

Strukturkonzept Verkehr

für Hamburg
und Schleswig-Holstein



Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Vorworte



Mehr denn je ist die norddeutsche Wirtschaft auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Sie ist und bleibt nicht nur ein wichtiger Standortfaktor, sondern bildet zugleich die Voraussetzung für eine prosperierende ökonomische Entwicklung im Norden. Bei ihrer Planung

muss auf regionale Besonderheiten genauso Rücksicht genommen werden wie auf die veränderten Bedürfnisse der Wirtschaft und der von ihr lebenden Menschen. Vor diesem Hintergrund hat UVNord im Jahr 2003 erstmals ein umfassendes Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein der Öffentlichkeit vorgestellt. Es galt nunmehr, dieses zu aktualisieren und in einer neuen modernen Konzeption zu erarbeiten. Bereits im vergangenen Jahr hat UVNord im Rahmen des Unternehmertages auf dem Hamburg Airport seine Vorstellungen für den Bereich Luftverkehr in die öffentliche Diskussion eingebracht. In Ergänzung der Vorstellungen für den Bereich Luftverkehr haben Experten



Zu den Kernaufgaben eines wirtschafts- und sozialpolitischen Spitzenverbandes gehört es, Politik und Verwaltung loyal bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaft zu beraten. Diesem Auftrag ist UVNord mit einer umfassenden Darstellung der Wünsche

und Vorstellungen der norddeutschen Wirtschaft für eine belastbare und leistungsfähige Infrastruktur für Schleswig-Holstein und die Metropolregion Hamburg nachgekommen. Mit dem fortgeschriebenen Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein

aus allen Bereichen der Wirtschaft ein Konzept mit den wichtigsten Forderungen aus den Bereichen Schienen-, Straßen-, Wasser- und eben auch Luftverkehr erarbeitet, das sich an die politischen Entscheidungsträger in unserem Verbandsgebiet, in den Nachbarländern sowie beim Bund richtet.

Es ist und bleibt uns ein Anliegen, das Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren zum Wohle beider Länder und der in der Region beheimateten Unternehmen.

Mein Dank gilt allen Mitgliedern des Strukturpolitischen Ausschusses, der Geschäftsführung, allen Unternehmen und Verbänden sowie den beteiligten Behörden und Ministerien, die an der Vorbereitung und Erstellung dieser Broschüre mitgewirkt haben.

Uli Wachholtz

Präsident
UVNord – Vereinigung
der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.
– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

hat UVNord unter Beteiligung der von ihr vertretenen Verbände und Institutionen die wichtigsten Bereiche zum Ausbau einer zukunftsfähigen Infrastruktur für Norddeutschland erarbeitet.

UVNord vertritt heute über seine 59 Mitgliedsverbände die Interessen von mehr als 27.000 Unternehmen, in denen rund 1,2 Millionen Menschen in Schleswig-Holstein und Hamburg Beschäftigung finden. Unter Berücksichtigung der Interessenlagen ist es gelungen, eine belastbare Diskussionsgrundlage für den Dialog mit Politik und Verwaltung zu erstellen. Mit dieser Darstellung wollen wir einen Beitrag dafür leisten, dass die norddeutsche Wirtschaft im globalen Wettbewerb ihre Position ausbaut und eine hohe Attraktivität für betriebliche Neuansiedlungen bietet. In einer Vielzahl

von Sitzungen hat sich der Strukturpolitische Ausschuss unter dem Vorsitz von Herrn Wachholtz mit den Notwendigkeiten für ein leistungsfähiges Norddeutschland auseinandergesetzt. In diese Gespräche sind die Ministerien und Behörden beider Länder bewusst einbezogen worden, um deutlich zu machen, dass nur miteinander und nicht gegeneinander für die Zukunft des Nordens gearbeitet werden darf.

Ich danke an dieser Stelle Herrn Wachholtz sowie den Mitgliedern des Ausschusses für ihre konstruktive und

rege Mitarbeit, Herrn Gottschalk für seine wissenschaftliche Begleitung und Präsidium und Vorstand von UVNord für die redaktionellen Anregungen.

Michael Thomas Fröhlich

Hauptgeschäftsführer
UVNord – Vereinigung
der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.
– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Einleitung

Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland beruhen auf arbeitsteiliger Produktion und dem Austausch von Produkten und Dienstleistungen. Gleichzeitig ist die Volkswirtschaft in besonders starkem Maße in die Weltwirtschaft integriert. Deutschland liefert mehr Produkte ins Ausland als jedes andere Land der Erde.

Güterverkehr und Logistik bilden somit eine wichtige Grundlage unseres Wohlstandes. Infolge der Globalisierung, der Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes sowie der EU-Osterweiterung werden Güter- und Individualverkehre zukünftig weiter steigen und die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen stellen. Das Güterverkehrswachstum auf den Hauptverkehrsachsen im Seehinterlandverkehr wird hierbei besonders deutlich ausfallen.

Dieser Befund gilt auch vor dem Hintergrund der gegenwärtigen globalen Wirtschafts- und Finanzkrise unverändert fort. Gegenwärtig kommt es zu einem Rückgang

des Warenhandels und der Verkehrsleistungen. Doch die Erfahrungen aus vergangenen weltwirtschaftlichen Verwerfungen – man denke etwa an die Ölkrisen der Siebziger Jahre – zeigen, dass diese Eintrübungen bloß vorübergehender Natur sind. In langfristiger Perspektive beschreiten die Verkehre weiterhin einen dynamischen Wachstumspfad.

Im Wettbewerb der Regionen sind termintreue verkehrliche Erreichbarkeiten ein wesentlicher Standortfaktor. Um die prognostizierten Zuwachsraten der Güterverkehrsleistungen bewältigen zu können, benötigt die norddeutsche Wirtschaft daher ein bedarfsgerechtes, aufeinander abgestimmtes und sich ergänzendes Netz von Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Häfen sowie Flughäfen. Schon heute bestehende und sich zukünftig noch verstärkende Engpass-Stellen der norddeutschen Verkehrsinfrastruktur müssen durch entsprechende Investitionen und Ausbauleistungen an die steigenden Bedarfe angepasst werden.

Gerade aus der Krise der Weltwirtschaft resultiert der unabweisbare Handlungsimperativ, nunmehr mit dem Ausbau der Infrastruktur besonders entschlossen voranzuschreiten. Zum einen verlangt die sich abzeichnende Rezession nach umfangreichen staatlichen Investitionen, um Schwere und Länge der Krise abzumildern. Dergestalt kann die vorgezogene Verwirklichung verkehrsinfrastruktureller Großvorhaben einen Brückenschlag zum nächsten Aufschwung unserer Volkswirtschaft darstellen. Zum anderen gehen mit dem Ausbau bestehender Verkehrswege vorübergehende Kapazitätseinschränkungen gezwungenermaßen einher. Insofern stellt die Phase kurzfristig verringerter Verkehrsträgerauslastung eine geeignete Atempause dar, in welcher gerade jetzt die entsprechenden Erweiterungsmaßnahmen vorzunehmen sind. Dieses umsichtige Vorgehen ist somit geeignet, die beeinträchtigenden Effekte von Ausbaumaßnahmen bestmöglich zu reduzieren.

Bereits im Jahr 2008 hat UVNord sein Konzept für die Zukunft des Luftverkehrs in Hamburg und Schleswig-Holstein gesondert veröffentlicht. Dieses wurde vorliegend um Ausführungen zu den Verkehrsträgern „Straße“, „Schiene“ und „Wasser“ sowie zum öffentlichen Personennahverkehr zu einem umfassenden Strukturkonzept für die gesamte norddeutsche Verkehrsinfrastruktur erweitert. Die einzelnen Verkehrsträger werden aus Gründen der Übersichtlichkeit in gesonderten Kapiteln behandelt. Gleichwohl empfiehlt sich selbstverständlich eine intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen intermodaler Beförderungs- und Transportketten. Den Ausführungen zu den einzelnen Verkehrsträgern folgen abschließende Erörterungen zu den Finanzierungsmöglichkeiten verkehrsinfrastruktureller Maßnahmen in grundsätzlicher Perspektive.

Perspektiven für die Wirtschaft im Norden

Dr. Silvia Stiller, Leiterin „Hamburg und regionale Entwicklungen“, Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), Prof. Dr. Thomas Straubhaar, Direktor Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)

Zukunftstrends Gegenwärtig werden vielerorts für die Entwicklungsperspektive der Weltwirtschaft und einzelner Volkswirtschaften dunkle Zukunftsbilder gemalt: Danach werden eine lange anhaltende Rezession und der Verlust von Arbeitsplätzen sich dauerhaft negativ auf die Wohlfahrt der Menschen auswirken. Diesem von Pessimismus gefärbten Szenario kann man allerdings Argumente entgegen setzen, die das Licht am Ende des Tunnels gut erkennen lassen und implizieren, dass das langfristige Wachstum nur unterbrochen ist. Seit 1990 ist die reale Weltproduktion um das Dreifache gestiegen. Gebremst wurde die Expansion der Weltproduktion zwar durch die Asienkrise im Jahr 1997. Diese wurde aber durch geld- und währungspolitische Stabilitätspolitik überwunden. Im Anschluss setzen sich die dynamischen Wachstumsprozesse mit hohem Tempo

fort. Entsprechend gibt es begründete Erwartungen, dass nach der derzeitigen Wirtschafts- und Finanzkrise – auch wenn die Dimension der mit ihr verknüpften ökonomischen Probleme immens ist – das Wachstum der Weltwirtschaft wieder Fahrt aufnimmt. Es ist davon auszugehen, dass die Wachstumstreiber für die Expansion der Weltwirtschaft – Bevölkerungswachstum, technischer Fortschritt und Handel – mittel- bis langfristig ihre Wirkung nicht verlieren werden.

In den nächsten Jahrzehnten werden sich deshalb die Trends, welche die Entwicklung von Unternehmen vor der Krise prägten, weiter fortsetzen. Der fortschreitende Strukturwandel zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft, die zunehmende Integration von Wirtschaftsräumen über Handel und Faktormobilität sowie der demographische Wandel werden die weltwirtschaftliche Entwicklung insgesamt und auch die ökonomischen Chancen der Regionen im norddeutschen Wirtschaftsraum wesentlich beeinflussen. Die Wiederbelebung des Welthandels und der internationalen Arbeitsteilung

werden einhergehen mit der fortschreitenden regionalen Spezialisierung in der Produktion von Gütern und Dienstleistungen. Gleichzeitig wird der Standortwettbewerb zwischen Ländern und Regionen weiter an Schärfe gewinnen, u. a. weil sinkende Kommunikationskosten sowie der Rückgang von Grenzhemmnissen die Mobilität der Produktionsfaktoren weiter erhöhen werden. Diese Zukunftstrends werden die regionale Verteilung von boomenden und schrumpfenden Regionen prägen und für die einzelnen Regionen in Norddeutschland unterschiedliche ökonomische Effekte mit sich bringen, weil sich die Standortbedingungen regional erheblich unterscheiden.

Fortschreitende Integration in die Weltwirtschaft Hamburg und Schleswig-Holstein sind über den Handel mit Gütern- und Dienstleistungen und den Beziehungen auf Arbeits- und Kapitalmärkten eng in die Entwicklung der Weltwirtschaft eingebunden und über zahlreiche globale Wirkungszusammenhänge von dem Rückgang des Welthandels betroffen. Diese Verflechtungen sind ebenso für positive Entwicklungsimpulse von Bedeutung, wenn der Welthandel wieder expandiert. Für die zukünftige Einbindung Norddeutschlands in den Umschlag von weltweit gehandelten Gütern ist es von hoher Relevanz, dass der Seeverkehr eine dominierende Rolle für den Welthandel spielt. So beläuft sich der Anteil des Seeverkehrs am Extra-EU-Handel auf rund 72%. Die globalen Trends, welche vor der Krise den Boom der Weltwirtschaft beflügelten, wurden in dauerhaften Anstieg des Welthandels reflektiert, von dem Hamburg mit seinem Umland als Hafen- und internationaler Logistikstandort mit jährlichen steigenden Zuwachsraten des Güterumschlags profitierte. Dieses Potenzial als internationale Logistikkreuzung existiert trotz der gegenwärtigen Einbrüche der Umschlagzahlen weiterhin und stellt einen wichtigen Standortvorteil Hamburgs und des norddeutschen Wirtschaftsraums dar.

Auch die, u.a. aufgrund des Abbaus von Grenzhemmnissen, fortschreitende wirtschaftliche Integration zwischen den EU-Ländern wird auch zukünftig voran schreiten, denn die ökonomischen Anreize für internationale Arbeitsteilung und Spezialisierung existieren weiterhin. Dies betrifft Unternehmen in Schleswig-Holstein und Hamburg, beispielsweise aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu Regionen im Ostseeraum, in denen sich

langfristig – dies lassen die bisherigen Erfahrungen im EU-Integrationsprozess erwarten – die ökonomischen Konvergenzprozesse fortsetzen werden. Mit diesen Ländern pflegen norddeutsche Unternehmen intensive Wirtschaftsbeziehungen als Exporteure, Importeure und Kooperationspartner in Projekten. Im Vergleich zu den jungen EU-Ländern im Ostseeraum zeichnen sich Schleswig-Holstein und Hamburg weiterhin durch Standortvorteile aus, die für den ökonomischen Erfolg von Regionen weiterhin entscheidend sind. Dies sind das Know-How der Unternehmen, die zentrale wirtschaftsgeographische Lage in Nordeuropa, die vergleichsweise hohe Kaufkraft, die Marktgröße und die relativ hohe Produktivität der Unternehmen in Norddeutschland, welche eine grundlegende Voraussetzung für ihre zukünftige Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten ist.

Im Hinblick auf die Integration Norddeutschlands in die Weltwirtschaft und die fortschreitende Integration innerhalb der EU sind neben der hohen Bedeutung Hamburgs für den internationalen Warenverkehr weitere Internationalitätsfunktionen Norddeutschlands, insbesondere der Metropolregion Hamburg, hervorzuheben: Die Wirtschaftsregion ist Standort für zahlreiche ausländische Firmen, hat intensive Wirtschaftsbeziehungen zu asiatischen Ökonomien, ist das Ziel ausländischer Touristen, wachsender Messestandort, weist steigendes Verkehrsaufkommen im Luftverkehr auf und ist Ziel von Zuwanderern aus aller Welt. In den vergangenen 15 Jahren sind netto rund 30 Tsd. ausländische Zuwanderer nach Hamburg gekommen, welche der Entwicklung der Internationalität – was ein zentraler Aspekt der weltwirtschaftlichen Integration von Regionen ist - in Norddeutschland neue Impulse geben.

Potentiale besser nutzen In einigen Bereichen zeigen sich allerdings hinsichtlich der Internationalitätsfunktionen Norddeutschlands noch Defizite, deren Abbau erhebliche Potentiale zur Verbesserung der weltwirtschaftlichen Integration dieser Region birgt. Beispielsweise ist die durchschnittliche Reisezeit (Berechnungen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung) im kombinierten Luft-/PKW-Verkehr zu 41 europäischen Agglomerationen von den schleswig-holsteinischen Städten, bspw. Flensburg, Kiel und Neumünster sowie im gewissen Maße auch Hamburg, im Vergleich zu anderen deutschen Regionen relativ hoch.

Dies ist ein Standortnachteil im Hinblick auf die „relative Marktnähe“ norddeutscher Unternehmen. Denn die geographische Dimension des für Unternehmen relevanten Marktgebietes ist aufgrund neuer Handelspartner in und außerhalb Europas und der zunehmenden internationalen Verflechtungen von wirtschaftlichen Aktivitäten – der Internationalisierung – während der vergangenen Jahrzehnte stetig gewachsen. Die räumliche Nähe zu Kunden, Lieferanten und Kooperationspartner, also klassische Agglomerationsvorteile, werden in Deutschland weiterhin als wichtiger Standortvorteil angeführt. Deshalb ist die Verkehrsinfrastruktur – insbesondere die überregionale – nach wie vor für bestimmte Wirtschaftsbereiche in Europa ein dominierender Standortfaktor, etwa für Transportunternehmen. Besondere Bedeutung im Hinblick auf die Standortattraktivität wird zudem der Erreichbarkeit von Flughäfen beigemessen, die eine gute Anbindung an andere große Wirtschaftszentren in Europa ermöglicht. So ist beispielsweise für Unternehmenszentralen die Nähe eines internationalen Flughafens ein Standortaspekt von höchster Priorität. Im Hinblick auf die „Erreichbarkeit“ weisen zahlreiche Regionen in Norddeutschland im Vergleich zu Regionen in West- und Süddeutschland Standortnachteile auf. Dies ist für die Entwicklungspotentiale Norddeutschlands höchst relevant, denn eine hochwertige und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Norddeutschland von der Expansion der Weltwirtschaft auch zukünftig profitieren kann.

