebote am intermodalen Knotenpunkt machen zu können, benötigt der Standort zeitnah eine Weiterentwicklung verbunden mit verlässlichen Zusagen der Landes- und Bundespolitik, da die Maßnahme „Nordkurve“ bisher keinen Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden hat.

Der Lübecker Hafen ist der am weitesten südwestlich gelegene Hafenumschlagplatz an der Ostsee und nimmt speziell in den Verkehren zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen in West-, Südwest- und Zentraleuropa und dem Wirtschaftsraum der Ostsee (Schweden, Norwegen, Finnland, Russland, Estland, Lettland und Litauen) eine zentrale und führende Drehscheibenfunktion ein. Weitere bedeutende Erfolgsfaktoren stellen die hohe Abfahrtsdichte von Linienfähren (rund 100 Abfahrten pro Woche in rund 20 Partnerhäfen innerhalb der Ostsee) und die gute Hinterlandanbindung durch das Straßen- und Schienennetz mit täglichen Kombiverkehr-Shuttlezugverkehren (rund 80 Züge pro Woche) dar. Damit wird den Kunden des Lübecker Hafens ein flexibles Angebot für zuverlässige Lieferfähigkeit geboten. Der Hafen Lübeck trägt somit auf dem TEN-V-Korridor maßgeblich zur Sicherung der Ladungsströme innerhalb Europas bei.

Mit der Fertigstellung der FBQ ergeben sich logistische Potenziale, weitere Verkehre ab Lübeck auf der Schiene nach Dänemark, Schweden und Norwegen und viceversa zu bündeln. Diese werden aus Ganzzügen nach Lübeck aus dem Süden oder Westen gebildet, welche neben der skandinavischen Ladung auch Ladung für Finnland und Osteuropa transportieren. Auch landseitige und seeseitige Verkehre könnten in diese neuen Angebote einbezogen werden. Eine Prognose der Lübeck Port Authority geht im Ausgangsszenario von 60 rekonsolidierten Zügen in der Woche aus (Kopenhagen, Göteborg, Mittelschweden, Oslo). Hinzu kommen das künftige Wachstum durch Entscheidungen der Logistik und Bestrebungen, den Lkw-Straßenverkehr zu minimieren (Green logistics).

Durch die Inbetriebnahme der FBQ erlangt der Standort Lübeck und damit auch der Lübecker Hafen eine deutlich zentralere Lage. Das vorhandene Hafen-Gateway kann so um ein wesentlich stärkeres Schienen-Gateway ergänzt bzw. ausgebaut werden. Das geht aber nur, wenn eine direkte nordgehende Schienenanbindung baulich umgesetzt wird. Ohne eine optimierte nordgehende Gleisanbindung sehen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) es als problematisch an, eine stärkere Einbindung Lübecks in den internationalen Schienengüterverkehr auf einem zukünftigen Fehmarnbeltkorridor herzustellen (Zeiten, Kosten wg. Rangierfahrten, Umwegen). Eine zukünftige nördliche Anbindung des Lübecker Hafens bzw. des Hafenterminals Skandinavienkai wird daher von vielen Marktteilnehmern in Lübeck als wichtige Voraussetzung gesehen, um die heute bahnbetrieblich schwierige nordgehende Anbindung des Hafens an den Nord-Süd-Korridor zu verbessern.

Bezirk
Lübeck

S 4: Hamburg–Ahrensburg/Bad Oldesloe

Forderungen

- » Bau einer S-Bahntrasse auf teilweise zwei neuen Gleisen und danach einem Gleis bis Ahrensburg–Gartenholz bis 2027; Weiterführung bis nach Bad Oldesloe auf den vorhandenen Gleisen
- » Gewährung eines übergesetzlichen Schutzes wegen der Mehrbelastungen durch den Güterverkehr auf der Fehmarnbeltroute

Die neue Nahverkehrsader S 4 zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein verbindet ab 2029 Altona und Bad Oldesloe erstmals direkt mit der Bahn und ermöglicht damit einer Viertelmillion Pendlerinnen und Pendlern, ihr Auto stehen zu lassen. Zwischen Hamburg und Ahrensburg verdreifachen sich zukünftig die Verbindungen in der Hauptverkehrszeit. Die S 4 leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende. Die S 4 zwischen Altona und Bad Oldesloe schafft eine schnelle und komfortable Schienenverbindung für bis zu 250.000 Bürgerinnen und Bürger in Hamburg und Schleswig-Holstein. Sie entlastet den Straßenverkehr und verbessert die Situation im Hauptbahnhof als zentraler Knotenpunkt des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs.

Für die neue S-Bahnlinie baut die DB insgesamt fünf neue Stationen, 45 Kilometer Schallschutzwände, 32 Eisenbahnbrücken sowie sechs Straßen- und Fußgänger-Überführungen. Sie verbindet mit einer Gesamtlänge von 36 Kilometern Hamburg-Altona mit Bad Oldesloe in Schleswig-Holstein. So erhalten 250.000 Menschen einen Anschluss an das Hamburger S- und U-Bahnnetz. Die neue S 4 entlastet den Hauptbahnhof, da sie Regionalzüge ersetzt und auf die S-Bahngleise ausweicht. Das schafft Kapazitäten auf dem Regionalbahngleis auch für den Güterverkehr. Das Projekt umfasst einen zweigleisigen Streckenneubau auf 17 Kilometern Länge (bis Ahrensburg). Eingleisig geht es weiter bis Ahrensburg–Gartenholz. Ein Drittel der Ausbaustrecke liegt auf schleswig-holsteinischem Gebiet, zwei Drittel liegen in Hamburg. In der Hansestadt sind vier neue Stationen geplant. In Schleswig-Holstein baut die DB einen neuen Haltepunkt. In Schleswig-Holstein rollt sie alle 20 Minuten nach Bargtheide und einmal pro Stunde nach Bad Oldesloe.