Norddeutschland im Standortwettbewerb Neben den weltwirtschaftlichen Entwicklungszusammenhängen, in die Norddeutschland eingebunden ist, bestehen zwischen den deutschen Bundesländern intensive ökonomische Beziehungen, insbesondere weil ökonomische Verflechtungsbeziehungen und Wachstumszusammenhänge innerhalb von nationalen Grenzen stärker ausgeprägt sind als über Landesgrenzen hinweg. Hierbei befinden sich Schleswig-Holstein und Hamburg in Standortkonkurrenz zu anderen deutschen Bundesländern und weisen im Vergleich zu diesen Standortvor- und -nachteile auf. Die Standortvorteile Schleswig-Holsteins und Hamburg in diesem Standortwettbewerb stellen insbesondere die relativ günstigen demographischen Bedingungen dar. Schleswig-Holstein und Hamburg gehörten auch in der jüngeren Vergangenheit zu den Bundesländern, in denen die Bevölkerung zugenommen hat. Und einer Prog-

nose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) wird sich dieser Trend in Zukunft fortsetzen. Diese demographischen Trends sind als sehr positiv für Norddeutschland zu bewerten, weil sie dem Fachkräftemangel, der bereits in zahlreichen Wirtschaftsbereichen in Norddeutschland Realität ist und der sich zukünftig im Zuge des Rückgangs der erwerbsfähigen Bevölkerung verschärfen könnte, entgegen wirken. Der zukünftige Fachkräftebedarf resultiert im erheblichen Maße aus der Expansion der wissensintensiven Wirtschaftsbereiche, deren Performance eine wichtige Determinante für die Innovationsfähigkeit der norddeutschen Regionen ist. Der kreative Sektor, darunter u. a. die Forschung und Entwicklung, technologie-basierte Industrie oder wissensbasierte Berufe in den Bereichen Gesundheit, Finanzen und Recht, aber auch Kultur, Kunst, Musik und Design, beschäftigt gegenwärtig bereits ca. 30% der Erwerbstätigen in den EU-Ländern und er wird weiter expandieren. Dies zeigen die Entwicklungstrends auch anschaulich für Schleswig-Holstein und Hamburg. So hat die Zahl der Beschäftigten in wissensintensiven Dienstleistungsbereichen in Hamburg und Schleswig-Holstein seit Mitte der 1990er Jahre um mehr als ein Fünftel zugenommen.

Die Standortwahl von (hoch) qualifizierten Arbeitskräften ist aufgrund des fortschreitenden Strukturwandels hin zu wissensintensiven Industrien und Dienstleistungen von besonderer Bedeutung für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung von Regionen und Städten. Um den wachsenden Bedarf an (hoch) qualifizierten Arbeitskräften im Zuge dieser strukturellen Veränderungen in Norddeutschland zukünftig decken zu können, gibt es beispielsweise im Vergleich zu dem höheren Bildungsniveau der Beschäftigten in Bayern und Baden-Württemberg noch Potentiale zur Verbesserung der Qualifikation der Arbeitkräfte. Ebenso liegen Hamburg, und insbesondere Schleswig-Holstein, im Bundesländervergleich nicht auf den vorderen Plätzen hinsichtlich ihrer Innovationsfähigkeit, wie eine Analyse des HWWI

zur Zukunftsfähigkeit der deutschen Bundesländer verdeutlicht. Dies ist zum einen bedingt durch die im Vergleich zu den süddeutschen Bundesländern weniger weit vorangeschrittene Wissensintensität in der Produktion von Gütern und Dienstleistungen. Zum anderen bleiben die Investitionen, die Hamburg und Schleswig-Holstein in Forschung und Entwicklung tätigen, weit hinter jenen in den süddeutschen Bundesländern zurück, was im Hinblick auf die Position Norddeutschlands als „Wissensstandort“ als sehr nachteilig einzustufen ist.

Wohin geht die Reise? Die fortschreitende Spezialisierung auf Dienstleistungen und wissensintensive Wirtschaftsbereiche sowie die Intensivierung der internationalen Arbeitsteilung verändern das globale Konkurrenzgefüge, verstärken Agglomerationsprozesse und können die ökonomischen Unterschiede zwischen Agglomerationen und anderen Regionen in Norddeutschland verstärken. Denn es sind gerade die Agglomerationen, die attraktive Standorte für expandierende wissensintensive Dienstleistungsunternehmen und forschungsintensive Industrien bieten: Bildungsinstitutionen sind in Städten konzentriert und Unternehmen finden hier ein vielfältiges Arbeitskräfteangebot sowie eine diversifizierte Dienstleistungslandschaft. Für die räumliche Entwicklung in Norddeutschland ist in diesem Zusammenhang relevant, dass prosperierende Agglomerationen positiven Einfluss auf die ökonomische Entwicklung angrenzender Regionen haben, so dass auch das Umland von dem Wirtschaftswachstum im Zusammenhang mit Agglomerationsprozessen profitiert. Denn Wirtschaftsräume entstehen aufgrund funktionaler räumlicher Verflechtungen und orientieren sich nicht an administrativen Grenzen. Funktionale Verflechtungen dieser Art sind auch zwischen den Regionen Schleswig-Holstein und Hamburg stark ausgeprägt. Via Arbeitskräfte- und Kapitalmobilität, Güter- und Dienstleistungshandel, die Übertragung von Wissen sowie den Austausch von Informationen, Unternehmenskooperationen und Clusterstrukturen übertragen sich Entwicklungsimpulse zwischen den norddeutschen Regionen. So basiert die Integration Hamburgs in die Weltwirtschaft und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standortes auch auf der räumlichen Arbeitsteilung mit umliegenden Regionen, die Standortvorteile schafft

(bspw. in den Bereichen „Life-Science“, „Ernährung“, „Gesundheit“, „Wellness/Freizeit“, „Energie/Windkraft“ und „Tourismus“). Die räumliche Arbeitsteilung und Spezialisierung werden auch in Norddeutschland im Zuge der fortschreitenden Integration der Weltwirtschaft zukünftig zunehmen. Potentiale zum Ausbau der wirtschaftlichen Arbeitsteilung in Norddeutschland und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftsraums sind gegeben. Hamburg hat erhebliche Wachstumspotentiale als internationaler Dienstleister, aber auch als moderner Industriestandort, wie beispielsweise in dem in dem Cluster „Flugzeugbau“. Weil Cluster nicht an administrativen Grenzen enden wird Schleswig-Holstein von der dynamischen Entwicklung der Metropolregion profitieren und vice versa.

Bräuning, M., S. Stiller und H. Vöpel (2009). Langfristige Perspektiven von Anlagen in Sachwerten, HWWI Policy Report, 11, Hamburg, März, ISSN 1862-4944 | ISSN (Internet) 1862-4952.

M. Bräuning und S. Stiller (2007): Fit für die Zukunft? Die Bundesländer im Vergleich, Studie im Auftrag der HypoVereinsbank, Hamburg.



Straßenverkehr

Die Straße ist und bleibt auch zukünftig Verkehrsträger Nummer eins. Der Schienen- und Wasserstraßenverkehr ist demgegenüber gerade auf kürzeren Strecken nicht konkurrenzfähig.

Das Straßenverkehrsaufkommen wird in Zukunft weiter wachsen. Beispielsweise wird sich der Umfang der auf dem Straßenweg vom Hamburger Hafen abtransportierten Güter zwischen den Jahren 2006 und 2015 um rund 40 Prozent erhöhen. Die norddeutschen Unternehmen benötigen zum erfolgreichen Wirtschaften eine moderne, belastbare Straßeninfrastruktur, die kontinuierlich an zukünftige Bedarfe anzupassen ist.

Feste Fehmarnbelt-Querung

Nach der bis zum Jahr 2018 zu vollendenden festen Querung über den Fehmarnbelt entsteht zwischen Hamburg/Lübeck und Kopenhagen/Malmö ein grenzübergreifender Wirtschaftsraum mit enormen Chancen für Wachstum und Beschäftigung. Hierzu muss auch die Autobahn 1 als Hinterlandanbindung bis Puttgarden bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Zentralachse

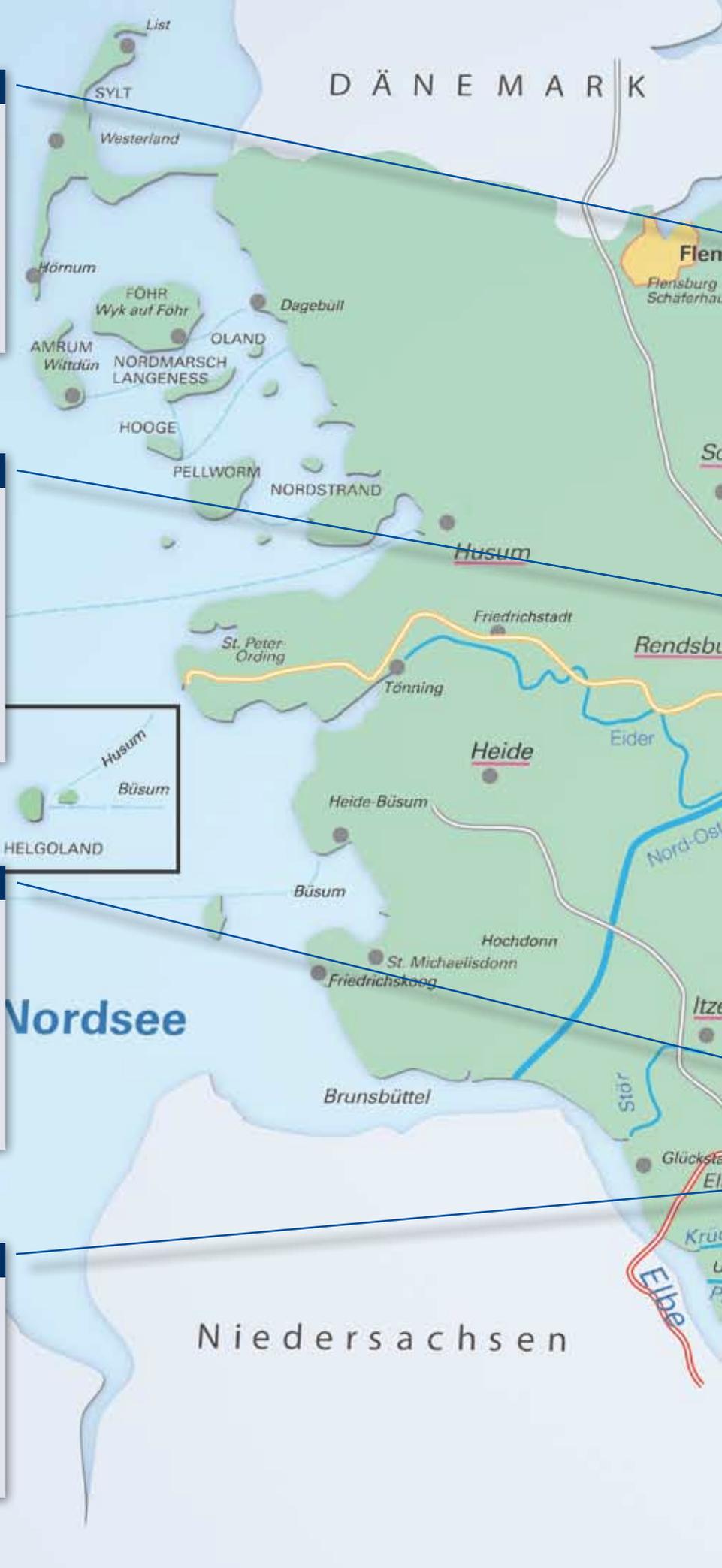
Die Bundesstraßen 202 und 203 müssen umfassend ertüchtigt werden, um eine belastbare ost-westliche Zentralachse in Schleswig-Holstein zu entwickeln. Dergestalt kann auch die Mitte und der Norden des Landes von der im Zuge der Realisierung der festen Querung über den Fehmarnbelt entstehenden neuen Wachstumsschiene zwischen Hamburg und Lübeck profitieren.

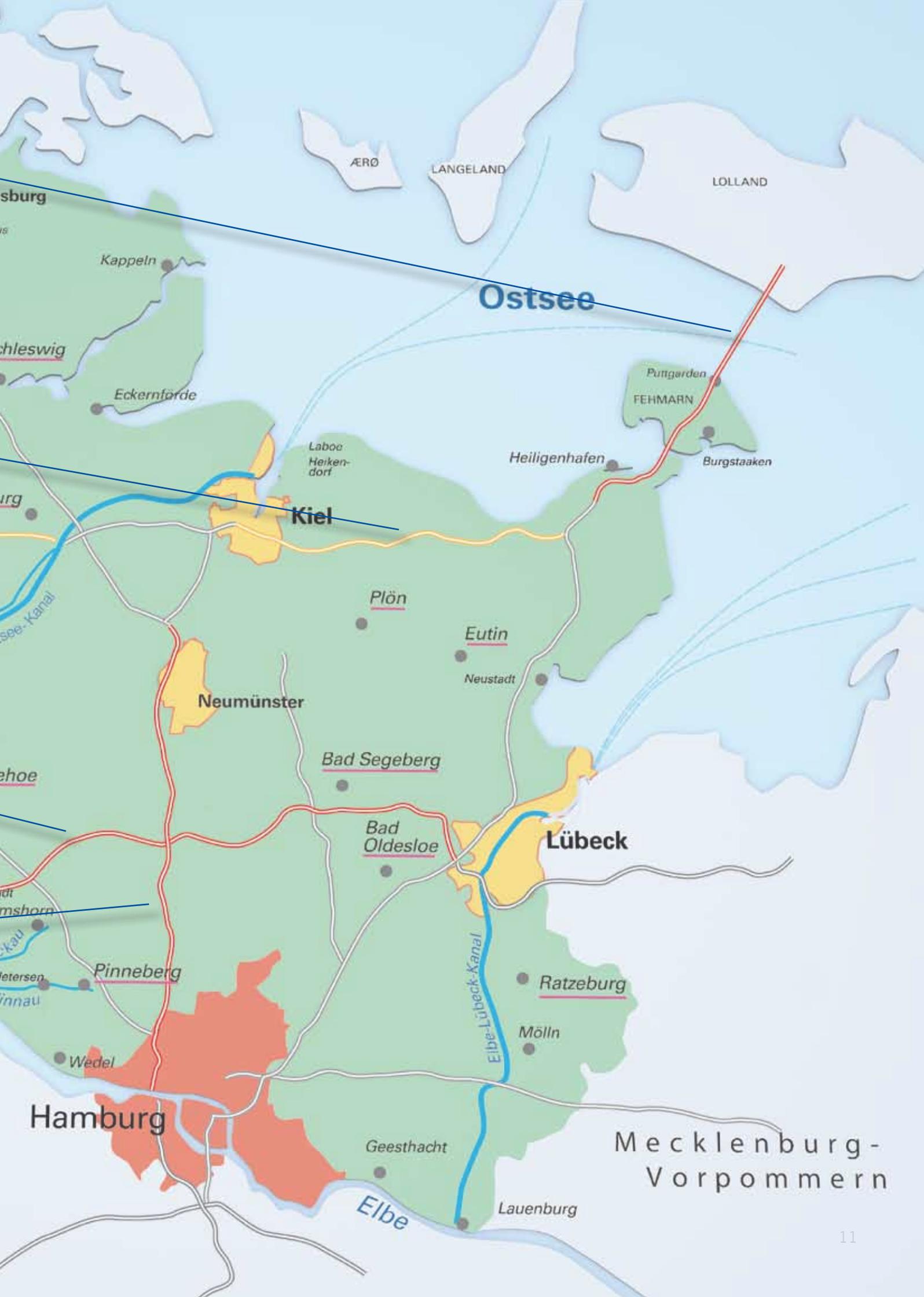
Autobahn 20

Der zügige Weiterbau der A 20 ist von herausragender Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum. Vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung muss die A 20 inklusive fester Querung der Elbe bei Glückstadt möglichst rasch als Nord-West-Umfahrung Hamburgs und zur Entlastung der bestehenden Elbquerungen zur Verfügung stehen.

Autobahn 7

Die A 7 ist die zentrale Nord-Süd-Achse in Hamburg und Schleswig-Holstein und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den skandinavischen Ländern und Mitteleuropa her. Sie ist zwischen dem Elbtunnel und dem Autobahndreieck Bordesholm bedarfsgerecht auf acht bzw. sechs Fahrstreifen zu erweitern.





Ostsee

Kiel

Lübeck

Hamburg

Mecklenburg-Vorpommern

Autobahn 7 Die enormen Güter-, Urlaubs- und Pendlerverkehrsströme behindern schon heute speziell in der Metropolregion Hamburg den Verkehrsfluss auf der zentralen Nord-Süd-Achse in Hamburg und Schleswig-Holstein. Die zeitweise Freigabe des Standstreifens als dritte Spur zwischen der Hamburger Landesgrenze und dem Bordesholmer Dreieck verdeutlicht den dringenden Handlungsbedarf, kann aber aufgrund von Sicherheitsbedenken keine dauerhafte Lösung sein. Die Überlastung der Strecke wird sich angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung zukünftig weiter intensivieren. Ein verkehrsgerechter Ausbau der A7 ist daher zwingend erforderlich.



Zügiger achtstreifiger Ausbau der A 7 zwischen Elbtunnel und Autobahndreieck Hamburg Nordwest sowie sechsspuriger Ausbau von dort bis zum Autobahndreieck Bordesholm

Der Ausbau der A 7 ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Während die Baumaßnahmen auf Hamburger Gebiet konventionell finanziert werden, erfolgt die Realisierung zwischen der Anschlussstelle Schnelsen-Nord und dem Autobahndreieck Bordesholm in Form des A-Betreibermodells. Alle Abschnitte in Schleswig-Holstein sollen bis zum Jahr 2010 planfestgestellt werden, um sodann das Ausschreibungsverfahren für die Konzession des A-Modells zu initiieren.

Autobahn 1 Die A 1 verbindet als Teil des europäischen Fernstraßennetzes die deutschen Seehäfen und die skandinavischen Länder mit den süd- und südwesteuropäischen Wirtschaftszentren. Folglich ist sie eine überaus wichtige Verkehrsachse auch für den gesamten norddeutschen Raum. Die Verbindung zwischen den Hansestädten Hamburg und Bremen jedoch ist seit Jahren überlastet und hat sich zu einem Nadelöhr entwickelt. Der sechsstreifige Ausbau der A 1 zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz wurde



Schnelle Verwirklichung des A 1-Ausbau zwischen Hamburg und Bremen

im November 2008 begonnen. Er erfolgt auf Grundlage einer öffentlichen-privaten Partnerschaft in Form eines A-Betreibermodells. Geplant ist, den Ausbau bis Ende des Jahres 2012 abzuschließen.

Autobahn 26 Die A 26 soll vierspurig von Drochtersen in Niedersachsen über Stade und Horneburg bis Hamburg führen. Das Vorhaben ist von enormer Bedeutung für die Entwicklung des Alten Landes und des niedersächsischen Untereiberlandes. Nach Fertigstellung wird die Neubaustrecke eine Verbindung zwischen der A 20 und der A 7 herstellen und damit eine gewichtige verkehrliche Funktion erfüllen. Auf niedersächsischem Gebiet ist das Bauprojekt recht weit fortgeschritten; ein erster Bauabschnitt konnte im Oktober 2008 für den Verkehr freigegeben werden. Auf Hamburger Seite wird hingegen noch immer über die Trassenführung verhandelt. Hier muss unverzüglich eine Entscheidung fallen, um hinter Niedersachsen nicht noch weiter zurückzufallen. Es muss sodann möglichst schnell mit dem Bau begonnen werden.



Unverzügliche Festlegung der A 26-Trassenführung auf Hamburger Gebiet

Zu beachten ist, dass die nach 30 Jahren Planung nunmehr endlich gefundene Einigung über den Bau der Ortsumgehung Finkenwerder bis voraussichtlich Anfang 2012 keine kompensatorische Wirkung haben wird. Die A 26 und die Ortsumgehung haben jeweils unterschiedliche verkehrliche Funktionen.

Autobahn 21/Bundesstraße 404 Der vierstreifige Ausbau der B 404 zur A 21 ist von hoher Wichtigkeit, um neben der A 7 eine zweite leistungsfähige Nord-Süd-Achse in Schleswig-Holstein entwickeln zu können. Die im Streckenverlauf zwischen A 1 und A 24 geplante Anlage eines Überholstreifens (sogenannte 2+1-Verkehrsführung) kann nur als Übergangslösung akzeptiert werden. Von der A 24 muss die Strecke als Hamburger Ostumfahrung nach Süden weitergeführt werden, die Elbe queren sowie die A 250 kreuzen und langfristig an die A 7 angebunden werden. Dergestalt können sieben vorhandene Autobahnen zu einem leistungsfähigen Netz verknüpft werden. In der Hamburger Metropolregion ergäben sich – auch im Hinblick auf die dynamisch wachsenden Hafenverkehre – dringend erforderliche Entlastungswirkungen für die Autobahnen 1 und 7.



Zeitnahe Vollendung des A 21-Ausbaus zwischen Kiel und A 1, sodann Weiterbau bis zur A 24; mittelfristig Weiterbau inklusive fester Elbquerung bis zur A 250, langfristig Anbindung an die A 7 in Niedersachsen

- zur Schaffung einer zweiten leistungsfähigen Nord-Süd-Achse in Schleswig-Holstein
- um sieben vorhandene Autobahnen zu einem leistungsfähigen Netz zu verknüpfen
- zur verkehrlichen Entlastung der Hauptstrecken A 1 und A 7

Der Ausbau der B 404 zur A 21 ist südlich der A 1 lediglich im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten. Er ist kurzfristig in den vordringlichen Bedarf einzuordnen, um in mittlerer Frist die Fortführung des Projekts bis über die Elbe hinaus sicherzustellen. Dies ist unbedingt notwendig, um Fernverkehren aus dem östlichen Raum Norddeutschlands die Umfahrung Hamburgs auf kurzem Wege zu ermöglichen.

Autobahn 20 Für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Norden Hamburgs ist der zügige Weiterbau der A 20 zwischen Lübeck und Glückstadt inklusive fester Elbquerung unverzichtbar. Dies gilt insbesondere angesichts der EU-Osterweiterung sowie allgemein zunehmender wirtschaftlicher Verflechtungen. Das Projekt



Zügiger Weiterbau der A 20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die A 22

- zur Aufnahme zusätzlicher überregionaler Verkehre in Zuge des zusammenwachsenden Europas
- als Nord-West-Umfahrung Hamburgs und zur Entlastung der bestehenden Elbquerungen

ist von herausragender Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum und wird darüber hinaus in den Leitlinien der Europäischen Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) als eine der wichtigsten Verkehrsachsen für den gesamten europäischen Raum ausgewiesen. Ab dem Juni 2009 wird die A 20 zwischen Geschendorf und der A 11 nahe der deutsch-polnischen Grenze durchgängig befahrbar. Doch erst nach erfolgter Weiterführung der Strecke von Lübeck nach Westen mit fester Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die auf niedersächsischem Gebiet geplante A 22 kann die A 20 effektiv der Abwicklung überregionaler – insbesondere nordeuropäischer und nordosteuropäischer – Verkehrsströme dienen und ihren vollen Verkehrswert entfalten.

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, die A 20 zwischen den Autobahnen A 1 und A 21 bis zum Jahr 2013 fertig zu stellen. Für die sich westlich anschließenden Bauabschnitte zwischen Bad Segeberg und der Elbe bei Glückstadt sind Planfeststellungsverfahren zum Teil eingeleitet worden. Bis zum Jahr 2010 sollen alle Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden, um sodann den Bau der einzelnen verkehrswirksamen Abschnitte beginnen zu können.



Angesichts der Verwirklichung einer festen Fehmarnbelt-Querung bis zum Jahr 2018 kommt gerade einem zusätzlichen Elbtunnel im Zuge der A 20 eine besondere Bedeutung zu. Denn bereits heute reicht die Kapazität der bestehenden Elbquerungen nicht mehr zur Aufnahme der Verkehrsströme aus Nord- und Osteuropa hin. Die A 20 muss deshalb möglichst schnell als leistungsfähige Nord-West-Umfahrung Hamburgs zur Verfügung stehen.

Feste Querung über den Fehmarnbelt

Bis zum Jahr 2018 soll das letzte Teilstück einer der zentralen transeuropäischen Straßen- und Eisenbahnverbindung geschlossen werden. Die feste Querung über den Fehmarnbelt soll aus einer zweispurigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke und einer vierstreifigen Straßenverbindung bestehen. Das knapp 20 Kilometer lange Querungsbauwerk hat ein Investitionsvolumen von rund 4,4 Milliarden Euro. Die Finanzierung erfolgt über Kredite des privaten Kapitalmarktes, abgesichert durch dänische Staatsgarantien. Mittels nutzungsabhängiger Maut- und Trasseneinnahmen wird das Projekt refinanziert.



Planmäßige Realisierung der festen Querung über den Fehmarnbelt

- um die Metropolregionen Hamburg/Lübeck und Kopenhagen/Malmö zu verbinden
- um eine dynamische nordeuropäische Wachstumsachse zu schaffen

Im März 2009 hat das dänische Parlament den mit Deutschland ausgehandelten Staatsvertrag zum Bau der Fehmarnbelt-Brücke ratifiziert. Bis zur parlamentarischen Sommerpause dieses Jahres sollen auch Bundestag und Bundesrat eine entsprechende Beschlussfassung vornehmen. Ein zügiges Vorgehen ist geboten, um die zeitintensiven Umweltverträglichkeitsprüfungen zeitnah beginnen zu können.

Von dem größten Infrastrukturprojekt Nordeuropas wird die gesamte norddeutsche Wirtschaft in ganz erheblichem Maße profitieren. Die Reisezeit im Skandinavienverkehr verkürzt sich um mindestens eine Stunde, so dass die Boom-Region Kopenhagen/Malmö in den Pendelbereich Schleswig-Holsteins rückt. Zwischen Hamburg/Lübeck und Kopenhagen/Malmö entsteht ein grenzübergreifender Wirtschaftsraum mit enormen Chancen für Wachstum und Beschäftigung. Die Öresundregion ist seit einigen Jahren eine der prosperierendsten Regionen und eines der Kernzentren für wissenschaftliche Forschung und Bildung in Europa mit 14 Universitäten, 140.000 Studierenden, 12.000 Forschern, 50.000 Ingenieuren und einer sehr niedrigen Arbeitslosigkeit. Die verbesserte Infrastruktur wird weitere Investitionen nach sich ziehen und neue Arbeitsplätze schaffen. Reduzierte Warentransportkosten führen zu einer Intensivierung des Handels, woran auch kleine und mittelständische Unternehmen durch die Erschließung neuer Absatzmärkte nachhaltig partizipieren können. Das bestehende Nord-Süd-Gefälle innerhalb Deutschlands kann ausgeglichen werden.

Von der leichteren Erreichbarkeit werden auch die Tourismusregionen beiderseits des Querungsbauwerks erheblich profitieren.



Bundesstraße 207 Für die feste Fehmarnbelt-Querung ist eine leistungsfähige Hinterlandanbindung zwingend erforderlich. Der vierstreifige Ausbau der B 207 zur A 1 zwischen Oldenburg-Nord und Heiligenhafen-Mitte wurde im August 2008 für den Verkehr freigegeben. Am selben Tag begann der Ausbau des Teilstückes von dort bis Heiligenhafen-Nord. Der Abschluss der Arbeiten ist etwa Mitte 2011 geplant. Bis zur Fertigstellung der festen Querung über den Fehmarnbelt



Zügiger Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen Nord und Puttgarden einschließlich vierspuriger Querung des Fehmarnsundes

- für eine leistungsfähige Hinterlandanbindung im Zuge der festen Querung über den Fehmarnbelt

im Jahre 2018 soll die B 207 bis Puttgarden vierspurig aufgeweitet werden. Um der Fehmarnbelt-Querung die entsprechenden Vorleistungen zu erbringen, muss nunmehr unverzüglich mit den entsprechenden Planungen begonnen werden. In diesem Zusammenhang ist auch ein bedarfsgerechter Aus- beziehungsweise Neubau der Fehmarnsundbrücke zu berücksichtigen. Ohne vierstreifige Querung des Fehmarnsundes droht ein Nadelöhr den Verkehrsfluss auf der Vogelfluglinie nachhaltig zu behindern.

Autobahn 23/Bundesstraße 5 Die Autobahn 23 muss im Bereich der sich dynamisch entwickelnden nordwestlichen Hamburger Umlandregion an den gestiegenen Bedarf angepasst werden. Daher ist die Strecke zwischen der Anschlussstelle Pinneberg Nord und dem Autobahndreieck Hamburg Nord-West sechsspurig auszubauen. Diese Maßnahme ermöglicht zusätzlich einen besseren Verkehrsfluss am Autobahndreieck Nord-West. Die für den Ausbau notwendigen Planungen müssen unverzüglich aufgenommen werden.

In ihrem weiteren Verlauf kommt der A 23 als Haupterschließungsachse für die Westküstenregion besondere Bedeutung zu. In langfristiger Perspektive muss die B 5 daher bis zur deutsch-dänischen Grenze zur A 23 ausgebaut und an das dänische Autobahnnetz angeschlossen werden.

Kurzfristig muss der vierstreifige Ausbau der B 5 zur A 23 zwischen Itzehoe-Nord und Itzehoe-Süd erfolgen, um die lückenfreie Befahrbarkeit der A 23 von Hamburg bis Heide zu verwirklichen. Insofern ist es zu begrüßen, dass der Bund im Rahmen des Konjunkturpakets II hierfür in den Jahren 2009 und 2010 zusätzliche Mittel zur Verfügung stellt. Die entsprechenden Ausbaumaßnahmen müssen nunmehr deutlich vor dem von der Landesregierung ursprünglich angestrebten Jahr 2013 abgeschlossen werden.

Auch nördlich von Heide ist die B 5 mit dem Ziel der Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Westküste zu ertüchtigen. So liegt bereits der Planfeststellungsbeschluss für den höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes B 5 / B 202 bei Bütteleck vor. Nun gilt es, die Maßnahme ohne Verzögerung umzusetzen. Ebenfalls soll bis 2014 zwischen Tönning und Husum eine dreispurige Verkehrsführung verwirklicht werden, um die Leistungsfähigkeit der Westküstenachse sicherzustellen. Das Vorhaben befindet sich noch im Stadium der



Unverzügliche Aufnahme der Planungen für den sechsspurigen Ausbau der A 23 zwischen der Anschlussstelle Pinneberg-Nord und dem Autobahndreieck Hamburg Nord-West

- um dem gestiegenen Bedarf gerecht zu werden
- um einen besseren Verkehrsfluss am Autobahndreieck Hamburg Nord-West zu gewährleisten

Schnelle Vollendung des A 23-Ausbaus zwischen Itzehoe-Nord und Itzehoe-Süd

- zur Herstellung der lückenfreien Befahrbarkeit der A 23 zwischen Hamburg und Heide

Umfassende Ertüchtigung der B 5 zwischen Heide und Bredstedt

- zur Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Westküste

Vierstreifiger Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel

- zur bedarfsgerechten Anbindung des Wirtschaftsraumes Brunsbüttel an das Fernstraßennetz

Entwurfsbearbeitung. Es empfiehlt sich im Hinblick auf den langfristig ohnehin notwendigen Ausbau der B 5 zur A 23, diesen Streckenabschnitt bereits vorausschauend vierstreifig aufzuweiten. Der kreuzungsfreie Ausbau der B 5 zwischen Hattstedt und Bredstedt schließlich findet sich im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrsweegeplans. Das entsprechende Planfeststellungsverfahren muss nun kurzfristig eingeleitet werden, um den Bau bis zum Jahr 2011 beginnen zu können.

Auch der Wirtschaftsraum Brunsbüttel mit dem sich dynamisch entwickelnden Elbehafen muss besser an das Fernstraßennetz angebunden werden. Nach Erteilung des Planungsauftrages ist mit den Entwurfsarbeiten für einen dreistreifigen Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Wilster begonnen worden. Um eine bedarfsgerechte und langfristig tragfähige Lösung zu erreichen, sollte die B 5 gleichwohl auf der gesamten Strecke zwischen Itzehoe und Brunsbüttel durchgängig vierstreifig aufgeweitet werden.

Hafenquerspange Die Hafenquerspange (HQS) ist eine südlich der Elbe geplante Ost-West-Verbindung zwischen A 1 und A 7 im Bereich des Hamburger Hafens. Das Vorhaben ist zur Anbindung des Hafens an das überregionale und transnationale Fernstraßennetz, aber auch zur Entflechtung der Transportabläufe innerhalb des Hafengebiets unbedingt notwendig. Gegenwärtig plant die Hamburger Verkehrsbehörde eine südliche Trassenführung, so dass die HQS als



Zügige Realisierung der Hafenquerspange

- zur Abwicklung der dynamisch wachsenden Hafens- und Seehafenhinterlandverkehre
- um die Hamburger Innenstadt nachhaltig von Fern- und Schwerlastverkehren zu entlasten

Verlängerung der ebenfalls zu errichtenden Autobahn 26 realisiert würde. UVNord hält nach wie vor den Bau einer nördlichen Trasse parallel zur Köhlbrandbrücke und über den Spreehafen nach Wilhelmsburg für die beste Lösung, weil nur dieser Trassenverlauf eine optimale Anbindung an die Haupthafenroute gewährleistet. Gleichwohl erklärt sich UVNord mit der südlichen Variante einverstanden, wenn diese deutlich schneller realisierbar als die Nordtrasse ist und sich die Maut in einem angemessenen Rahmen bewegen wird. In diesem Zusammenhang muss der Bund die Hafenquerspange unbedingt in den vordringlichen Bedarf seines Verkehrsweegeplans einstellen, um noch im Jahre 2010 das Planfeststellungsverfahren einleiten und den Bau 2012 beginnen zu können.

Die Hafenquerspange wird seit nunmehr 25 Jahren diskutiert und geplant. Angesichts der prognostizierten Verdopplung des Gesamtumschlags im Hamburger Hafen bis etwa zum Jahr 2015 duldet das Vorhaben keinen weiteren Aufschub. Ohne HQS kann die störungsfreie Abwicklung der mittel- bis langfristig dynamisch wachsenden Containerverkehre zum und aus dem Hamburger Hafen nicht mehr gewährleistet werden. Die Hafenquerspange wird darüber hinaus das innerstädtische Straßennetz im Bereich Ost-West-Straße, Stresemannstraße und Kieler Straße nachhaltig und spürbar von den Fernverkehren in Ost-West-Richtung entlasten. Auch das stark befahrene Maschener Kreuz wird von der Hafenquerspange profitieren.

Wilhelmsburger Reichsstraße

(B4/75) Die Wilhelmsburger Reichsstraße fungiert im Konzert mit den Autobahnen 1 und 7 als eine der drei für Hamburg imminent wichtigen Nord-Süd-Achsen. Sie trägt eine Verkehrslast von täglich 15.000 Fahrzeugen, der Schwerlastanteil hieran beträgt 15 Prozent. Die Straße zerschneidet die Wilhelmsburger Wohngebiete und ist stark sanierungsbedürftig. Die Hamburger Verkehrsbehörde plant aktuell die Verlegung der B4/75 nach Osten entlang der vorhandenen Fern- und S-Bahntrasse. UVNord begrüßt diesen Plan zur Bündelung der Verkehrswege. Der vierspurige Neubau wird einen wichtigen Beitrag zur Verflüssigung des gesamten Verkehrs vom und zum Hamburger Hafen leisten. In diesem Zusammenhang ist unbedingt ein kreuzungsfreier Anschluss an die zukünftige Hafenquerspange zu berücksichtigen. Weiterhin wird die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße neue Chancen für die städtebauliche Entwicklung in der Mitte Wilhelmsburgs eröffnen.



Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse und kreuzungsfreier Anschluss an die Hafenquerspange

- zur Verflüssigung des Verkehrs vom und zum Hamburger Hafen

Zentralachse in Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein ist in Nord-Süd-Richtung für den Straßenverkehr vor allem durch die Autobahn 7 sowie ergänzend durch die Autobahnen 21 und 23 grundsätzlich gut erschlossen. Jedoch fehlt es im Lande an einer zentralen und belastbaren Ost-West-Strecke. Diese Funktion wird auch die A 20 nicht erfüllen können, weil sie primär der Abwicklung überregionaler Verkehrsströme und der verkehrlichen Entlastung im Hamburger Ballungsgebiet dient und als solche nur für den südlichen Landesteil von Bedeutung ist.



Umfassende Ertüchtigung der B 202 und B 203 zu einer leistungsfähigen Zentralachse

- zur verkehrlichen Anbindung an die dynamische Wachstumsachse Hamburg/Lübeck – Kopenhagen/Malmö
- als Wachstumsmagistrale für den zentralen, westlichen und nördlichen Teil Schleswig-Holsteins
- damit ganz Schleswig-Holstein von der festen Fehmarnbelt-Querung profitiert

Autobahnen dienen neben ihrer primären Verkehrsträgerfunktion darüber hinaus auch als Wachstumsachsen, entlang derer sich Unternehmen ansiedeln, Arbeitsplätze entstehen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zunimmt. Notwendig ist also eine ost-westliche Straßenverkehrsader in der Mitte Schleswig-Holsteins, um bedeutende Wachstumsimpulse in das Zentrum sowie den westlichen und nördlichen Landesteil Schleswig-Holsteins zu lenken. Dies gilt insbesondere angesichts der festen Querung über den Fehmarnbelt. Von diesem Jahrhundertprojekt werden die Mitte und der Norden Schleswig-Holsteins nur profitieren können, wenn mittels einer leistungsfähigen Zentralachse eine verkehrliche Anbindung an die neue Wachstumsschiene im Südosten des Landes erfolgt.

Die bestehende Ost-West-Verbindung erfolgt über die B 202 sowie B 203 von Oldenburg in Holstein über Kiel, Rendsburg und Heide bis nach Büsum. Im Strecken-



verlauf behindern zahlreiche Ortsdurchfahrten sowie Einmündungen ohne eigene Abbiegespuren den Verkehrsfluss. Besondere Nadelöhre sind der Rendsburger Kanaltunnel sowie daran anschließend die Ortsdurchfahrt Fockbek. Aufgrund der beschriebenen Beeinträchtigungen bedarf die Ost-West-Strecke einer umfassenden Ertüchtigung, um zukünftig bedarfsgerecht als neue Wachstumsmagistrale fungieren zu können.

Notwendig sind hierfür der zügige Bau der Rendsburger Nordumfahrung sowie der Ortsumfahrung Hamdorf zur leichteren Erreichbarkeit der zentralen Orte Heide und Husum. Im Verlauf der B 202 zwischen Oldenburg und Kiel sind Umfahrungen der Orte Selent, Rastorfer Passau, Wittenbergerpassau, Bellin sowie Kaköhl zu verwirklichen. Die Verbesserung des Verkehrsflusses ist weiterhin durch das Anlegen von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie von separaten Linksabbiegespuren im Bereich einmündender bzw. kreuzender Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sicherzustellen. Im Hinblick auf deutlich größere Verkehrsvolumina nach Fertigstellung der festen Querung über den Fehmarnbelt muss die B 202 zwischen der B 76 und dem Rasdorfer Kreuz mittel- bis langfristig vierstreifig ausgebaut werden. Ebenfalls sollte auf der ehemaligen Panzerstraße bei Lütjenburg zumindest ein dritter Fahrstreifen als wechselseitig zu nutzende Überholgelegenheit angelegt werden.

Rendsburger Nordumfahrung Seit über 40 Jahren ist die Notwendigkeit einer nördlich der Stadt Rendsburg anzulegenden Umgehungsstraße wissenschaftlich belegt. Die Hauptdurchgangsstraßen in Rendsburg und Büdelsdorf können die dynamisch wachsenden Durchgangs- und Schwerlastverkehre schon lange nicht mehr bedarfsgerecht abwickeln. Infolgedessen ist die Termintreue der Lieferverkehre beeinträchtigt und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes insgesamt gerät in Gefahr.

Aufgrund des Obereiderprojektes, der Ansiedlung von REpower sowie des Umzugs der Landwirtschaftskammer nach Rendsburg Süd und des Baus des Einkaufszentrums auf den Eiderwiesen werden die Verkehrsvolumina weiter steigen. Auch die anstehende Grundsanierung des Kanaltunnels erhöht die Notwendigkeit, zusätzliche Verkehrsströme von der Rendsburger Innenstadt abzuleiten.

Die Unternehmen des Wirtschaftsraumes Rendsburg benötigen für ihre weitere Entwicklung daher dringend eine moderne, zukunftsfähige und belastbare Infrastruktur. Die Nordumfahrung ist die wichtigste infrastrukturelle Maßnahme für die Entwicklung der Region Mittelholstein.

U/NORD fordert:

Unverzögerlicher Bau der Rendsburger Nordumfahrung

- zur längst überfälligen Reduzierung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens
- zur Sicherung vorhandener und Schaffung neuer Arbeitsplätze



Hamburger Straßennetz Insbesondere an den Knoten der Ringe 2 und 3 müssen zusätzliche Leistungsverbesserungen verwirklicht werden. Eine wichtige Ergänzung des Hauptstraßennetzes im Osten Hamburgs stellt dabei der Lückenschluss des Ringes 3 zur Autobahn 1 dar. Zur Verkehrsentlastung Finkenwerders und zur verbesserten Anbindung des Airbus-Werkes muss nach endlich erfolgter Einigung die Ortsumgehung Finkenwerder nunmehr zeitnah realisiert werden. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses im innerstädtischen Bereich sollte flankierend durch betriebliche Maßnahmen unterstützt werden. Hierzu zählen eine verkehrsgerechtere Steuerung der Lichtsignalanlagen sowie eine bessere Baustellenkoordination und Verkehrslageinformation.



Aus- und Weiterbau der Ringverbindungen auf Hamburger Stadtgebiet sowie schnelle Realisierung der Ortsumgehung Finkenwerder

- um Hamburgs Straßennetz bedarfsgerecht weiterzuentwickeln
- zur Verbesserung des innerstädtischen Verkehrsflusses



RER Paris Nord

DB



Schienenverkehr

Die internationale Arbeitsteilung führt zu einem rasanten Anstieg des Güterverkehrs. Hierbei gewinnt die Schiene als Verkehrsträger seit Jahren an Marktanteilen. Hamburg ist der größte Bahncontainer-Umschlagplatz Europas. Mit über 280 Personenfernzügen am Tag bildet Hamburg zudem den nördlichsten Systemknotenpunkt des Personenschienenverkehrs im mitteleuropäischen Schienennetz.

Der Schienenverkehr in Schleswig-Holstein ist dementsprechend im Wesentlichen auf Hamburg ausgerichtet. Die drei in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptlinien nehmen ihren Ausgangspunkt in der Hansestadt. Sie führen als Jütlandstrecke nach Flensburg mit Abzweig Kiel, als Vogelfluglinie nach Lübeck mit Abzweig Travemünde – Puttgarden sowie als Westküstenstrecke über Elmshorn und Niebüll bis nach Westerland.

Westküstenstrecke

Die Westküstenstrecke führt von Hamburg durch den westlichen Landesteil Schleswig-Holsteins bis nach Westerland auf Sylt. In Niebüll besteht zudem eine Weiterverbindung ins dänische Tønder.

Jütlandstrecke

Die Jütlandstrecke führt von Hamburg über Neumünster, Rendsburg und Schleswig bis nach Flensburg. Ein Abzweig stellt die Verbindung zur Landeshauptstadt Kiel her. Die Jütlandstrecke ist die zentrale Nord-Süd-Schienenquerung in Schleswig-Holstein und wichtigste Verbindungslinie der norddeutschen Wirtschaftsunternehmen zum dänischen Festland. Im Verlauf der Strecke stellt die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke ein Nadelöhr für den Schienenfernverkehr zwischen Deutschland und Skandinavien dar.

ICE-Strecke Hannover-Celle-Lüneburg-Hamburg

Die ICE-Strecke Hannover-Celle-Lüneburg-Hamburg ist eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen Deutschlands. Sie verbindet Hamburg und Schleswig-Holstein mit Niedersachsen sowie Hessen und dem gesamten süddeutschen Raum. Sie ist wegen ihrer Bedeutung für den Personennah- und -fernverkehr sowie den Güterverkehr besonders stark frequentiert und muss deshalb durchgängig dreigleisig ausgebaut werden.

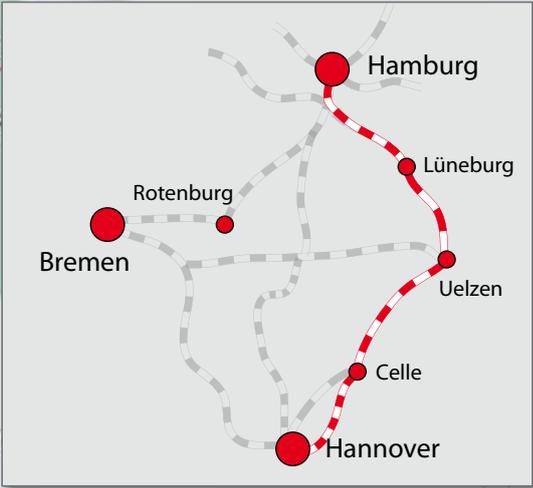
Y-Trasse

Die Y-Trasse ist eine im Investitionsrahmenplan für die Infrastruktur des Bundes als prioritär ausgewiesene neu zu errichtende Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover, Hamburg und Bremen. Die Trasse soll schnelle Personenverkehre aufnehmen und auf den Nebenstrecken Kapazitätsfreiräume für die stark wachsenden Güterverkehre schaffen.



Vogelfluglinie

Die Vogelfluglinie verbindet die Metropolregion Hamburg mit der Öresundregion um Kopenhagen. Sie ist durchgängig zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen.



Y-Trasse zwischen Hannover, Hamburg und Bremen Im Interesse des Hamburger Hafens sowie der anderen norddeutschen Seehäfen müssen die wichtigsten Hinterlandverbindungen umfassend gestärkt werden. Denn der Güterumschlag in den Seehäfen wuchs in den vergangenen Jahren um jährlich zehn bis 20 Prozent. Nach überstandener Finanzkrise wird sich infolgedessen in absehbarer Zeit eine Verdoppelung des Güterfernverkehrs auf der Schiene ergeben.



Unverzögliche Verwirklichung der Y-Trasse

- um den Verkehrskollaps im Hinterlandverkehr der norddeutschen Seehäfen zu verhindern
- zur Entmischung langsamer Güter- und schneller Personenverkehre
- um Hamburg und Schleswig-Holstein hinreichend an das übrige Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG anzuschließen

Angesichts schon jetzt beobachtbarer Engpässe muss mit der sogenannten Y-Trasse daher unverzüglich eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover, Hamburg und Bremen gebaut werden. Nur die Verlagerung der schnelleren Personenzüge auf die neue Trasse ermöglicht, auf den bestehenden Strecken wie Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg ausreichend Kapazitätsfreiräume für den Güterfernverkehr zu schaffen. Ohne die Y-Trasse droht auf den Hinterlandverbindungen der norddeutschen Seehäfen in absehbarer Zeit ein Verkehrskollaps. Die Folgen für die gesamte norddeutsche Wirtschaftsregion wären dramatisch, weil die Containerschiffe zunehmend auf andere europäische Häfen ausweichen würden.

Strecke Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg Die Strecke verbindet die Städte Hamburg und Hannover miteinander und ist eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen Deutschlands. Unabhängig von dem notwendigen Bau der Y-Trasse ist eine Kapazitätssteigerung auf dieser Strecke dringend



Durchgängige Dreigleisigkeit auf der Strecke Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg

- um der Zunahme des Güterverkehrs gerecht zu werden
- um den leistungsfähigen Gütertransport auf der Schiene zu sichern

geboten. Denn bereits heute sind erhebliche Beeinträchtigungen in der Verkehrsabwicklung zu verzeichnen. Derzeit laufen die Planfeststellungsverfahren für den dreigleisigen Ausbau der Strecke vom Rangierbahnhof Maschen bis Lüneburg. Es ist gleichwohl notwendig, auch auf den übrigen Streckenabschnitten die durchgängige Dreigleisigkeit zu verwirklichen.

Strecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Vogelfluglinie) Bis zum Jahr 2018 werden Deutschland und Dänemark eine feste Querung über den Fehmarnbelt schaffen. Somit kann die norddeutsche Wirtschaft am dynamischen Wirtschaftswachstum des Ostseeraumes teilhaben. Hierzu muss jedoch flankierend ein anforderungsgerechter Ausbau der landseitigen Schieneninfrastruktur auf der Vogelfluglinie von Hamburg über Lübeck bis Puttgarden erfolgen. Mit den Bauarbeiten zur Elektrifizierung des durchgängig zweigleisigen Streckenabschnitts Hamburg – Lübeck wurde bereits im August 2006 begonnen. Der Abschluss des Ausbaus erfolgte im Dezember 2008. Unter Berücksichtigung der starken Pendlerverflechtungen zwischen beiden Hansestädten sowie der zu erwartenden weiteren Zunahme der Verkehrsvolumina nach Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung ist in zukünftige Planungen die Perspektive der durchgängigen Dreigleisigkeit zu integrieren. Dergestalt könnten auch schnelle Personen- und langsame Güterverkehre besser entmischt werden. Die derzeitigen Planungen zur Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden sehen vor, mindestens bis zum Jahr 2025 die bestehende Eingleisigkeit hinzunehmen. Die feste Querung über den Fehmarnbelt wird jedoch nur dann ihre volle verkehrliche Wirkung entfalten können, wenn



fordert:

Langfristig durchgehende Dreigleisigkeit zwischen Hamburg und Lübeck

- um steigende Güterverkehrsvolumina bewältigen zu können
- um den starken Pendlerverflechtungen gerecht zu werden

Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Puttgarden

- um von der höheren Leistungsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit elektrifizierter Züge profitieren zu können

Durchgängig zweigleisiger Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden bis 2018

- damit diese Strecke nicht zum Nadelöhr des Schienenverkehrs zwischen Hamburg und Skandinavien verkommt
- um das wirtschaftliche Potential der festen Fehmarnbelt-Querung voll auszuschöpfen

Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs der Bahn

Verkehrsleistung in Mrd. tkm

2004	2025	Steigerung in Prozent
24,4	55,9	129

Quelle: Verkehrsprognose 2025, Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums

Primärenergieverbrauch und CO₂-Emissionen im Güterverkehr 2006

Dieseläquivalent in Liter pro Tonnenkilometer

Bahn	LKW	Schiff
0,012	0,039	0,013

CO₂ in Gramm pro Tonnenkilometer

Bahn	LKW	Schiff
23	97	35

Es empfiehlt sich aus Gründen der Energieeffizienz und des Klimaschutzes, die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen bei relativ großen Distanzen und hoher Güterverkehrsleistung verstärkt zu nutzen.

Quelle: Institut für Energie und Umweltforschung, Datenbank Umwelt und Verkehr, 2008



Strecke Pinneberg – Elmshorn Der Streckenabschnitt Pinneberg – Elmshorn ist besonders stark frequentiert, weil er im Zulauf auf Hamburg sowohl Bestandteil der Westküstenstrecke als auch der Jütlandstrecke ist. Aufgrund der vielfältigen Nutzung durch Güter-, Nah-, Fern- und S-Bahn-Verkehre handelt es



Unverzögerlicher Bau eines dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn inklusive Ausbau des Bahnhofes Elmshorn

- um ein Nadelöhr des norddeutschen Schienennetzes endlich zu beseitigen

sich um eine Nadelöhr-Strecke. Es ist daher notwendig, zwischen Pinneberg und Elmshorn die Dreigleisigkeit zu verwirklichen, um bestehende Engpässe dauerhaft zu beseitigen. Das Vorhaben ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert, und auch der Entwurf des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein 2009 erwähnt den notwendigen Ausbau. Nunmehr muss das Land Schleswig-Holstein gemeinsam mit dem Bund und der DB Netz AG die konkrete Realisierung zeitnah vorantreiben.

Rendsburger Eisenbahnhochbrücke

Die Eisenbahnhochbrücke in Rendsburg wurde zwischen 1911 und 1913 errichtet. Dank eines aufwendigen Rampensystems wird für den Nord-Ostsee-Kanal passierende Schiffe eine lichte Durchfahrtshöhe von 42 Metern erreicht. Seit 1990 wird die Hochbrücke dauerhaft saniert. Deshalb ist das Brückenbauwerk nur eingleisig und zudem mit reduzierter Geschwindigkeit befahrbar. Aufgrund dieses erheblichen Kapazitätsmangels ist die bis Ende 2013 vorgesehene Wiederherstellung der Zweigleisigkeit aus Sicht des UVNord unbedingt einzuhalten. Gleichzeitig ist es angesichts der zu Ende gehenden Restlebensdauer des vor fast einhundert Jahren errichteten Querungsbauwerks geboten, nunmehr die Planungen für einen Ersatz in Form eines Tunnels unter den Nord-Ostsee-Kanal zu intensivieren. Nur durch diese Bypass-Lösung kann der drohende Verkehrsinfarkt des landgebundenen Schienenverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien verhindert werden.