Bezirk
Lübeck

Ratzeburg–Zarrentin–Hagenow

Forderung

- » Reaktivierung der Strecke Hagenow–Zarrentin und Neubau der Strecke Zarrentin–Ratzeburg

Es handelt sich um eine kleine Maßnahme mit großer Wirkung vor dem Hintergrund der Engpässe für den Schienengüterverkehr im Großraum Hamburg. Auf dieser Strecke könnten Züge geführt werden, die aus dem Raum Schleswig-Holstein nach Berlin bzw. Leipzig/Halle bei völliger Umfahrung Hamburgs verkehren sollen. Die Maßnahme könnte als sinnvolle Bypassergänzung als Alternative für die Strecke Lübeck–Bad Kleinen fungieren.

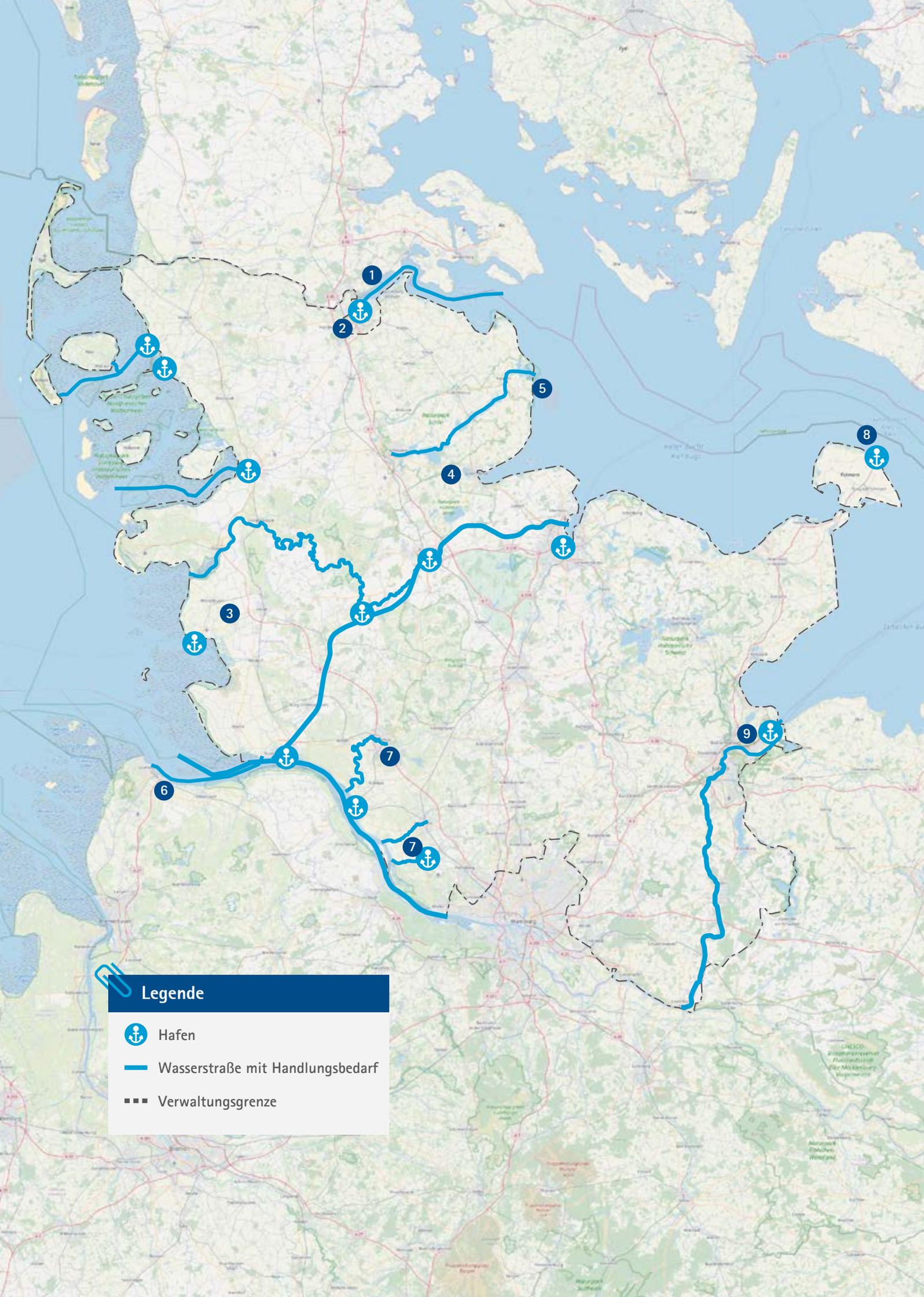
Lübeck-Lüneburg

Bezirk
Lübeck

Forderung

- » Zweigleisiger Ausbau von Teilstrecken

Um zusätzliche Optionen im Güterverkehr herzustellen und eine verdichtete Taktung im Regionalbahnverkehr (30 Minuten Lübeck-Lüneburg) im Zuge des Deutschlandtaktes möglich machen zu können, ist die Maßnahme nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden. So soll zum Beispiel der Abschnitt Güster-Büchen zweigleisig ausgebaut werden. Die beschriebenen Ausbaumaßnahmen für den ÖPNV sind zielorientiert. Für den Schienengüterverkehr ergibt sich allerdings ein anderes Bild: Die fest geplante Bypasslösung Lübeck-Bad Kleinen weist ein wesentlich höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Durchfahrt und Querungen in Büchen sind für längere Güterzüge problematisch. Deshalb sollten zunächst der Ausbau Lübeck-Bad Kleinen und der Ausbau der S 4 realisiert werden.