Intensivierte Planungen für den Ersatz der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke in Form einer Tunnel-lösung

- zur Verwirklichung eines durchgehenden europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes



Strecke Niebüll – Westerland Die Eisenbahnstrecke zwischen Niebüll und Westerland verbindet die Insel Sylt mit dem Festland und hat dementsprechend eine zentrale Bedeutung für die Nordseeinsel und den Kreis Nordfriesland. Mit Ausnahme des Hindenburgdamms ist dieses Teilstück der Westküstenstrecke nur weitgehend eingleisig befahrbar. Da sich hier Fern-, Nahverkehrs-, Güter- und Autozüge zwangsläufig kreuzen, wirken sich Verspätungen einzelner Schienenfahrzeuge negativ auf alle nachfolgende Züge aus. Nicht zuletzt die zahlreichen Pendler und Touristen sind auf termintreue Bedienungen zwingend angewiesen. Deshalb ist der zweigleisige Ausbau der Streckenabschnitte Niebüll-Klanxbüll sowie Morsum-Westerland dringend notwendig und muss bis zum Jahr 2012 abgeschlossen werden.

Anbindung des Hafens Brunsbüttel Der Gesamtumschlag im Hafen Brunsbüttel wächst dynamisch. Dementsprechend steigt auch die Kapazität der auf dem Schienenweg transportierten Fracht. Der Hafen ist über eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenstrecke an die DB-Hauptstrecke zwischen Hamburg – Westerland angebunden. Mittel- bis langfristig ist diese Nebenstrecke zu elektrifizieren, um die sich ergebenden Kapazitätssteigerungen bewältigen zu können.

Strecke Kiel – Lübeck Die Schienenverbindung der einzigen Großstädte Schleswig-Holsteins erfolgt lediglich über eine nicht elektrifizierte, größtenteils eingleisige Strecke. Die Strecke lässt keine hohen Geschwindigkeiten zu und ist aufgrund der Eingleisigkeit nur eingeschränkt leistungsfähig. 2009 wird in einem ersten Bauabschnitt zwischen Kiel und Plön mit der Ertüchtigung der Verbindung begonnen. Der zweite Bauabschnitt, der eine Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Kiel und Lübeck auf unter eine Stunde erlauben würde, ist noch nicht zeitlich festgelegt. Er sollte möglichst unmittelbar an den ersten Abschnitt anschließen. Langfristig empfiehlt sich auch ein elektrifizierter Ausbau dieser Verbindung. Dies würde einen sinnvollen Fahrzeugeinsatz und bessere Übergänge auf andere Strecken ermöglichen.

Bahnstrecke Hamburg – Schwarzenbeck – Büchen – Schwerin/Rostock Auch auf dieser Strecke konnte in den letzten Jahren eine deutliche Intensivierung des Verkehrsaufkommens beobachtet werden. Deswegen sollte kurzfristig in den Verkehrsspitzen eine bedarfsgerechte Kapazitätserhöhung durch den Einsatz von Verstärkerzügen erreicht werden. Nunmehr müssen sich die betroffenen Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam um die Einführung des Stundentaktes für Regionalexpresszüge bemühen. Kurzfristig wäre auch ein Stundentakt Hamburg – Büchen ausreichend.





Luftverkehr

Der Luftverkehr ist eine weltweit sehr stark wachsende Branche. In den vergangenen vier Jahren nahmen auch die Passagierzahlen an deutschen Flughäfen jährlich um rund sieben Prozent zu. Für eine prosperierende norddeutsche Wirtschaft sind leistungsfähige Flughäfen und Flugverbindungen von existenzieller Bedeutung. Schon jetzt sind 40 Prozent der rund 12 Millionen Passagiere des Flughafens Hamburg Geschäftsreisende. Angesichts der dynamischen Entwicklung des Flugverkehrs und des Wachstums der Hamburger Metropolregion und der ihr angrenzenden Gebiete wird der Flughafen Hamburg mittel- bis langfristig an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. Um den norddeutschen Unternehmen auch in Zukunft den schnellen Zugang zu Metropolen und Märkten in aller Welt zu ermöglichen, bedarf es daher einer gemeinsamen Entwicklung der Flughafeninfrastruktur von Hamburg und Schleswig-Holstein.

Jagel

Der bislang ausschließlich militärisch genutzte Fliegerhorst Jagel könnte durch eine zivile Mitnutzung zu einem der interessantesten Regionalflughäfen Norddeutschlands ausgebaut werden. Die beiden Landebahnen sind lang genug, um auch sehr große Maschinen landen zu lassen. Die Projektentwicklungsgesellschaft Airgate SH GmbH hat angekündigt, Jagel mit rund 60 Millionen Euro zu einer Luftdreh-scheibe ausbauen zu wollen.

Kiel-Holtenau

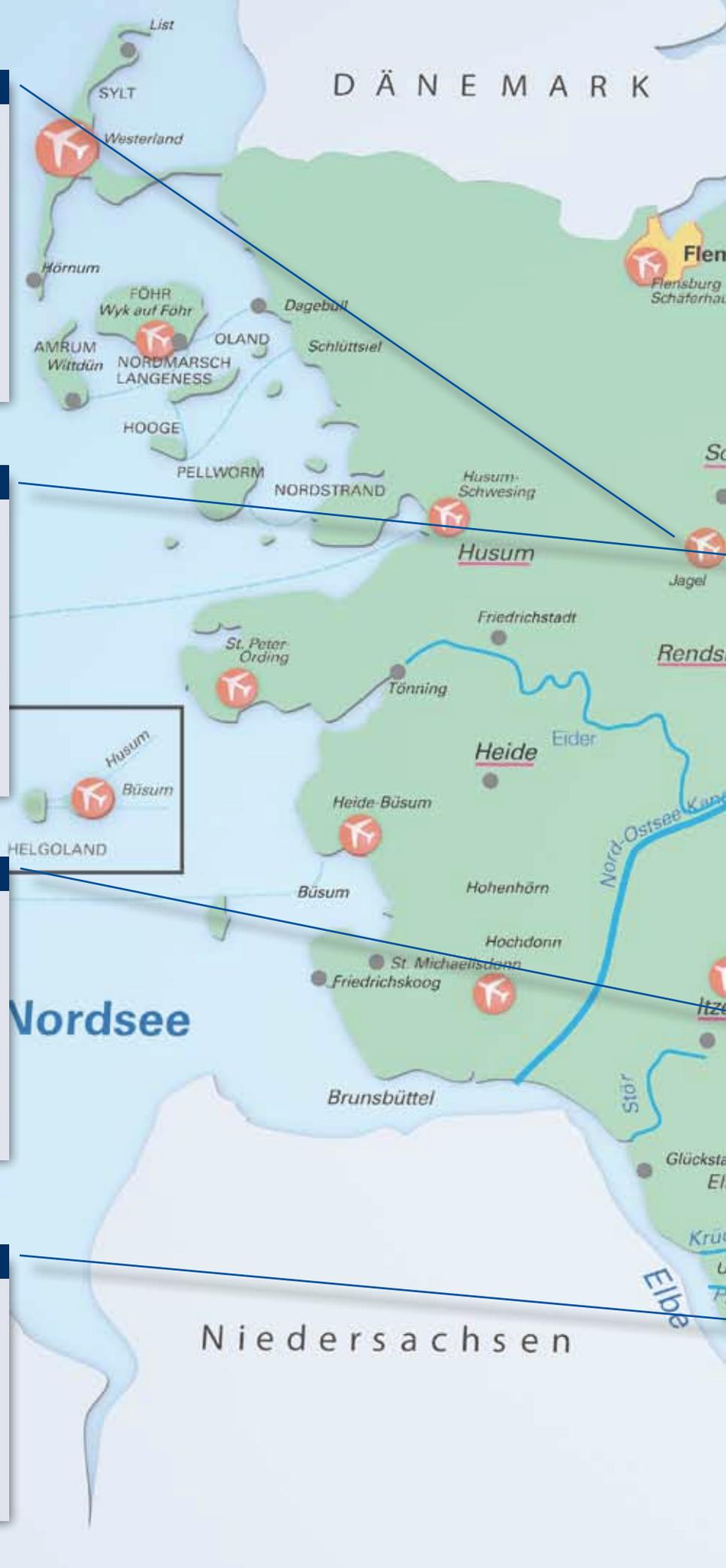
Der Flughafen Kiel-Holtenau war über 70 Jahre der bedeutendste Regionalflughafen Schleswig-Holsteins mit Linienflugverbindungen zu den wichtigsten deutschen Flughäfen und unter anderem nach Skandinavien. Um den Flughafen profitabel mit Düsenmaschinen betreiben zu können, wäre eine Verlängerung der Landebahn notwendig gewesen. Im Jahr 2006 wurde allerdings beschlossen, Holtenau nicht auszubauen.

Lübeck-Blankensee

Der Flughafen Lübeck-Blankensee (Schleswig-Holstein) hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Standortfaktor für die gesamte Region Lübeck entwickelt. Er bietet u.a. Linienflugverbindungen nach London, Stockholm, Mailand, Pisa und Danzig sowie einige Charterflugverbindungen an. Im Jahr 2006 verzeichnete der Flughafen ein Aufkommen von rund 680 000 Passagieren.

Hamburg-Fuhlsbüttel

Der Flughafen Hamburg ist das fünftgrößte Luftdrehkreuz Deutschlands mit einem größeren Frachtaufkommen und rund 12 Millionen Passagieren im Jahr. Rund 40 Prozent sind Geschäftsreisende. Von Hamburg aus werden nicht nur die wichtigsten Flughäfen in Europa, sondern auch wichtige Destinationen in den USA und Asien direkt angeflogen.





Schwerin-Parchim

Der Flughafen Schwerin-Parchim ist ein Regionalflughafen im Landkreis Parchim (Mecklenburg-Vorpommern) und wird seit 2000 auch im internationalen Luftfrachtverkehr genutzt. Mitte 2006 wurde beschlossen, Schwerin-Parchim künftig als reinen Frachtflughafen zu betreiben. Durch die geografische Lage des Flughafens zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin kann der Flughafen Schwerin-Parchim insbesondere auch während der Nachtstunden Luftfrachtflüge abwickeln.





Hamburg/Kaltenkirchen Der Flughafen Hamburg ist der Knotenpunkt des Luftverkehrs in Norddeutschland. Der Flughafen ist derzeit der gemeinsame Heimatflughafen für Hamburg und Schleswig-Holstein. Mittel- bis langfristig wird die Kapazität des derzeitigen Standortes in Fuhlsbüttel aber nicht ausreichen, um der sich abzeichnenden Nachfrage aus und für die Region gerecht zu werden.

Für die erste Option spricht, dass die im Besitz der Hamburger Flughafengesellschaft befindlichen Flächen in Kaltenkirchen die infrastrukturelle Voraussetzung für einen Neubau bieten. Im Weiteren besteht der politische Wille in Hamburg und Schleswig-Holstein, in Ansehung des gemeinsamen Gutachtens aus Dezember 2005 die Option „Kaltenkirchen“ aufrechtzuerhalten.

Gegen eine vollständige Verlagerung an einen neuen Standort in Kaltenkirchen sprechen die bisherigen hohen Investitionskosten der Flughafen GmbH in Höhe von rund 350 Millionen Euro und die Investitionskosten in Höhe von 280 Millionen Euro für den im Dezember 2008 zu eröffnenden S-Bahn-Anschluss. Auch die Luft-

hansa Technik wird 2008 in den Standort über 50 Millionen Euro investieren. Gegen einen vollständigen Umzug spricht der erhebliche Investitionsbedarf bei Erschließung, Neubau und Anbindung. Langwierige Genehmigungsverfahren und Rechtstreitigkeiten mit Kommunen und Anliegern sind zu erwarten. Hohe Auflagen können darüber hinaus die Refinanzierung beeinträchtigen. Unbeantwortet bleibt zunächst die Frage einer sinnvollen Nachnutzung für den Standort Fuhlsbüttel.

Die zweite Option ermöglicht hingegen, dass Hamburg Airport Primärflughafen bleibt und eine Partnerschaft mit einem oder mehreren anderen norddeutschen Standorten eingeht. Hierfür kommt vornehmlich Kaltenkirchen in Betracht. Für das Partnerkonzept, das zu einem echten Flughafensystem ausgebaut und fortentwickelt werden muss, spricht, dass die bestehende moderne Infrastruktur in Fuhlsbüttel weiter genutzt werden kann. Der Standortvorteil von Fuhlsbüttel zur City bleibt erhalten. Umfang und Dauer der erforderlichen Genehmigungsverfahren für einen Flughafen in Kaltenkirchen und die voraussichtlichen Rechtstreitigkeiten hierüber

Hamburg Airport in Zahlen		
	2006	2007
Starts/Landungen	168.389	173.500
Passagierzahlen	11.954.040	12.780.000
Beschäftigte rund um den Flughafen (inkl. Lufthansa-Basis)	13.798	

- **70 Airlines**
- **120 Destinationen**
- **5-größter Flughafen Deutschlands**

gemessen am Passagieraufkommen (Stand Ende 2007)

Marktanteil in **SH 90%**, in **HH 95%**

Quelle: Flughafen Hamburg GmbH



dürften einen geringen Umfang einnehmen. Eine Partnerlösung schafft darüber hinaus mehr betriebswirtschaftliche Flexibilität, da sich die unterschiedlichen Standorte unterschiedlich entwickeln, insgesamt aber vom Wachstum des Hamburg Airport partizipieren können.

Daraus ergeben sich zwei Handlungsoptionen für die norddeutsche Wirtschaft:

1. **In Kaltenkirchen wird ein Flughafen neu gebaut.**
Nach dem Kapazitätseende des Hamburger Flughafens wird der Flugverkehr vollständig nach Kaltenkirchen verlagert.
2. **In Kaltenkirchen wird in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hamburg ein Flughafen im Rahmen einer Partnerlösung gebaut.**
Die Partnerlösung und die Einbeziehung der Regionalflughäfen (Lübeck und Parchim) fängt die wachsende Nachfrage nach Flugverbindungen auf. Hamburg bleibt als zentrales Luftdrehkreuz bestehen.

Bereits im Jahre 2005 haben Hamburg und Schleswig-Holstein in einem gemeinsamen Gutachten die Option „Kaltenkirchen“ festgelegt, die dann umgesetzt werden soll, wenn der derzeitige Standort in Hamburg-Fuhlsbüttel seine Kapazitätsgrenzen erreicht.

U^{NORD} fordert:

Eine Partnerlösung mit einem Flughafenneubau in Kaltenkirchen

- aufgrund der räumlichen Nähe zum Hamburg Airport
- aufgrund der bereits im Eigentum der Flughafengesellschaft befindlichen Grundstücke.





Lübeck Der Flughafen Lübeck hat sich aufgrund seiner dynamischen Entwicklung in den letzten Jahren zu einem der größten Regionalflughäfen der Bundesrepublik entwickelt. Allein im Jahr 2006 starteten und landeten in Lübeck insgesamt rund 678.000 Flugreisende.

Vom Flughafen der Freien- und Hansestadt Lübeck werden derzeit 6 Flugziele angeboten: Barcelona-Girona, Danzig, London-Stansted, Mailand-Bergamo, Pisa und Stockholm-Skavsta. Die Strecke nach Danzig wird durch die ungarische Airline WizzAir montags, mittwochs, freitags und sonntags bedient. Die restlichen europäischen Flugziele werden von der irischen Fluggesellschaft Ryanair angefliegen. Ab Mai 2008 wird darüber hinaus die britische Billigfluggesellschaft Jet2.com eine Linienverbindung von Lübeck nach Leeds-Bradford in Nordengland in Betrieb nehmen.

Lübeck Airport in Zahlen		
	2006	2007
Starts/Landungen	19.142	17.478
Passagierzahlen	677.638	612.858

Quelle Flughafen Lübeck GmbH

Sylt Die Nordseeinsel Sylt wird durch eine Reihe von zum Teil namhaften Fluggesellschaften wie die Lufthansa, Air Berlin und TUIFly von zahlreichen innerdeutschen Flugplätzen aus angefliegen. Derzeit existieren Direktverbindungen von Sylt nach Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn, München, Stuttgart, Hamburg und Uetersen.

Im Jahr 2006 konnte die Zahl der Passagiere weiter auf insgesamt über 110.000 gesteigert werden. Dies bedeutet eine nahezu Verdoppelung der Fluggastzahl gegenüber dem Jahr 2005. Der Flughafen Sylt ist damit nach dem Flughafen Lübeck-Blankensee der meistfrequentierte Flughafen in Schleswig-Holstein.

Kiel-Holtenau Auf Vorschlag des Wirtschaftsministers hat das Landeskabinett am 24. Januar 2006 beschlossen, die Ausbaupläne für den Flughafen Kiel-Holtenau zu beenden. Der in den letzten Jahren diskutierte Ausbau in einer Minimal-Version hätte nach Ansicht der Landesregierung die Chancen des Flughafens nicht wesentlich verbessern können. Unabhängig davon würden derzeit mit verschiedenen Fluglinien aussichtsreiche Verhandlungen geführt, um den Betrieb des Flughafens Kiel-Holtenau in seiner jetzigen Form aufrecht zu erhalten. Bei den Verhandlungen geht es u.a. um eine Direktverbindung Kiel nach Frankfurt sowie um eine Verbindung über Lübeck nach Frankfurt.