Legende

-  Hafen
-  Wasserstraße mit Handlungsbedarf
-  Verwaltungsgrenze

4. c) Regionale Wasserstraßenprojekte

Die in den Grafiken abgebildete numerische Reihenfolge der Projekte beinhaltet keine Wertung oder Priorisierung durch die IHK Schleswig-Holstein.

Die grafische und kartografische Darstellung der Projekte erfolgt stilisiert und entspricht nicht immer den exakten Detailplanungen oder den maßstabsgetreuen Linienführungen.

Wasserstraße

- 1 Flensburger Förde
- 2 Flensburger Hafen
- 3 Westküstenhäfen
- 4 Schlei-Fährfahrt
- 5 Wasserverbindung Olpenitz und Kappeln
- 6 Fährverbindung Brunsbüttel-Cuxhaven
- 7 Stör und Pinnau
- 8 Hafen Puttgarden
- 9 Trave (Abschnitt Bundeswasserstraße)

Bezirk
Flensburg

Flensburger Förde

Forderungen

- » Schifffahrt auf der Flensburger Innenförde erleichtern
- » Änderung der Verordnung und Ausnahmegenehmigungen prüfen

Die Schifffahrt auf der Innenförde sollte erleichtert werden. Dies betrifft sowohl innerdeutsche Verkehre zwischen den Flensburger Ufern als auch die Ausflugschifffahrt im internationalen Verkehr, sodass das dänische Ufer angesteuert werden darf. Letzteres ist aufgrund von zu hohen Anforderungen an Schiffe im internationalen Verkehr nicht ohne Weiteres möglich, da hohe Umrüst- bzw. Investitionskosten anfallen würden. Um die Schifffahrt auf der Flensburger Förde zu entwickeln, sollten eine Änderung der betreffenden Verordnung sowie die Schaffung von Ausnahmegenehmigungen geprüft werden.

Bezirk
Flensburg

Flensburger Hafen

Forderungen

- » Umzug zügig und rechtzeitig umsetzen
- » Hafenstandort sichern
- » Ausbaustufenplan umsetzen
- » Bessere Vermarktung des Hafenstandortes

Der Flensburger Hafen bildet eine wichtige Schnittstelle der Verkehrsinfrastruktur im Norden Schleswig-Holsteins. Vor allem für den Umschlag von Gütern aus dem Agrarbereich ist er leistungs- und wettbewerbsfähig. Mehrere Jahre stand der Flensburger Wirtschaftshafen am Ostufer jedoch im Fokus von Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Hintergrund der Debatte waren Pläne, das Ostufer – also den aktuellen Standort des Wirtschaftshafens – städtebaulich entwickeln zu wollen. Dabei ging es in der Debatte um nicht weniger als die Frage, ob der Hafen am Ostufer erhalten, aufgegeben oder zugunsten eines neuen Stadtquartiers umgesiedelt werden soll. Seit Mitte 2020 steht allerdings fest, dass der Hafen erhalten bleibt.

Mit der Entscheidung verbunden ist allerdings der Umzug des Wirtschaftshafens an das Westufer. Dort soll bis Ende 2022 auf dem Gelände der Stadtwerke Flensburg GmbH die vorhandene Kaianlage ertüchtigt werden. Der Beschluss der Stadt Flensburg beinhaltet dabei eine klare Selbstverpflichtung: Die zu schaffenden Kapazitäten sollen nicht hinter das Niveau auf der Ostseite zurückfallen. Dazu soll der Hafen in einem mehrstufigen Verfahren ausgebaut werden. Im ersten Schritt geht es darum, die gegenwärtige Umschlagsmenge auf der neuen Fläche zu ermöglichen. Dafür stellt die Stadt maximal 2,5 Millionen Euro zur Verfügung. Die möglichen Zielausbaustufen sind das Ergebnis der Machbarkeitsstudie, die im März im Planungsausschuss der

Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die Minimalvariante des Gutachtens sieht lediglich einen Liegeplatz vor. Die IHK Flensburg spricht sich dagegen für eine Variante mit zwei Liegeplätzen und dem damit verbundenen höheren Entwicklungspotenzial aus. Als Entscheidungsgrundlage für den weiteren Ausbau soll eine von der Verwaltung bis 2024 anzufertigende Studie dienen. Die IHK wird diesen Prozess und die Diskussion begleiten und fordert einen bedarfsgerechten und zukunftsorientierten Ausbau des neuen Hafens auf der Westseite. Die erste Ausbaustufe nach dem Umzug vom Ost- an das Westufer darf nur der erste Schritt in einem Entwicklungsprozess sein. Andernfalls sind die Wettbewerbsfähigkeit und die Überlebensfähigkeit des Wirtschaftshafens ernsthaft gefährdet. Außerdem muss die Vermarktung des Hafens und seiner Potenziale und Angebote weiter professionalisiert und intensiviert werden. Die Entwicklung der Flensburger Hafen GmbH zu einer eigenständig agierenden Hafenbetriebs-, Marketing- und Entwicklungsgesellschaft kann dazu beitragen, die gutachterlich belegten Umschlagspotenziale zu erschließen.

Westküstenhäfen

Bezirk
Flensburg

Forderungen

- » Hafenstandorte sichern
- » Bedarfsgerecht und zukunftsorientiert in Infrastruktur und Hafententwicklung investieren
- » Verschlickung verhindern und Unterhaltungsmaßnahmen an Fahrrinnen regelmäßig durchführen sowie deren Finanzierung langfristig sicherstellen

Die Westküste Schleswig-Holsteins ist seit jeher geprägt durch das Meer. Sie verfügt über eine teils Jahrhunderte alte maritime Tradition, und es existieren zahlreiche maritime Standorte – auf dem Festland, den Inseln und den Halligen. Die Häfen und die Schifffahrt nehmen dabei eine bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion wahr. Die hohe Konzentration maritimer Wirtschaftsaktivitäten entlang der Westküste sowie die wirtschaftliche Verflechtung mit der übrigen Wirtschaft in der Region führen dazu, dass die maritime Wirtschaft auch insgesamt eine zentrale Funktion für die dortige regionale Wirtschaft hat.

Zu den größten und wichtigsten maritimen Standorten gehören Husum und Büsum. Die maritime Wirtschaft umfasst dort insbesondere die Bereiche Seeschifffahrt, Fischerei und Aquakultur, Werften mit Zulieferindustrie, Häfen mit Infrastruktur, den Wasserbau, maritime Dienstleister, maritimen Tourismus sowie Forschungseinrichtungen. Zahlreiche Arbeitsplätze hängen direkt an den Regionalhäfen in Husum und Büsum. Hinzu kommen indirekte Arbeitsplatzeffekte und Abhängigkeiten. Zulieferer und Handwerksbetriebe sind eng mit den Unternehmen der Hafenwirtschaft verbunden. Außerdem werden die Häfen regelmäßig für logistische Zwecke zur Verladung von Projektladung (bspw. Komponenten für Windanlagen, Kesselsysteme, etc.) genutzt. Darüber hinaus sind viele Unternehmen in der Region auf die Produkte und Dienstleistungen der Hafenwirtschaft angewiesen. Wichtiges Beispiel: die Landwirtschaft. So verfügen beide Standorte über je ein großes Agrarhandelsunternehmen am Standort, mit besonderer Bedeutung insbesondere für die Milch- und Fleischproduktion in der Region. Gleiches gilt für die Bauwirtschaft: Für die Unternehmen in der Region ist der Umschlag von Baustoffen über die Häfen wichtig – und wird in Zukunft wohl noch wichtiger werden.

Denn in Schleswig-Holstein bzw. Deutschland ist die Gewinnung von Baustoffen (u. a. Kiese, Sande) aufgrund von Auflagen immer schwieriger, sodass sie immer häufiger per Schiff aus Skandinavien importiert werden.

Ein weiterer zentraler Hafenstandort an der Westküste ist Dagebüll. Der Hafen ist Dreh- und Angelpunkt für die Erreichbarkeit der Inseln und wird deshalb auch „Tor zu den Inseln“ genannt. Dagebüll ist hinter Puttgarden und Kiel der drittgrößte Personenhafen in Schleswig-Holstein und damit für den Tourismus von kaum zu überschätzender Bedeutung. Darüber hinaus hat sich aber durch das Engagement regionaler Akteure auch im Ort selbst der Tourismus dort in den letzten Jahren überdurchschnittlich entwickelt. Weitere wichtige Häfen für den Personenverkehr sind Schlüttsiel und Strucklahnungshörn. Sie dienen aber nicht nur dem Tourismus, sondern sind vor allem auch eine Lebensader für die vorgelagerten Inseln und Halligen. Die Menschen, die dort wohnen, sind angewiesen auf die Verbindung zum Festland, dessen Häfen für sie ebenso wichtig sind, wie die teils kleinen Häfen auf den Inseln und Halligen selbst. Für die Insel- und Halligbevölkerung sind die Häfen an der Westküste ein Teil der Daseinsvorsorge – etwa für die medizinische Versorgung oder die Versorgung mit Lebensmitteln und Baumaterial.

Um die Zukunftsfähigkeit der Hafenstandorte entlang der Westküste sicherzustellen, muss bedarfsgerecht und zukunftsorientiert in die Infrastruktur in den Häfen sowie die Hafenentwicklung investiert werden. Außerdem ist eine Verschlickung der Häfen durch geeignete Maßnahmen zu verhindern, und Fahrwasser ebenso wie Hafenzufahrten sind freizuhalten. Dafür notwendige Unterhaltungsmaßnahmen sind regelmäßig durchzuführen. Die Finanzierung muss langfristig sichergestellt werden.

Bezirk
Flensburg

Schleifährfahrt

Forderungen

- » Angebot der Relation Schleswig-Busdorf verbessern
- » Förderung zur Entwicklung der Schleifährfahrt prüfen

Die Schleifährfahrt insbesondere zwischen den Anliegern „Stadthafen Schleswig“ und „Haithabu-Busdorf“ muss nach dem Wegfall zweier Angebote entwickelt und gesichert werden. Außerdem bietet die Personenbeförderung per E-Fähre bzw. E-Wassertaxi Potenziale für die Zukunftsfähigkeit. Die Entwicklung der Schleifährfahrt zielt dabei vor allem darauf ab, nachhaltige Mobilitätsangebote auf dem Wasser zu schaffen, das Erlebnis Schlei weiter zu attraktivieren sowie die Verbindung des Mittelzentrums Schleswig mit der Welterbestätte Haithabu zu verbessern – einer der wichtigsten touristischen Attraktionen im Land. Um die Schleifähren entwickeln und die damit verbundenen Potenziale heben zu können, sollten auch öffentliche Förderungen geprüft werden.

Wasserverbindung Olpenitz und Kappeln

Bezirk
Flensburg

Forderungen

- » Wasserverbindung zwischen Kappeln und Olpenitz schaffen
- » Fördermöglichkeiten und Finanzierung über Tourismusabgabe prüfen

Sowohl Kappeln als auch Olpenitz haben sich in den letzten Jahren zu hochfrequentierten, wachsenden Tourismusdestinationen entwickelt. Unzureichend ist jedoch immer noch die verkehrliche Verbindung beider Standorte. Vor allem die Schaffung einer Wasserverbindung von der Innenstadt Kappeln ins Ostseeresort Olpenitz hat dabei großes Potenzial. Dadurch würde nicht nur die gegenseitige Erreichbarkeit, sondern auch das Erlebnis Schlei verbessert sowie eine weitere touristische Attraktion geschaffen werden. Falls nötig sollten zur Realisierung des Vorhabens sowohl eine öffentliche Förderung als auch die Verwendung von Einnahmen aus der (geplanten) Tourismusabgabe geprüft werden.