Jagel Die Bestrebungen einer privaten Betreiber-gesellschaft, der Airgate-Schleswig-Holstein, den Militärflugplatz Jagel bei Schleswig um einen Zivilflughafen zu erweitern, werden von der Landesregierung wohlwollend begleitet. Eine finanzielle Unterstützung durch das Land ist damit nicht verbunden. Sollte es zu einer privatfinanzierten Mitnutzung des Flugplatzes Jagel kommen, würde es insgesamt zu einer Verbesserung der Infrastruktur im Norden Schleswig-Holsteins kommen. Zuletzt hatte im Dezember 2007 der Kreistag des Kreises Schleswig-Flensburg in einer einstimmig verabschiedeten Resolution zur Verkehrsinfrastruktur im Norden Unterstützung für das Projekt signalisiert.

Für die zivile Mitnutzung würden nach den derzeitigen Plänen von der 620 Hektar großen Flugplatzfläche nur 40 Hektar benötigt. Eine 3000 m lange Start- und Landebahn gibt es bereits. Eine Analyse der Universität Flensburg bescheinigt dem Projekt ein Potential von 99.000 Fluggästen im ersten und fast 450.000 im vierten Jahr des Betriebes. Frachtflüge sind laut Airgate ebenso wenig geplant wie der zivile Betrieb an Wochenenden.

Schwerin-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern)

Der Parchim International Airport befindet sich in Mecklenburg-Vorpommern direkt an der A24, 160 km von Berlin sowie 120 km von Hamburg entfernt. Der Flughafen Schwerin-Parchim mit seiner 3.000 m langen Start- und Landebahn ist der einzige Flughafen in Deutschland, welcher sich ausschließlich auf Luftfracht konzentriert und sich somit voll und ganz hinter die Interessen der gesamten Luftfrachtindustrie stellt. Die Luftfracht wird als Kerngeschäft des Flughafens gemeinsam mit verschiedenen Cargo- und Logistikpartnern ausgebaut. Die Betriebszeiten in Parchim betragen 24 Stunden an 365 Tagen ohne Betriebsbeschränkung. Darüber hinaus besteht eine Betriebserlaubnis für alle Flugzeugtypen inklusive AN124 und A380.

Der Flughafen Parchim könnte aufgrund der räumlichen Nähe bei Kapazitätsengpässen im Frachtverkehr des Hamburg Airport als Ausweichstandort herangezogen werden.



KATANA

EUROPA
NASSAU



Wasserwege und Häfen

95 Prozent des interkontinentalen sowie 62 Prozent des innereuropäischen Warenverkehrs werden über den Seeweg abgewickelt. Infolge des kontinuierlichen Wachstums der Weltwirtschaft und der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung verzeichnen insbesondere die Transportleistungen dynamische Steigerungsraten. Hamburg und Schleswig-Holstein partizipieren über ihre Lebensadern Elbe und Nord-Ostsee-Kanal an dieser Entwicklung. Allein von Deutschlands größtem Seehafen sind direkt oder indirekt 160.000 Arbeitsplätze in der Hamburger Metropolregion abhängig.

Die stetig wachsenden Ladungsmengen, die von immer größeren Containerschiffen transportiert werden, stellen jedoch zugleich die Infrastruktur im Hamburger Hafen, in der Elbe und im Nord-Ostsee-Kanal vor beträchtliche Herausforderungen. Nur die vorausschauende Anpassung an die nach Abklingen der Finanzkrise sich weiter dynamisierende Entwicklung gewährt, dass der norddeutsche Wirtschaftsraum auch in Zukunft von der volks- und regionalwirtschaftlichen Motorfunktion seiner Häfen und Wasserstraßen profitieren kann.

Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrenste künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt. Er durchquert Schleswig-Holstein auf einer Länge von knapp 100 Kilometern von der Elbmündung an der Nordsee bis zur Kieler Förde an der Ostsee und erspart somit den Schiffen den Weg um die Nordspitze Dänemarks. Zwischen 1997 und 2007 hat sich die Gesamtladung der den NOK befahrenden Schiffe mehr als verdoppelt. Aufgrund der Zunahme des Verkehrsaufkommens und der gleichzeitig wachsenden Schiffgrößen stößt der Nord-Ostsee-Kanal zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen.

Mittelelbe

Über die Mittelelbe werden die im Hamburger Hafen ankommenden Container umweltschonend und kostengünstig in Richtung der neuen Bundesländer und Südosteuropa weitertransportiert. Die Bundesregierung plant, bis Ende des Jahres 2010 die Mittelelbe bis Dresden auszubauen, um an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr eine Mindestfahrinnentiefe von 1,60 Meter zu erreichen.

Untere Elbe

Trotz einer Entfernung von 110 Kilometern von der Elbmündung gilt der Hamburger Hafen als Seehafen. Die tideabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens auch für die neueste Generation von Schiffen der Postpanamax-Klasse ist von essentieller ökonomischer Bedeutung.

Hamburger Hafen

Der Hamburger Hafen ist größter Hafen Deutschlands und drittgrößter Hafen Europas. Als zweitgrößter Containerhafen Europas gehört er zu den neun größten Containerhäfen weltweit. Das weltwirtschaftliche Umfeld bietet große Chancen für den Hamburger Hafen. Die mittel- und langfristig dynamischen Wachstumsprognosen zum Gesamtumschlag im Hafen werden trotz der gegenwärtigen globalen Wirtschaftskrise erreicht, gegebenenfalls mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung.





Ostsee

AERØ

LANGELAND

LOLLAND

Kappeln

Schleswig

Eckernförde

Laboo
Heikendort

Kiel

Heiligenhafen

Puttgarden

FEHMARN

Burgstaaken

Plön

Eutin

Neustadt

Neumünster

Bad Segeberg

Bad
Oldesloe

Lübeck

Ratzeburg

Mölln

Geesthacht

Lauenburg

Hamburg

Pinneberg

Wedel

Elbe

Elbe-Lübeck-Kanal

Mecklenburg-
Vorpommern



Untereibe Die derzeitige Fahrrinntiefe der Untereibe von 12,90 Meter stellt für die modernen Container-Schiffe der Postpanamax-Klasse ein Nadelöhr dar. Der Anteil dieser Mega-Carrier an der globalen Weltcontainerflotte steigt rasant. Gerade aufgrund der gegenwärtigen weltwirtschaftlichen Eintrübungen wird die Ladung aus Effizienzgesichtspunkten spezeill im volumenmäßig mit Abstand größten Verkehr zwischen Asien und Europa auf die größten verfügbaren Schiffe

wandern. Die tideabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 Metern muss nunmehr umgehend sichergestellt werden, um dessen Wettbewerbsfähigkeit insbesondere im Ostasienverkehr zu erhalten. Auch der Bundesrechnungshof hat die Entscheidung für die geplante Ausbauvariante unlängst als richtig bestätigt. Andernfalls werden die Schiffe der Postpanamax-Klasse zu Lasten Hamburgs zunehmend die Häfen in Rotterdam und

Schiffsklassen

Schiffsklasse	Salzwasser-Tiefgang	Breite	Länge	Kapazität
Panamax-Klasse-Containerschiffe der 3. und 4. Generation	bis 13,5 m	bis 32,2 m	bis 295 m	3.000 bis 5.000 TEU
Postpanamaxklasse – Baujahr ab 1992	13,5 m – 14,5 m	bis 42 m	bis 318 m	bis 6.000 TEU
Postpanamaxklasse – Baujahr ab 1997	bis 14,5 m	bis 46 m	bis 350 m	bis 8.700 TEU
Postpanamaxklasse – Baujahr ab 2009	ca. 14,5 m	bis 55 m	bis 380 m	bis 14.000 TEU

Schiffe der sogenannten Postpanamax-Klasse können aufgrund ihrer Abmessungen das gegenwärtig existierende Schleusensystem des Panama-Kanals nicht passieren. Bis zum Jahr 2012 werden weltweit mehr als einhundert Schiffe dieser Größenklassen, insbesondere in der Größenordnung zwischen 8.700 und 14.000 TEU, hinzu kommen. Die Schleusen des Panama-Kanals werden deshalb in den kommenden Jahren an diese Entwicklung angepasst. Ab 2015 wird der Panama-Kanal dann für Schiffe bis zu 386 Metern Länge, 49 Metern Breite und einem Tiefgang von 15,3 Metern passierbar sein.



Unverzögliche Fahrrinnenanpassung der Unterelbe für Schiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Meter (tide-abhängig)

- damit der Hamburger Hafen nicht von den für ihn wichtigsten internationalen Linienseeverkehren abgekoppelt wird
- damit der Hamburger Hafen auch in Zukunft seine bedeutende volks- und regionalwirtschaftliche Funktion mit entsprechenden Impulsen für den Arbeitsmarkt erfüllen kann

Antwerpen ansteuern. Da 160.000 Arbeitsplätze in Norddeutschland direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig sind, verträgt die Fahrrinnenanpassung keinen weiteren Aufschub. Durch moderne Technologien können gleichzeitig ökologische Gesichtspunkte hinreichend berücksichtigt werden.

Hamburger Hafen Der Hamburger Hafen ist einer der größten intermodalen Logistiknotenpunkte der Welt. Er verbuchte bis zum Auftreten der Finanz- und Wirtschaftskrise Jahr für Jahr neue Rekordzahlen. Im Jahr 2007 legten der Seegüterumschlag um 4,1 Prozent und der Containerumschlag gar um 11,6 Prozent zu. Somit bescherte der Hafen der Hansestadt im Jahr 2007 Steuereinnahmen in Höhe von 900 Mio. Euro sowie 2.000 neue Arbeitsplätze. Nach Überwindung der Krise wird der vorgenannte dynamische Wachstumspfad erneut beschritten werden. Zur Wahrnehmung

der weiterhin bestehenden enormen Wachstumserwartungen bedarf es der Bereitstellung geeigneter Flächen zur Hafenerweiterung sowie verkehrsinfrastruktureller Anpassungsleistungen. Bis zum Jahr 2015 investiert die Stadt Hamburg inklusive der Fahrrinnenanpassung der Elbe daher rund 3 Mrd. Euro in die Hafen-Infrastruktur. So werden etwa die Terminalkapazitäten auf insgesamt 19,8 Mio. Standardcontainer erweitert.

Hamburg wird insbesondere seine Stellung als größter Bahncontainer-Umschlagplatz Europas nur behaupten können, wenn die Infrastruktur des Hafenbahnnetzes massiv ausgebaut wird. Die Hafenbahn verbindet die Hafen-Liegeplätze mit dem europäischen Eisenbahnnetz. Gegenwärtig wird jeder dritte Container auf dem Schienenweg an- oder abgefahren, beim Transport langlaufender Containern beträgt der Anteil der Schiene gar 70 Prozent. Schon heute ist der Hamburger Hafen Quelle oder Ziel von etwa der Hälfte aller in Deutschland mit der Bahn transportierten Container. Die Zahl der täglichen Zugbewegungen im Hafen wird sich innerhalb der nächsten zehn Jahre auf eine Zahl von 400 verdoppeln.



Infrastrukturausbau und Prozessoptimierung auf dem Gelände des Hamburger Hafens

- um das dynamische Wachstum des Güterumschlags zu bewältigen
- um die Position Hamburgs als größter Eisenbahnhafen Europas zu sichern und weiter zu stärken



Im Januar 2008 brachte der Hamburger Senat daher ein umfangreiches Ausbauprogramm auf Grundlage des „Masterplans Hafenhafenbahn 2015“ auf den Weg. Unter Berücksichtigung dieses Gutachtens ist konkret vorgesehen, die Anlagen der Hafenhafenbahn und der Umschlagbetriebe bedarfsgerecht an die prognostizierte dynamische Entwicklung anzupassen. Die geplanten Investitionen in den Ausbau des Hafenhafenbahn-Netztes betragen insgesamt rund 500 Mio. Euro. Da die Erweiterungsflächen des Hamburger Hafens begrenzt sind, soll außerdem besonderes Augenmerk auf Effizienzsteigerungen durch eine Optimierung und Abstimmung der Prozesse und Schnittstellen gelegt werden.

Angesichts der weltweiten Konjunkturkrise intensiviert die Stadt Hamburg, unterstützt von Finanzmitteln aus dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung, in den Jahren 2009 und 2010 die geplanten Investitionsanstrengungen in die Hafenhafeninfrastruktur. Zum ab dem Jahr 2010 einsetzenden neuen Aufschwung der Weltkonjunktur sollten die Ausbaumaßnahmen abgeschlossen sein.

Nord-Ostsee-Kanal Im Jahre 2007 befuhren über 43.000 Berufsschiffe den Nord-Ostsee-Kanal und beförderten dabei erstmals mehr als 100 Mio. Tonnen Ladung. Die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt erlebte damit die achte Steigerung in Folge. Angesichts des prognostizierten globalen Wachstums der Containerverkehre von jährlich 5,5 Prozent bis zum Jahr 2025 werden auch auf dem Nord-Ostsee-Kanal das Verkehrsaufkommen und die durchschnittliche Schiffsgröße trotz der gegenwärtigen Wirtschaftskrise mittel- und langfristig weiter zunehmen. Die skizzierten Entwicklungen verdeutlichen die Notwendigkeit eines bedarfsgerechten Kanal-Ausbaus.

Bis zum Jahr 2018 plant der Bund, den Nord-Ostsee-Kanal um einen auf dann zwölf Meter zu vertiefen, um auch größeren Schiffen die Passage zu ermöglichen. Hierzu werden außerdem bis zum Jahr 2014/2015 im Oststück des Kanals zwischen Kiel und Königsförde (vor Rendsburg) eine Sohlenverbreiterung von derzeit 44,0 auf 70,0 Meter und eine Wasserspiegelverbreiterung von derzeit 102,5 auf 130,0 Meter vorgenommen. Flankierend werden auch die Kurvenradien der Oststrecke erweitert.

Entwicklung des Umschlags im Hamburger Hafen

Jahr	2002	2007	2014
Gesamtumschlag (in Mio. t)	97,6	140,4	221,6
Containerumschlag (in Mio. t)	5,4	9,9	18,1

Quelle: www.hafen-hamburg.de



fordert:

Zeitnahe Verwirklichung der beschlossenen Ausbaumaßnahmen des Nord-Ostsee-Kanals im Bereich der Oststrecke

- um den Verkehrsfluss zu erhöhen und Wartezeiten zu vermeiden

Durchgehende Vertiefung des Kanals auf 12 Meter

- um den wachsenden Schiffsgrößen gerecht zu werden

Uneingeschränkte Sanierung und Modernisierung der Kanal-Schleusen

Höhenanpassung der Kanalbrücken im Zuge zukünftiger Sanierungsmaßnahmen

Zusätzlich ist jedoch auch die uneingeschränkte Sanierung und Modernisierung aller Kanal-Schleusen erforderlich. Mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket II muss in Brunsbüttel vor dem ursprünglich anvisierten

Jahr 2013 der Neubau einer großen „Express-Schleuse“ vollzogen werden. Nach deren Fertigstellung kann mit der Grundsanie rung der über 90 Jahre alten Brunsbütteler „Großen Schleuse“ begonnen werden. Die geplante Erneuerung lediglich der Brunsbütteler Schleusen ist notwendig, aber nicht hinreichend. Auch die Schleusenanlagen in Kiel-Holtenau sind umfassend zu modernisieren.

Der Abschluss der vorgenannten Baumaßnahmen wird die Befahrbarkeit des Kanals für Schiffe mit Panamax-Breite (32,50 Meter), mit größerer Länge (280 Meter statt 235 Meter) und größerem Tiefgang (bis zu 10,50 Meter) gewährleisten. Angesichts des Wachstumstrends im Bereich der Schiffsverkehre begrüßt UVNord diese Ausbaupläne ausdrücklich. Denn bereits heute kommt es vereinzelt aufgrund von Wartezeiten zu betriebs- und volkswirtschaftlich schädlichen Passagezeitenverlängerungen. Die dargestellten Anpassungsleistungen müssen daher kraftvoll und ohne Verzögerungen umgesetzt werden. Bei der zukünftigen Sanierung der den Kanal überspannenden Brückenwerke ist in langfristiger Perspektive ebenfalls eine Höhenanpassung für zukünftige Schiffsgrößen zu beachten. Der Entwurf des Landesentwicklungsplans Schleswig Holstein 2009 bestätigt die Notwendigkeit, langfristig ein Ersatzbauwerk zumindest für die Eisenbahnhochbrücke in Rendsburg zu errichten. Hierbei stellt eine Tunnellösung die vorzugswürdige Variante dar. Ebenfalls gibt es Überlegungen des Bundes für einen Ersatzbau der mehr als 100 Jahre alten Levensauer Hochbrücke.

Gesamt-Bruttoreumzahl der Schiffe auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Jahr	2002	2007	2014	2007
BRZ (in Mio.)	68,5	80,2	103,6	168,2

Quelle: www.kiel-canal.org



Mittelelbe Die Mittelelbe erfüllt die bedeutsame Funktion der Hinterlandanbindung der neuen Bundesländer sowie einer Zahl mittel- und osteuropäischer Staaten. Für den Hinterlandverkehr Richtung Südosteuropa ist die Binnenschifffahrt der kostengünstigste und umweltschonendste Verkehrsträger. Im Jahre 2005 beschloss die Bundesregierung, ab 2010 zwischen Hamburg und Dresden an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr eine Mindestfahrrentiefe der Elbe von 1,60 Metern zu gewährleisten. Die hierzu noch notwendigen Ausbaumaßnahmen sind ökologisch vertretbar und hochwasserneutral. Sie müssen nunmehr konsequent vollendet werden. Dann könnte die Mittelelbe im Container-Hinterlandverkehr eine noch wichtigere Rolle spielen und bis zu 100.000 Lkw-Fahrten pro Jahr einsparen.