Fährverbindung Brunsbüttel–Cuxhaven

Bezirk
Flensburg

Forderungen

- » Verbindung dauerhaft etablieren
- » Als redundante Infrastruktur zur A 20 mitdenken
- » Ggf. Förderung prüfen

Bis die A 20 fertiggestellt ist, ist die Fährroute zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven über die Unterelbe die zentrale Verbindung zwischen Dithmarschen und dem Elbe-Weser-Dreieck. Die Fährverbindung hat sowohl für den Tourismus als auch für den Güterverkehr eine bedeutende Funktion und bietet den Vorteil, nicht den Umweg durch das Nadelöhr Hamburg nehmen zu müssen. Vor allem auch der Industrie- und Hafensstandort Brunsbüttel profitiert angesichts des immer weiter steigenden Verkehrs von der Fährverbindung. Vor allem im Interesse einer nachhaltigen Weiterentwicklung Brunsbüttels und des Tourismus in der Region unterstützt die IHK Flensburg den Betrieb der Fährverbindung von und nach Cuxhaven – auch dann, wenn die A 20 fertiggestellt sein wird. Auf diese Weise wäre eine redundante Infrastruktur vorhanden, die für Gefahrguttransporte oder bei Wartungsarbeiten und Unfällen im Tunnel genutzt werden könnte sowie für zusätzliche Entlastung der Hamburger Verkehre sorgt. Darüber hinaus bietet eine Fährfahrt einen nicht zu unterschätzenden touristischen Mehrwert, den es zu erhalten gilt. Um langfristig einen wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten bzw. erhalten zu können, müssen auch Möglichkeiten einer öffentlichen Förderung geprüft werden.

Bezirk
Kiel

Stör und Pinnau

Forderung

- » Status quo erhalten

Die Stör und die Pinnau sind Nebenflüsse der Elbe in Schleswig-Holstein. Die Stör hat für den Hafen in Itzehoe eine Bedeutung, die Pinnau für die Häfen Pinneberg und Uetersen. Bei beiden Flüssen geht es nicht um eine Vergrößerung der Fahrrinne, sondern um den Erhalt des Status quo und der vorhandenen Hafeninfrastruktur.

Die Leistungsfähigkeit dieser beiden Nebenflüsse der Elbe ist derzeit schon durch die zunehmende Verschlickung, die aus der Elbvertiefung resultiert, deutlich eingeschränkt. Schiffbaubetriebe haben zum Wasserweg keine Alternative. Unternehmen, die auf die Leistungsfähigkeit der Flüsse als Verkehrsweg angewiesen sind, würden Lkw-Fahrten in erheblichem Maße beauftragen müssen. Nach einer Schätzung der an der Stör ansässigen Betriebe von 2017 wären das mehr als 10.000 Lkw-Fahrten pro Jahr. Das Binnenschiff ist zudem, gerechnet auf den einzelnen transportierten Container, umweltfreundlicher als der Lkw.

Nach Vorliegen des Ergebnisberichts des Forums Tideelbe hat der Bund Mitte 2021 den „Behördendialog Sedimentmanagement Tideelbe“ angestoßen, der den Umgang mit den Sedimenten langfristig im Mündungs- und Einzugsbereich der Tideelbe regeln soll. Dieser Behördendialog muss rasch zu Ergebnissen geführt werden, um die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen im Bereich der Untereelbe durch nachhaltige Maßnahmen zu sichern. Daneben ist aber auch kurzfristiges Handeln nötig, um die aktuelle Verschlickung zu beheben.

Das Stück Pinneberg-Elbe der Pinnau ist eine Bundeswasserstraße. Aufgrund der Flussenge ist ein spezielles Schiff zum Ausbaggern der Schlickablagerungen vonnöten.

Bei der Stör handelt es sich ebenfalls um eine Bundeswasserstraße. Einmal jährlich wird das eingeschwemmte Sediment mit einem Grubber aufgelockert, das mit der nächsten Flut – zumindest teilweise – wieder in die Elbe gelangt.

Die Krückau ist ebenfalls eine Bundeswasserstraße, hat allerdings keine wirtschaftliche Bedeutung mehr. Für den Tourismus ist sie allerdings von Wert und sollte daher für diese Zwecke weiterhin offen und nutzbar bleiben.

Eine Herabstufung dieser Bundeswasserstraßen zu rein touristischen Gewässern ist abzulehnen.

Hafen Puttgarden

Bezirk
Lübeck

Forderung

- » Sicherstellung der Hafennutzung

Die Nutzung des Hafens Puttgarden muss nach Eröffnung des Fehmarnbelttunnels durch das Land Schleswig-Holstein gesichert und gefördert werden. Der Hafen Puttgarden eignet sich weiterhin als Basis für Fährlinien, den Transport von Gefahrgütern und den Güterumschlag. Die vorhandene Infrastruktur und Suprastruktur sollten deshalb bedarfsgerecht entwickelt werden.

Trave (Abschnitt Bundeswasserstraße)

Bezirk
Lübeck

Forderungen

- » Zukunftsfähige Anpassung bzw. Vertiefung der Fahrrinne
- » Höherstufung der Bundeswasserstraße von Kategorie B auf Kategorie A

Zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsposition des Lübecker Hafens und der nötigen Abfertigung der nächsten Schiffsgeneration ist mittelfristig (in den nächsten fünf bis zehn Jahren) eine Anpassung bzw. Vertiefung der Fahrrinne der Trave im Abschnitt Nordermole bis zu den Hafenterminals in Dänischburg-Siems bzw. Schlutup auf 10,5 Meter Tiefe nötig. Um diese Anpassungen schneller realisieren zu können, ist eine Höherstufung der Bundeswasserstraße von Kategorie B auf Kategorie A nötig. Nur diese Re-Kategorisierung ermöglicht zielgerichtete Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen.