Zügiger Ausbau der Mittelelbe auf eine Mindestfahrrentiefe von 1,60 Metern zwischen Hamburg und Dresden

- um den Container-Hinterlandverkehr über die Elbe zu sichern und zu stärken
- um 100.000 LKW-Fahrten pro Jahr einzusparen
- um einen Verkehrsinfarkt im Hamburger Hafen zu verhindern

Hafen Lübeck Der Lübecker Hafen ist der am weitesten südwestlich gelegene Hafenumschlagplatz an der Ostsee. Gleichzeitig ist er der mit Abstand größte deutsche Ostseehafen. Als solcher fungiert er als zentrales logistisches Bindeglied zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen West- und Mitteleuropas und dem sich rasch entwickelnden Wirtschaftsraum Ostsee. Insgesamt hängen rund 6.000 Arbeitsplätze vom Lübecker Hafen ab. Im Jahre 2008 wurden in Lübeck sowie Lübeck-Travemünde 31,7 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Dies bedeutet einen der allgemeinen Konjunkturkrise geschuldeten Rückgang um 2,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Von 2001 bis 2007 war der Gesamtumschlag kontinuierlich gestiegen. Gleichzeitig nutzten 2008 rund 360.000 Passagiere den Hafen. Um nach Überwindung der Finanz- und Wirtschaftskrise an den langfristigen Wachstumschancen der Ostseeregion partizipieren zu können, werden 4 Mio. Euro in die Erweiterung der Trailerstellflächen am Skandinavienkai investiert.

Hafen Brunsbüttel Brunsbüttel ist Standort des einzigen überregional bedeutsamen Nordseehafens in Schleswig-Holstein. Das Hafengelände liegt strategisch günstig mit direktem Zugang zu Nord- und Ostsee und hat Anschluss an die europäischen Binnenwasserwege. Es besteht aus den drei Häfen Elbehafen, Ölhafen und Ostermoor. Aufgrund seiner effizienten und vielfältigen Transportverbindungen bietet Brunsbüttel optimale Voraussetzungen als Logistikkreuzung. Nachdem der Gesamtumschlag im Jahre 2007 noch um über 50 Prozent auf 9,7 Mio. Tonnen gesteigert werden, kam es 2008 im Zuge der weltwirtschaftlichen Eintrübung zu einem temporären Rückgang. Wichtigste Umsatzträger sind fossile Brennstoffe und Massengüter.



Hafen Puttgarden Der Hafen Puttgarden hat als Ausgangspunkt der sogenannten Vogelfluglinie eine bedeutsame Funktion vor allem für den internationalen Straßen- und Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Dänemark. Von dort wird ein Großteil des schienengebundenen Güter- und Personenverkehrs nach Skandinavien verschifft. Außerdem wurde im Jahre 2007 im Hafen Puttgarden ein Gesamtgüterumschlag von 4,3 Mio. Tonnen erzielt. Dies entspricht einer Steigerung von 13,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Hafen Kiel Der Kieler Hafen besticht durch den traditionellen Fährverkehr nach Göteborg, Oslo und Klaipeda. Die Zahl der beförderten Passagiere konnte im Jahr 2008 im Vergleich zum Vorjahr um über 11 Prozent auf rund 1,5 Mio. gesteigert werden. Auch im boomenden Markt der Ostseekreuzfahrten nimmt Kiel eine führende Position ein. Im Jahr 2008 wurde hierbei mit 125 Anläufen ein neues Rekordergebnis erzielt. Weiterhin profitiert der Hafen von seiner verkehrsgünstigen Lage am Nord-Ostsee-Kanal, bietet durchgehend seeschifftiefes Wasser und einen direkten Anschluss an das Schienen- und Fernstraßennetz. Dergestalt konnte im Jahre 2008 ein Gesamtgüterumschlag von 4,9 Mio. Tonnen erzielt werden. Im März 2009 wurde im Kieler Hafen der regelmäßige Containerumschlag aufgenommen, um ein neues Geschäftsfeld zu erschließen und die Umschlagmengen in den Folgejahren weiter zu erhöhen.

Hafen Elbe-Lübeck-Kanal Der Elbe-Lübeck-Kanal schließt die Ostsee über seine Verbindung zur Elbe an das Netz der mitteleuropäischen Binnenwasserstraßen an. Aufgrund der Schleusen- und Brückenabmessungen können nur Binnenschiffe bis zu einer Abladung von 1.000 Tonnen den Kanal passieren.

21 Elbgaustraße

DB

Partner of HVV

S21
Gleis 1



Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist vom Fernverkehr, Güterverkehr und Motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu unterscheiden. Er leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Bürger, insbesondere von Berufspendlern, Familien, Schülern und Senioren. Er trägt damit auch zur Entlastung der durch Personenkraftwagen stark frequentierten Straßen vor allem in dicht besiedelten Gebieten bei. Darüber hinaus lassen sich durch Nutzung des ÖPNV Energieverbrauch und Schadstoffemissionen deutlich reduzieren. Der ÖPNV gewährleistet also klimafreundliche Mobilität.





Schleswig-Holstein hat – aufbauend auf der Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs – Anstrengungen unternommen, ein integriertes Gesamtsystem aus Bus und Bahn zu schaffen. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird gegenwärtig auf sechs Expresslinien, 22 Regionalbahnen und drei S-Bahn-Linien eine Jahresleistung von 23,6 Mio. Zugkilometern erbracht. Durch verbesserte Verkehrsangebote und neue Stationen (z.B. Kiel-Hassee CITTI-PARK, Lübeck St. Jürgen) konnte die Rolle des SPNV auch in den Verdichtungsräumen Kiel und Lübeck ausgebaut werden. Das erreichte Angebotsniveau sollte weiter erhöht werden, so dass auf allen Strecken mindestens ein 30-Minuten-Takt ermöglicht wird. Leistungsfähigere Systeme, die eine weitere Verzahnung zwischen SPNV und ÖPNV ermöglichen, sind mittel- bis langfristig vorzusehen.

Insbesondere auf den Bahnlinien von und nach Hamburg werden sich zukünftig noch stärkere Nachfragen ergeben. Im neuen landesweiten Nahverkehrsplan 2008 – 2012 sind eine Zahl von Maßnahmen aufgeführt, die bis zum Jahr 2012 umgesetzt werden sollen, um ein erhöhtes Angebot von Zugverbindungen sowie eine Optimierung der Anschlüsse sicherzustellen. Unter anderem wird es auf der Westküstenstrecke zwischen Hamburg und Westerland sowie auf der Vogelfluglinie zwischen Hamburg und Lübeck zu Kapazitätssteigerungen kommen. Flankierend ist angedacht, ein landesweites Buslinien-Grundnetz zu knüpfen, um den Schienenverkehr und den regionalen Busverkehr sinnvoll zu ergänzen und an wichtigen Bahnknoten Anschlüsse zur und von der Bahn herzustellen.

Auch in Hamburg wurde in den letzten Jahren in die Qualität und den Ausbau des Nahverkehrs investiert. Ein Leuchtturmprojekt ist die neue Flughafen-S-Bahn, die im Dezember 2008 eröffnet werden konnte. Aktuell ist beabsichtigt, im Jahr 2010 das Planfeststellungsverfahren für eine neue Niederflur-Stadtbahn zu beginnen. Weiterhin ist es als Reaktion auf die steigende Nachfrage auf vielen Verbindungen zu zahlreichen Taktverdichtungen gekommen. Auch wurde orientiert am Erfolg des Metrobusnetzes das Stadtbusnetz einer fahrgastfreundlichen Überplanung unterzogen.



fordert:

Weitere Verbesserung des ÖPNV in Hamburg und Schleswig-Holstein inklusive einer besseren Vernetzung zwischen beiden Ländern

- um die enormen Pendelverkehre in der Metropolregion intelligent abzuwickeln
- als umweltfreundliche Antwort auf den Klimawandel
- um den ÖPNV dauerhaft als ansprechende Alternative zum Individualverkehr zu verankern



Um die Attraktivität des ÖPNV in Hamburg und Schleswig-Holstein weiter zu erhöhen, sollten Erschließungs- und Verbindungsqualitäten sowie Verbindungshäufigkeiten und der Fahrzeugkomfort nach Möglichkeit zusätzlich erhöht werden. Das 3-Achsen-Konzept als eines der Schlüsselprojekte im Nahverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein muss in diesem Zusammenhang zügig umgesetzt werden. Denn im Bereich der Hamburger Metropolregion wird aufgrund intensiver Pendlerverflechtungen ein leistungs- und zukunftsfähiges Nahverkehrskonzept benötigt. Den Bedarf nach weiterer Vernetzung zwischen Hamburg und seinem Umland verdeutlicht unter anderem der große Erfolg

der Ende 2007 in Betrieb genommenen S-Bahn-Verbindung nach Stade. Deshalb empfiehlt sich allgemein ein weiterer Ausbau des Hamburger Verkehrsverbundes sowie eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit Landkreisen außerhalb des HVV-Gebiets. Dieser Befund gilt auch insbesondere angesichts aktueller Bevölkerungsprognosen. Demnach wird entgegen dem gesamtdeutschen Trend bis zum Jahr 2030 eine Zunahme der Einwohnerzahl der Metropolregion Hamburg von derzeit 4,26 Millionen auf bis zu 4,79 Millionen Menschen erfolgen. Gleichzeitig wird der relative Anteil der über 65-Jährigen massiv zunehmen und überproportionale Nachfragesteigerungen bewirken.



Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung

Bezüglich der Realisierung der notwendigen verkehrsinfrastrukturellen Vorhaben spielt die Frage der Finanzierung eine zentrale Rolle. Bund und Länder leiden seit geraumer Zeit unter der angespannten Lage ihrer Haushalte bei gleichzeitig hohem Schuldenstand. Die Zinszahlungen für alte Verbindlichkeiten beliefen sich allein im Bundeshaushalt 2008 auf eine Summe von 43 Mrd. Euro. Für Investitionen wurden hingegen lediglich knapp 25 Mrd. Euro aufgewendet. Demzufolge hat sich in den letzten Jahren ein immenser Investitionsbedarf gerade im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufgestaut. Dieser Befund gilt für die Grundsanierung bestehender und die bedarfsgerechte Verwirklichung neuer Infrastruktur gleichermaßen. Es bietet sich daher an, verstärkt auf privates Kapital bei der Beschaffung öffentlicher Infrastruktur zurückzugreifen.

Die Kooperation zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft zur Bereitstellung öffentlicher Leistungen wird als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) bezeichnet. Hierbei ist zwischen Betreiber-, Konzessions- und Betriebsführungsmodellen zu unterscheiden. Zur Realisierung verkehrsinfrastruktureller Projekte kommen vor allem Betreibermodelle in Betracht. Bei diesen im Folgenden näher zu beschreibenden Modellen ist es Aufgabe eines privaten Investors, eine Infrastrukturanlage im eigenen Risiko zu planen, zu errichten, zu finanzieren und zu betreiben.

In Form des sogenannten A-Betreibermodells kann ein mehrstreifiger Autobahnausbau finanziert werden. Hierbei wird einem privaten Betreiber neben dem Anbau zusätzlicher Fahrstreifen auch die Erhaltung und der Betrieb der bestehenden Fahrstreifen übertragen. Der Betreiber trägt für alle genannten Aufgaben die Finanzierungsverantwortung. Die Refinanzierung erfolgt aus dem Aufkommen der streckenbezogenen Gebühr für schwere LKW im jeweiligen Ausbauabschnitt. Der vertraglich festgelegte Betreiberzeitraum beläuft sich in der Regel auf etwa 25 bis 30 Jahre. Für diese Zeit stehen dem Privaten die im betroffenen Streckenabschnitt erzielten Netto-Einnahmen zu.

Durch das F-Betreibermodell kann der Neubau von Bundesfernstraßen verwirklicht werden. Hierzu hat der Bundestag mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FstrPrivFinG) im Jahre 1994 die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Danach kann Privaten die Verantwortung für Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung neu zu errichtender Bundesfernstraßen übertragen werden. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung von Mautgebühren, die allen Nutzern auferlegt werden. Aufgrund gesetzlicher Beschränkungen durfte das F-Betreibermodell zunächst nur für Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr angewendet werden. Durch Verabschiedung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes im Jahre 2005 wurde auch auf Landesebene der Bau privatfinanzierter öffentlicher Straßen ermöglicht. Allerdings kommen für diese Art der Finanzierung aufgrund des privatwirtschaftlichen Rentabilitätsanfordernisses faktisch ausschließlich Projekte mit hoher Attraktivität in Betracht. Zur Sicherstellung der Rentabilität ist gleichwohl eine staatliche Anschubfinanzierung von bis zu 20 Prozent der Investitionskosten möglich.

Die Vorteile der Verwirklichung von Infrastrukturprojekten in Form einer ÖPP liegen in der frühzeitigen Maßnahmenrealisierung, der Entlastung der Haushalte um die Höhe des privat aufgebrachten Investitionsvolumens sowie im Wegfall der ansonsten vom Staat zu tragenden Kosten für Betrieb und Erhaltung.

Der Norden gemeinsam stärker im globalen Wettbewerb?

von Klaus Schrader für das Kieler Institut für Weltwirtschaft

Wie andere Regionen in Deutschland müssen sich auch die norddeutschen Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg verstärkt dem globalen Standortwettbewerb stellen. Denn seit den neunziger Jahren sehen sich die westlichen Industrieländer einem immer schärfer werdenden globalen Wettbewerb um Absatzmärkte und Produktionen ausgesetzt. Längst sind die aufstrebenden Volkswirtschaften Osteuropas und Asiens nicht nur zunehmend kaufkräftigere Abnehmer für Produkte westlicher Unternehmen, sondern sie haben sich zudem nach und nach zu wettbewerbsfähigen Produktionsstandorten entwickelt. Dank moderner Technik und marktwirtschaftlicher Reformen in den aufstrebenden Transformationswirtschaften haben Entfernungen zwischen Ländern spürbar an Bedeutung verloren. Wertschöpfungsketten werden teilbar und können über den ganzen Globus gespannt werden, so dass selbst ferne Standorte zu unmittelbaren Konkurrenten werden. Dass auf diese Weise die Welt zusammenrückt und die Wettbewerbsintensität auf den Weltmärkten steigt, bekommen auch die norddeutschen Unternehmen unmittelbar zu spüren. Und gerade in einer globalen Krise gilt es, den wettbewerblichen Auslesprozess erfolgreich zu bestehen.

Strukturelle Stärken und Schwächen

Doch wie sind Hamburg und Schleswig-Holstein im globalen Wettbewerb aufgestellt? Auf welchen Feldern können sie Spezialisierungsvorteile nutzen und zu Globalisierungsgewinnern werden? Analysen des Instituts für Weltwirtschaft Kiel machen deutlich, dass beide Länder nur über eine schmale Industriebasis verfügen: In Schleswig-Holstein haben gerade einmal 13 Prozent der Beschäftigten einen Industriearbeitsplatz, in Hamburg sind es sogar nur 11 Prozent. In der Hansestadt geht das geringe Gewicht der Industrie mit der Rolle

als Dienstleistungsmetropole einher, in der hochwertige, häufig unternehmensbezogene Dienstleistungen bereitgestellt werden. Schleswig-Holsteins ebenfalls gewichtiger Dienstleistungssektor wird hingegen von Handel, Touristik und Verkehr geprägt, wo vielfach nur unterdurchschnittlich verdient wird. Aufgrund dieser sehr verschiedenen Schwerpunkte sind Dienstleistungsarbeitsplätze in Schleswig-Holstein wesentlich schlechter entlohnt als in Hamburg. Es erweist sich als Nachteil, dass das Flächenland Schleswig-Holstein nicht in gleicher Weise wie die Dienstleistungsmetropole Hamburg humankapitalintensive und damit hochwertige Dienstleistungsarbeitsplätze akquirieren kann. Nur durch die vergleichsweise gut bezahlten Arbeitsplätze im öffentlichen Dienst fällt Schleswig-Holstein in diesem Ländervergleich nicht noch stärker ab. Die Konsequenz: Die Tertiarisierung im nördlichsten Bundesland ging in den letzten beiden Jahrzehnten mit einer negativen Einkommensentwicklung einher, während in der Metropole Hamburg der Trend zur Dienstleistungsgesellschaft die Wohlstandsentwicklung eher gefördert hat.

Vor diesem Hintergrund erscheinen die vorhandenen Industriearbeitsplätze umso wertvoller, da die kleine, aber exportorientierte schleswig-holsteinische Industrie maßgeblich zur Stabilisierung des Einkommensniveaus im Lande beiträgt. Denn die Entlohnung auf Industriearbeitsplätzen ist im Vergleich zu einer Beschäftigung im schleswig-holsteinischen Dienstleistungssektor um mehr als 70 Prozent höher. In Schleswig-Holstein weisen unter den Branchen des Verarbeitenden Gewerbes der Maschinenbau, die Medizin-, Mess-, Steuer- und Regelungstechnik, der Schiffbau sowie die Chemische und Pharmazeutische Industrie die attraktivsten Entgeltstrukturen auf.