Legende

-  Internationaler Flughafen
-  Regionalflughafen
-  Verkehrslandeplatz
-  Sonderlandeplatz
-  Verwaltungsgrenze

4. d) Regionale Luftverkehrsprojekte

Die in den Grafiken abgebildete numerische Reihenfolge der Projekte beinhaltet keine Wertung oder Priorisierung durch die IHK Schleswig-Holstein.

Die grafische und kartografische Darstellung der Projekte erfolgt stilisiert und entspricht nicht immer den exakten Detailplanungen oder den maßstabsgetreuen Linienführungen.

Luftverkehr

- 1 Flughäfen Sønderburg und Billund
- 2 Flughafen Sylt
- 3 Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus
- 4 Verkehrslandeplätze entlang der Westküste
- 5 Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau
- 6 Flughafen Lübeck

Bezirk
Flensburg

Flughäfen Sønderborg und Billund

Forderung

- » Stärkung der Flughäfen als Knoten auch für schleswig-holsteinische Reisende

Der Flughafen Sønderborg hat durch komfortable Zubringerdienste an das nordeuropäische Drehkreuz Kopenhagen an Bedeutung für die Grenzregion gewonnen. Auch der zweitgrößte dänische Flughafen Billund wird zunehmend von schleswig-holsteinischen Passagieren genutzt. Dabei spielt eine Rolle, dass die Fahrzeit vom Norden Schleswig-Holsteins zum Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel durch steigende Verkehrsmengen und umfassende Baumaßnahmen auf der Autobahn A 7 oft unzuverlässig kalkulierbar ist. Es gilt daher, die Attraktivität der beiden Flughäfen in Sønderborg und Billund für Schleswig-Holstein weiter zu erhöhen. Ein weiterer Ausbau des Liniennetzes am Flughafen Sønderborg ist zu unterstützen. Daneben muss Schleswig-Holsteins Anbindung an den schon heute sehr gut ausgebauten und vernetzten Flughafen Billund gestärkt werden, beispielsweise durch die Einrichtung einer Schnellbuslinie.

Bezirk
Flensburg

Flughafen Sylt

Forderungen

- » Stärkung des Flughafens
- » Langfristige Entlastung von hoheitlichen Kosten über 2025 hinaus

Die Insel Sylt ist mit ihrer Wirtschaftskraft sowohl für den nördlichen Landesteil als auch für ganz Schleswig-Holstein von herausragender Bedeutung. Gleichzeitig ist die verkehrliche Anbindung der Insel besonders schwierig und deutschlandweit in der Weise einmalig: Da eine Straßenanbindung ebenso wenig existiert wie eine innerdeutsche Fährverbindung, spielt für die touristische Erreichbarkeit der Insel Sylt neben der Zuganbindung vor allem der Flughafen eine zentrale Rolle. So ist es nicht überraschend, dass der Flughafen Sylt bundesweit zu den meistfrequentierten Regionalflughäfen zählt. Mit den bestehenden Direktverbindungen verfügt der Flughafen Westerland über ein gutes Netz an Kurz- und Mittelstrecken. Dank der gewählten Destinationen ist der Sylter Flughafen bereits jetzt sowohl an deutsche als auch Schweizer Drehkreuze angeschlossen. Damit nimmt er mehr als nur eine Entlastungsfunktion für den Flughafen in Hamburg-Fuhlsbüttel ein.

Unter diesen Voraussetzungen – und ohne Corona-bedingte Verzerrungen – könnte der Flughafen als einer der ganz wenigen Regionalflughäfen überhaupt eigentlich profitabel wirtschaften, und Investitionen in die Zukunft am Standort könnten vorangetrieben werden. Seit der Einführung des „Single European Sky“ müssten vom Sylter Flughafen allerdings jährlich rund 1,5 Millionen Euro für die Flugsicherung getragen werden. Dies sorgte jedes Jahr für einen bilanziellen Verlust bei der Flughafengesellschaft. Ein Umstand, der schon lange kritisiert wird. Vor diesem Hintergrund wird begrüßt, dass der Bund im Jahr 2021 eine Entlastung von den hoheitlichen Kosten beschlossen und dafür bis 2025 Finanzmittel bereitgestellt hat.



Kurz erklärt

Single European Sky

Single European Sky beschreibt die Anstrengungen der Europäischen Kommission seit Ende der 1990er Jahre, den europäischen Luftraum unter dem Gesichtspunkt der Optimierung der Verkehrsströme neu zu strukturieren und dabei dessen Zersplitterung durch nationale Landesgrenzen und Interessen aufzulösen, u. a. indem eine begrenzte Anzahl von funktionalen Luftraumblöcken geschaffen wurde.

Dabei gilt es vom Bund sicherzustellen, dass die hoheitlichen Kosten in vollem Umfang entfallen und die Finanzierung langfristig über 2025 hinaus gesichert bleibt.

Verkehrslandeplatz Flensburg-Schäferhaus

Bezirk
Flensburg

Forderung

- » Flughafen sichern und bedarfsorientiert modernisieren

Der Flugplatz Flensburg-Schäferhaus stellt nicht zuletzt für die Unternehmen rund um das Oberzentrum Flensburg, deren Management national und international aufgestellt ist, im Hinblick auf eine schnelle Erreichbarkeit einen wichtigen und auch zukünftig unverzichtbaren Standortfaktor dar. Der Flugplatz ist in seiner Existenz dauerhaft zu sichern und bedarfsorientiert zu modernisieren, sodass eine zuverlässige und sichere Abwicklung sämtlicher Geschäftsflüge garantiert und daneben Wertschöpfung durch Privatflüge sowie den Luftsport generiert wird.