Auch in der Hansestadt sind die relativ wenigen Industriearbeitsplätze im Vergleich zu einer Dienstleistungsbeschäftigung ähnlich gut entlohnt. Allerdings weist Hamburg eine stark polare Industriestruktur auf: Der Bau von technologisch anspruchsvollen Luftfahrzeugen



nimmt mit etwa 30 Prozent der Industriebeschäftigten eine herausragende Stellung ein, hinter der die anderen, häufig rohstoff- und kapitalintensiven Industriezweige deutlich zurückbleiben. Dadurch erhält die Hamburger Industrie zwar insgesamt ein Hightechprofil, sie ist jedoch für konjunkturelle Schwankungen und Strukturanpassungen in ihrer Schlüsselbranche extrem anfällig. Schleswig-Holsteins Industrie ist im Vergleich kaum weniger technologieintensiv, dafür aber breiter aufgestellt, was zusammen mit einer eher mittelständischen Unternehmensstruktur stabilisierend wirkt.

Hightech-Güter für die Weltmärkte

Mit dem Strukturwandel in Norddeutschland ging im Verlauf der neunziger Jahre auch eine rasante Entwicklung des Außenhandels der beiden Bundesländer einher: Bis 2005 stiegen alleine die schleswig-holsteinischen Exporte um 150 Prozent, in Hamburg verdreifachte sich der Export sogar. Damit konnten die beiden norddeutschen Bundesländer, wie Deutschland insgesamt, an der Expansion des Welthandels teilhaben. In diesem „Globalisierungsboom“ spiegelte sich auch die zunehmende Humankapitalintensität der Produktion in beiden Ländern wider, deren sektorale Außenhandelsstrukturen verstärkt durch forschungs- und technologieintensive Güter geprägt wurden.

In Schleswig-Holstein entfielen 1991 erst 51 Prozent der Exporte auf „Hightech-Güter“, im Globalisierungsboom erhöhte sich dieser Anteil allerdings auf Werte zwischen 60 und 65 Prozent. Diese positive Entwicklung wird nur dadurch relativiert, dass der Zuwachs zu einem großen Teil auf Branchen entfiel, die als mobil gelten. Hier lassen sich relativ leicht Produktion sowie Forschung und Entwicklung voneinander räumlich trennen. Damit steht auch die Technologieintensität des schleswig-holsteinischen Exports unter einem Bestandsvorbehalt, wie die Schrumpfung und letztendliche Abwanderung der Nachrichtentechnik zeigt, die in der Vergangenheit mit einem Exportanteil von 20 Prozent herausragte. Daher kommt es dem Standort Schleswig-Holstein zugute, dass andere, technologisch sogar hochwertigere Produkte, etwa des Maschinenbaus oder der Medizintechnik, die relativ hohe Humankapitalintensität des Exports weiterhin sichern. Hierbei handelt es sich überwiegend um „immobile“ Branchen, die sich durch eine räumliche

Einheit von Forschung und Produktion auszeichnen. Auf Dauer nicht wettbewerbsfähig werden allerdings auch in Schleswig-Holstein viele rohstoff- und arbeitsintensive Produktionen sein, deren Exportanteile in den letzten Jahren stark zurückgegangen und damit in Richtung eines „harten Kerns“ geschrumpft sind. Etwas anders liegen die Dinge beim Nachbarn Hamburg. Hier ist der hohe Exportanteil besonders hochwertiger forschungsintensiver Güter überwiegend auf eine einzige Branche, den Luftfahrzeugbau, zurückzuführen. Die Hochtechnologieerzeugnisse der Luftfahrtindustrie dominieren mit einem Anteil von mehr als 50 Prozent den Export der Hansestadt. Für den Standort Hamburg birgt die sektoral hoch konzentrierte Exportstruktur ein hohes Schwankungsrisiko in sich, da die Entwicklung von einer einzigen Branchenkonjunktur und Unternehmenspolitik abhängt. Ohne Flugzeuge verbleiben vornehmlich rohstoff- und kapitalintensive Produkte, die für den anderen industriellen Pol Hamburgs stehen. Dennoch bestehen signifikante Schnittmengen mit Schleswig-Holstein insbesondere durch die Bereiche Maschinenbau und Medizintechnik sowie durch den Schiffs- und Bootsbau.

Neue Märkte für Norddeutschland

Schnittmengen im Außenhandel Schleswig-Holsteins und Hamburgs zeigen sich auch in der Struktur der Haupthandelspartner. Auf den ersten Blick scheint diese Schnittmenge auf den gleich hohen Anteil des Exports in die Länder der EU-15 (etwa 60 Prozent) beschränkt zu sein. Ansonsten präsentiert sich Hamburg aufgrund seines sichtbaren Engagements auf den dynamischen Wachstumsmärkten Asiens und Nordamerikas als „Tor zur Welt“. In Schleswig-Holstein spielen die Märkte in Mittel- und Osteuropa, insbesondere in Polen und Russland, eine größere Rolle. Hinzu kommt hier mit einem Exportanteil von durchschnittlich 17 Prozent ein stark ausgeprägter, wenn auch stagnierender Ostseehandel, der traditionell vom Gütertausch mit den dänischen Nachbarn geprägt wird.

Die Gemeinsamkeiten zwischen den beiden norddeutschen Bundesländern wachsen jedoch, wenn der

Export in den bislang dominanten Hauptwarengruppen – Nachrichtentechnik in Schleswig-Holstein und Luftfahrzeugbau in Hamburg – ausgeblendet wird. Ohne diese Verzerrungen aufgrund der spezifischen Vertriebs- und Fertigungswege zweier internationaler Großunternehmen erhalten die wichtigen Märkte in Nordamerika und Asien, darunter auch das Chinageschäft beider Bundesländer, ein vergleichbar großes Gewicht. Ebenso gleichen sich die Gewichte im Handel mit Mittel- und Osteuropa und dem Ostseeraum tendenziell an. Mit technologischen Spitzenleistungen können sich Unternehmen aus beiden Bundesländern auf den Wachstumsmärkten in Asien oder Mittel- und Osteuropa offensichtlich Marktanteile sichern. Dennoch befinden sich auch nach dieser Bereinigung der regionalen Außenhandelsstrukturen die wichtigsten Absatzmärkte für Schleswig-Holstein und Hamburg weiterhin in Westeuropa.

Stärker durch Kooperation Damit Schleswig-Holstein und Hamburg auch zukünftig im globalen Wettbewerb um Absatzmärkte und Produktionsstandorte bestehen können, liegt eine Bündelung der Kräfte nahe. Entsprechende Synergien sind insbesondere auf folgenden Kooperationsfeldern zu erwarten: Hochentwickelte Länder wie Deutschland werden ihre vorderen Plätze in der globalen Einkommenshierarchie nur dann behaupten können, wenn sie mit Gütern und Dienstleistungen auf den Weltmärkten präsent sind, deren Bereitstellung ein hohes Maß an Humankapital erfordert. Ihre Spezialisierungsvorteile liegen bei forschungs- und technologieintensiven Gütern, die eine eng verzahnte Wirtschafts- und Wissenschaftslandschaft voraussetzen. Somit kommt in beiden Bundesländern der Pflege und Weiterentwicklung des gemeinsam genutzten Humankapitalbestandes eine wichtige Rolle zu, um wirtschaftliche Stärken zu bewahren und weiterzuentwickeln. Die Kooperation von Schleswig-Holstein und Hamburg bei Bildung und Wissenschaft bietet die Chance, bestehende Parallelstrukturen durch eine effiziente Arbeitsteilung zu ersetzen. Dadurch kann vor allem im Hochschulbereich ein breiteres Angebot entstehen, das auch über die für Unternehmen notwendigen Schnittstellen verfügt.

Zudem könnten durch eine gemeinsame Außenhandelsförderung Erschließung und Pflege von Absatzmärkten verbessert werden. Im Ausland müssten sowohl die gemeinsamen Leistungsschwerpunkte als auch die länderspezifischen Besonderheiten im Rahmen einer Gesamtpräsentation beworben werden. Insbesondere für mittelständische Unternehmen könnte der gemeinsame Auftritt wirkungsvoller als die isolierten Aktivitäten eines einzelnen Bundeslandes die Rolle des „Türöffners“ spielen. Grundsätzlich sollten durch einen gemeinsamen Auftritt „kritische Massen“ auf (potentiell) lukrativen Absatzmärkten erreicht werden, ohne dass jeweils eigene Stärken Schleswig-Holsteins oder Hamburgs in den Hintergrund gedrängt werden. Am Ende könnte ein internationales Standortmarketing für die Wirtschaftsregion Schleswig-Holstein und Hamburg stehen, das die internationale Wahrnehmbarkeit der regionalen Teilräume erhöhen und selbst der Metropole Hamburg zu einer willkommenen Verbreiterung der wirtschaftlichen Angebotspalette verhelfen würde.

Weitere Kooperationspotenziale finden sich bei der Entwicklung der gemeinsam genutzten Infrastruktur, die den Zugang zu den Weltmärkten und die Erreichbarkeit der norddeutschen Produktionsstandorte sicherstellen muss. Eine abgestimmte Infrastrukturplanung könnte die Attraktivität der norddeutschen Wirtschaftsregion nachhaltig erhöhen. Auf den einzelnen Kooperationsfeldern könnten zudem weitere Nachbarregionen sowohl in Deutschland als auch in Dänemark einbezogen werden, um Synergieeffekte und Größenvorteile optimal zu nutzen.

Die wirtschaftliche und letztendlich auch politische Integration wird allerdings nur dann zu den erhofften Erfolgen führen, wenn die Bereitschaft besteht, einen Interessenausgleich auf gleicher Augenhöhe mit dem jeweiligen Partner zu akzeptieren. Als Kooperationsprämie würde allen Beteiligten ein Zugewinn an Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen und damit die Stärkung der eigenen Wirtschafts- und Einkommensbasis winken. Der norddeutsche Wirtschaftsraum sollte sich im Zuge der Globalisierung zu einem Wachstumspol entwickeln, der sich am Vorbild der boomenden Öresundregion orientiert. Denn gerade in Zeiten einer weltweiten Nachfrageschwäche werden Produktionsstandorte zur Disposition gestellt, so dass die Bündelung der regionalen Kräfte zu einem entscheidenden Wettbewerbsvorteil werden kann.

Verkehrsinfrastruktur im Norden



fordert



Straßenverkehr

- den zügigen Weiterbau der A 20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt und Anbindung an die A 22
- die zeitnahe Vollendung des A 21-Ausbaus zwischen Kiel und A 1, sodann Weiterbau bis zur A 24; mittelfristig muss die A 21 inklusive einer festen Elbquerung bis zur A 250 weitergebaut, langfristig an die A 7 in Niedersachsen angebunden werden
- die zügige Realisierung der Hafenquerspange
- die planmäßige Realisierung der festen Querung über den Fehmarnbelt mit leistungsfähiger Hinterlandanbindung
- den raschen achtstreifigen Ausbau der A 7 zwischen dem Elbtunnel und dem Autobahndreieck Hamburg Nordwest sowie den sechsspurigen Ausbau von dort bis zum Autobahndreieck Bordesholm
- die umfassende Ertüchtigung der B 202 und B 203 zu einer leistungsfähigen schleswig-holsteinischen Zentralachse



Schienerverkehr

- die unverzügliche Verwirklichung der Y-Trasse
- einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau der Schienenhinterlandanbindung im Zuge der festen Querung über den Fehmarnbelt



Luftverkehr

- die Regierungen Hamburgs und Schleswig-Holsteins auf, gemeinsam die künftige Entwicklung der Flughafeninfrastruktur für beide Länder als Konzept in Ergänzung zum Hamburger Flughafen zu gestalten



Wasserwege und Hafen

- die unverzügliche Fahrrinnenanpassung der Unterelbe für Schiffe mit einem Tiefgang von 14,50 Meter (tideabhängig)
- den leistungsgerechten Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals
- die zeitnahe Umsetzung der Ausbaupläne für den Hamburger Hafen

Strukturpolitischer Ausschuss UVNord

Rainer Bruns

Unternehmensverband
Untereibe-Westküste e.V.
Neue Anlage 17
25746 Heide
Tel. 0481-62042
Fax 0481-63874
E-Mail: bruns@unternehmensverband.de
www.unternehmensverband.de

Michael Eggenschwiler

Flughafen Hamburg GmbH
Flughafenstraße 1 - 3
22335 Hamburg
Postfach 63 01 00
22331 Hamburg
Tel. 040-5075-2501
Fax 040-5075-1009
meggenschwiler@ham.airport.de
www.ham.airport.de

Michael Thomas Fröhlich

UVNord - Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.
Jungfernstieg 25
24768 Rendsburg
Tel. 04331-1420-43
Fax 04331-1420-50
froehlich@uvnord.de

Heinrich J. Grüter

Verband der Mittel- und Großbetriebe des
Einzelhandels in Schleswig-Holstein e.V.
Bei dem Neuen Krahn 2
20457 Hamburg
Tel. 040-336441 / 42
Fax 040-336542
office@handelsverband-nord.de

Ulrich Jacobi

Max Jacobi Spedition GmbH
Schleiweg 10
24106 Kiel
Tel. 0431-33939-10
Fax 0431-33939-13
sekretariat@max-jacobi.de
www.max-jacobi.de

Philipp Krupke

Wirtschaftsverband für Handelsvermittlung
und Vertrieb in Hamburg e.V. (CDH)
Raboisen 16
20095 Hamburg
Tel. 040-8090504-0
Fax 040-8090504-99
philipp.krupke@hamburg.cdh.de
www.hamburg.cdh.de

Detlef Meenke

Verein Hamburger Rheder
Esplanade 6 / IV
20354 Hamburg
Postfach 30 55 80
20354 Hamburg
Tel. 040-35097-256
Fax 040-35097-212
meenke@reederverband.de
www.reederverband.de

Olaf Meuser

Deutsche Bank AG in Hamburg
Adolphsplatz 7
20457 Hamburg
20079 Hamburg
Tel. 040-3701-3106
Fax 040-3701-3230
olaf.meuser@db.com

Dr. Philipp Murmann

Zöllner Holding GmbH
Radewisch 40
24145 Kiel
Postfach 65 40
24126 Kiel
Tel. 0431-7027-140
Fax 0431-7027-241
philipp.murmann@zoellner.de
www.zoellner.de

Sybille Neumann

NORDMETALL
Verband der Metall- und Elektro-Industrie e.V.
Kapstadtring 10
22297 Hamburg
Postfach 60 20 49
22220 Hamburg
Tel. 040-6378-4232
Fax 040-6378-4234
neumann@nordmetall.de

Jochem Paulun

Unternehmensverband Kiel e.V.
Lindenallee 16
24015 Kiel
paulun@uvkiel.de

Eberhard Rauch

Unternehmensverband Ostholstein-Plön e.V.
Röntgenstr. 3 / Gewerbezentrum
23701 Eutin
Tel. 04521-80885-0
Fax 04521-80885-1
info@uv-ostholstein-ploen.de
www.uv-ostholstein-ploen.de

Joachim Rohr

HypoVereinsbank
Hauptfiliale Kiel
Holstenbrücke 2 - 6
24103 Kiel
Tel. 0431-904-218
Fax 0431-904-270
joachim.rohr@hvb.de
www.hvb.de

Sebastian Schulze

UVNord - Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.
Jungfernstieg 25
24768 Rendsburg
Tel. 04331-1420-42
Fax 04331-1420-50
schulze@uvnord.de

Bernd Schweitzer

Verband des Kfz-Gewerbes Schleswig-Holstein e.V.
Faluner Weg 28
24109 Kiel
Tel. 0431-53331-0
Fax 0431-525067
schweitzer@kfz-sh.de
www.kfz-sh.de

Martin Sprätz

Sprätz Umwelttechnik GmbH
An der Rellau 7
25462 Rellingen
Tel. 04101-592222
Fax 04101-592221
m.spraetz@spraetz-umwelttechnik.de
www.spraetz-umwelttechnik.de

Norbert Stock

UVNord - Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.
Jungfernstieg 25
24768 Rendsburg
Tel. 04331-1420-60
Fax 04331-1420-20
stock@uvnord.de

Henning Voigt

Voigt Logistik
Herbert Voigt GmbH & Co. KG
Krokamp 87
24539 Neumünster
Tel. 04321-873-101
Fax 04321-873-150
henningvoigt@voigt-logistik.de

Uli Wachholtz

Wachholtz Unternehmen
Hebbelstraße 22
24536 Neumünster
Tel. 04321-929-747
Fax 04321-929-748
u-wachholtz@wachholtz.de

Jens van der Walle

Werner Vollert Tiefbau GmbH & Co. KG
Kortenföhr 18
24782 Büdelsdorf
Tel. 04331-5805-13
Fax 04331-5805-44
vanderwalle@we-vo.de
www.we-vo.de

Bernhard Wewers

LVS Schleswig-Holstein
Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel
Tel. 0431-66019-11
Fax 0431-66019-19
b.wewers@lvs-sh.de
www.lvs-sh.de

Impressum

Haus der Wirtschaft
Kapstadtring 10
22297 Hamburg
Telefon 040 – 6378-5100
Telefax 040 – 6378-51-51

Haus der Wirtschaftsverbände
Jungfernstieg 25
24768 Rendsburg
Telefon 04331 – 1420-51
Telefax 04331 – 1420-50

info@uvnord.de
www.uvnord.de

Herausgeber:

UVNord - Vereinigung
der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V.

Redaktion: Uli Wachholtz, Michael Thomas Fröhlich
Redaktionelle Gesamtverantwortung: Michael Thomas Fröhlich/UVNord
Layout und Produktion: Michel Kreuz, Wachholtz Verlag
Fotografien: Airbus, Autokraft, H. Dietrich Habbe, Michel Kreuz,
Marianne Obst, Michael Penner (Hamburg Airport), Gregor
Schlaeger (Lufthansa Technik), Michael Staudt, SWN



Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

www.uvnord.de