Verkehrslandeplätze entlang der Westküste

Bezirk
Flensburg

Forderung

- » Langfristige Sicherung des Flughafenbetriebes

Die kleineren Verkehrslandeplätze im Bezirk der IHK Flensburg haben insbesondere regionale Bedeutung. Der Verkehrslandeplatz Heide-Büsum ist für die Versorgung Helgolands und der Offshore-Industrie ein wesentlicher Baustein und muss in seiner Leistungsfähigkeit so gesichert werden, dass er die Linienverkehre von und nach Helgoland bedienen sowie Transportflüge für die Offshore-Windenergieindustrie abwickeln kann. Der Verkehrslandeplatz Husum-Schwesing ist Basis für Versorgungs- und Wartungsflüge zu den Windparks und Umspannplattformen auf der Nordsee sowie der Forschungsplattform FINO 3. Auf dem Verkehrslandeplatz St. Peter-Ording befindet sich ein Luftrettungszentrum insbesondere für den Offshore-Bereich. Sofern sich öffentlich beauftragte Rettungshubschrauber anderweitig im Einsatz befinden, starten von dort aus aber auch Einsätze bei Verkehrsunfällen, Rettung von Personen aus dem Watt sowie bei der medizinischen Versorgung der Inseln und Halligen vor der nordfriesischen Küste. An den genannten Standorten geht es daher zukünftig um eine dauerhafte Sicherung durch entsprechendes Engagement der jeweiligen Träger.



Kurz erklärt

Offshore-Wind

Die Gebiete, in denen Windenergieanlagen errichtet werden, lassen sich nach der Entfernung zur Küste in die drei Räume On-, Near- und Offshore unterscheiden. Offshore-Anlagen befinden sich dabei in tieferen Gewässern. Die Stromproduktion auf See ist besonders anspruchsvoll für Mensch und Material, verspricht aber auch die höchste und zuverlässigste Windenergieausbeute.

Bezirk
Kiel

Verkehrslandeplatz und Airpark Kiel-Holtenau

Forderungen

- » Langfristige Sicherung des Flughafenbetriebes
- » Zügige Aufstellung des B-Plans und Umsetzung des Airpark-Konzeptes

Kiel-Holtenau ist der wichtigste Flughafen in der Region. Klassifiziert als Verkehrslandeplatz für den allgemeinen Luftverkehr zur Durchführung von Flügen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln ist er mit einem allwettertauglichen Instrumentenlandesystem (ILS) ausgestattet. Das ILS ist ein bedeutender Standortvorteil. Der Verkehrslandeplatz wird von der Flughafen Kiel GmbH, einer Tochtergesellschaft der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, betrieben.

2018 gab es einen Bürgerentscheid zum Erhalt des Flughafens. Ziele der Gegner waren die Schließung des Verkehrslandeplatzes und die Errichtung eines neuen Stadtteils. Das Ergebnis des Bürgerentscheids am 06. Mai 2018 fiel allerdings eindeutig aus: 29,7 Prozent sprachen sich für eine Schließung aus und 70,3 Prozent für den Erhalt. Mit dieser großen Rückendeckung aus den Reihen der Bevölkerung kann die Flughafen Kiel GmbH die vor ihr stehenden Aufgaben angehen.

Bereits 2012 wurde ein Rahmenplan aufgestellt, der die Schaffung eines Airparks – eines Gewerbegebietes mit angeschlossener Landebahn – vorsieht. Ziel des Airparks ist, dem flugaffinen Gewerbe optimale Rahmenbedingungen am Standort zu bieten. Durch diese Entwicklung sollen sowohl die luftseitige Anbindung der Kiel-Region langfristig sichergestellt als auch die wirtschaftlichen Entwicklungspotenziale im Bereich des luftaffinen Gewerbes sowie der Forschung gehoben werden. Darüber hinaus können sich am Standort auch nicht luftaffine Gewerbe ansiedeln, und die neue Nordwache der Feuerwehr wird am Flughafen gebaut werden. Gemeinsam mit dem Gewerbegebiet Boelckestraße-Nord entstehen so im Norden von Kiel attraktive Gewerbeflächen, die – und das ist eine große Besonderheit – über einen quattrmodalen Anschluss (Straße, Schiene, Wasser, Luft) verfügen.

Bezirk
Lübeck

Flughafen Lübeck

Forderungen

- » Ausbau und Sicherung des Regionalflughafens
- » Förderung der zukunftsgerechten Luftfahrt

Der Luftverkehr ist ein wichtiger und vor allem ausbaufähiger Baustein der Mobilität in Schleswig-Holstein. Der Flughafen Lübeck-Blankensee bietet Standortvorteile für Wirtschaft, Wissenschaft, Medizin und Tourismus. Die Wirtschaft – insbesondere in international orientierten Hightech-Unternehmen – braucht eine gute Anbindung durch den Luftverkehr. Die Ansiedlung von Unternehmen wird oft abhängig von der guten Erreichbarkeit eines Flughafens gemacht. Der Flughafen Lübeck-Blankensee braucht das Wohlwollen der Politik und der Nachbarschaft. Lärmschutz, Umweltschutz und eine vernünftige Flughafenentwicklung sollen miteinander im Einklang stehen. Die

Behörden müssen den erforderlichen Ausbau des Flughafens im Rahmen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses zügig bearbeiten und genehmigen. Außerdem muss der Luftverkehr zukunftsfähig werden.

Bevor die weltweite Flugzeugflotte auf CO₂-neutrale Antriebe umgestellt wird, müssen die bestehenden Flugzeuge mit einem steigenden Anteil CO₂-neutraler Kraftstoffe betrieben werden. Schleswig-Holstein hat viel Windstrom, der in synthetisches Kerosin umgewandelt werden könnte. Das Land sollte im Rahmen von Pilotanlagen und Teststrecken – z. B. mit Lübeck Air – zeigen, dass diese Technologie einsatzfähig ist.



5. Fazit

Die IHK Schleswig-Holstein richtet mit dem Papier „Verkehr und Mobilität“ zentrale verkehrs- und infrastrukturpolitische Forderungen an Politik und Verwaltung sowohl vor Ort in den Regionen als auch beim Land und im Bund. Der Umfang und die Themenvielfalt spiegeln dabei das Ausmaß der Herausforderungen wider, vor denen sämtliche Ebenen stehen. Dabei muss es gelingen – die Klimaziele im Blick behaltend – die Transformation von Mobilität und Verkehr so zu gestalten, dass Wirtschafts- und Personenverkehre nicht nur aufrechterhalten, sondern auch zukunftsgerecht organisiert und weiterentwickelt werden (können). Dies ist vor dem Hintergrund der für die Zukunft prognostizierten, weiterhin stark ansteigenden Verkehrsmengen sowie der immer komplexer werdenden Mobilitäts- und Logistikbedürfnisse dringend erforderlich.

Das von allen schleswig-holsteinischen IHKs erarbeitete Papier behandelt daher alle für die Wirtschaft relevanten Felder. Schwerpunkte wurden dabei auf die Stärkung des Schienenverkehrs sowohl für den Personentransport als auch für den Gütertransport gelegt. Die im vorliegenden Papier behandelten Themen und Projekte machen aber auch deutlich, dass die Bewältigung der Verkehrsmengen und die Befriedigung der Mobilitäts- und Logistikbedürfnisse auch in Zukunft nur durch die bedarfsgerechte Stärkung aller Verkehrsträger gelingen werden. Dies schließt weiterhin auch Investitionen in die Straßeninfrastruktur ein. Die Straße wird auch weiterhin eine wesentliche, tragende Säule im Verkehrsnetz bleiben; selbst wenn es gelingt, dringend benötigte, zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene aufzubauen. Aus Sicht der Wirtschaft sollten Diskussionen über „den richtigen oder falschen“ Verkehrsträger ohnehin der Vergangenheit angehören. Letztlich funktioniert eine arbeitsteilige, moderne Gesellschaft mit einer komplexen Wirtschaftsstruktur nur mit einem Verkehrsnetz, in dem alle Bereiche funktionieren und zusammenspielen. Die Corona-Pandemie hat dies an vielen Stellen – vielleicht erstmals für alle – deutlich sichtbar gemacht. Viel wichtiger als die Frage nach dem Verkehrsträger wird daher in Zukunft sein, dass Produktionsprozesse bspw. für Infrastrukturen oder Fahrzeuge möglichst CO₂-neutral ablaufen und die auf den Verkehrsträgern betriebenen Verkehrsmittel umweltschonend unterwegs sind. Hier spielen alternative Antriebstechnologien und die Digitalisierung eine zentrale Rolle. Nur so kann Schleswig-Holstein seine Bedeutung als Logistkdrehscheibe, als Tor nach Skandinavien sowie als Ort für Tourismus und vielfältige Wirtschaftsbereiche wie Life Sciences, Maritimes und Ernährung erhalten und ausbauen.

Um die Abwicklung der Verkehre auch künftig gewährleisten zu können, müssen dringend erforderliche Infrastrukturprojekte schneller realisiert werden. Dazu sind mehr denn je zusätzliche Planungskapazitäten, spürbar beschleunigte Planungsverfahren sowie eine Verstärkung der finanziellen Mittel notwendig. Als weitere Voraussetzung schlägt die IHK Schleswig-Holstein vor, ein besonderes Augenmerk auf die Ingenieurbauwerke zu legen. Der bauliche Zustand vieler Brücken bildet einen Schwachpunkt in der Verkehrsabwicklung der nächsten Jahre, den es zu vermeiden gilt.

Die IHK Schleswig-Holstein möchte gerne konstruktiv die kommenden Prozesse und Projekte mitgestalten und mit Ihnen im Gespräch bleiben. Zögern Sie nicht, mit uns in den Dialog zu treten. Wir freuen uns auf den Austausch!

Impressum

Herausgeber:

IHK Schleswig-Holstein
Bergstraße 2
24103 Kiel

☎ 0431 5194-0

🌐 ihk-schleswig-holstein.de

Verantwortlich und Ansprechpartner:

Federführer Verkehr und Logistik der IHK Schleswig-Holstein
Rüdiger Schacht

☎ 0451 6006-183 @ schacht@ihk-luebeck.de

c/o IHK zu Lübeck, Fackenburger Allee 2, 23554 Lübeck

Redaktion und Ansprechpartner:

Dr. Jérôme Stuck (IHK Flensburg)

☎ 0461 806-452 @ jerome.stuck@flensburg.ihk.de

Milan Favier (IHK zu Kiel)

☎ 0431 5194-257 @ favier@kiel.ihk.de

Dr. Sabine Schulz (IHK zu Kiel)

☎ 0431 5194-227 @ schulz@kiel.ihk.de

Martin Krause (IHK zu Lübeck)

☎ 0451 6006-163 @ krause@ihk-luebeck.de

Bildnachweis/Titel:

grafikfoto

Gestaltung:

Robin Kruse, rk-create.com

Druck:

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

Stand: Januar 2022



IHK

Schleswig-Holstein

Flensburg·Kiel·Lübeck