

# Strukturkonzept Verkehr

für Hamburg  
und Schleswig-Holstein



3. Auflage



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

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein



Die Unternehmen in Hamburg und Schleswig-Holstein befinden sich zunehmend in einem nationalen wie globalen Wettbewerb. Um wirtschaftlich prosperieren zu können, sind sie auf eine leistungs- wie zukunftsfähige Infrastruktur angewiesen. Es zählt zu den Kernaufgaben von UVNord,

die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zum Wohle der Unternehmen und ihrer Beschäftigten mitzugestalten. UVNord nimmt diesen Auftrag in der Verantwortung für 71 Mitgliedsverbände wahr, die mit rund 34.000 Mitgliedsunternehmen mehr als 1,4 Millionen Menschen sozialversicherungspflichtige Beschäftigung bieten. Die im Konzept vorgelegten Forderungen sollen einen Orientierungsrahmen für Politik und Verwaltung bieten, wobei UVNord in der nunmehr erscheinenden 3. Auflage eine Priorisierung der jeweils wichtigsten Infrastrukturvorhaben vornimmt. In der Erarbeitung des Konzeptes hat sich UVNord von dem Gedanken leiten lassen, dass nicht nur der Neu- und Weiterbau, sondern auch der Pflege des Bestandes eine zunehmende Bedeutung zukommt. Pflege und Unterhaltung sind eminent wichtig, wie die jüngsten Entwicklungen im Nord-Ostsee-Kanal vor dem Hintergrund maroder Schleusen zeigt.

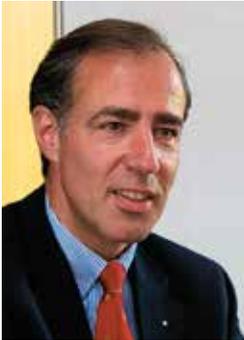
Mein Dank gilt dem Vorsitzenden unseres strukturpolitischen Ausschusses, unserem Hauptgeschäftsführer und den Mitgliedern der redaktionellen Arbeitsgruppe, die für die inhaltliche Erstellung verantwortlich zeichnen sowie den Gremien von UVNord, die dieses Konzept mittragen.

## **Uli Wachholtz**

Präsident

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

– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein



Norddeutschland hat erhebliches Nachholpotential im Ausbau seiner Infrastruktur. Der nachhaltige Ausbau ist erforderlich, damit sich Hamburg und Schleswig-Holstein von der Entwicklung im Süden der Bundesrepublik nicht abkoppeln. Es ist müßig darüber zu spekulieren, ob die

Lobby anderer Bundesländer in Berlin nachhaltiger war, als die des Nordens oder nicht. Tatsache ist jedoch, dass wichtige Verkehrsvorhaben, wie das Projekt der deutschen Einheit die A20 beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern zügiger und vollständig umgesetzt werden konnten, als das bis heute auf Schleswig-Holstein zutrifft. Der strukturpolitische Ausschuss von UVNord hat dieses Strukturkonzept im Bewusstsein der Haushalts-situation in Bund und Ländern aufgestellt. Daher haben wir uns nicht nur die Frage gestellt, welche Projekte in welchen Bereichen notwendig sind, sondern vor allem auch, wie diese finanziert werden können. Vor dem Hintergrund, dass es in der Bundesrepublik immer schwieriger wird, Infrastrukturvorhaben gesellschaftspolitisch durchzusetzen, ist sich UVNord darüber im Klaren, dass derartige Vorhaben im stetigen Dialog nicht nur mit Politik und Verwaltung, sondern vor allen Dingen auch mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie mit Umweltverbänden umzusetzen sind. Ein solches gut funktionierendes Beispiel ist das Dialogforum zur festen Querung über den Fehmarnbelt. Dieses nimmt Vorbildfunktion auch für andere Vorhaben ein, die auch auf regionaler Ebene umzusetzen sein werden. Getreu dem Motto: „Es ist besser miteinander zu reden als übereinander“, möchten

wir mit diesem Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein auch in den Dialog eintreten mit Politik, Verwaltung und Gesellschaft. In der Erarbeitung des Konzeptes haben wir uns dabei auf Projekte konzentriert, die mehr als nur eine regionale Bedeutung erfahren.

Ich möchte an dieser Stelle allen Mitgliedern im Strukturpolitischen Ausschuss für Ihre Mitwirkung danken, den Kolleginnen und Kollegen der redaktionellen Arbeitsgruppe für die Ausarbeitung des Konzeptes sowie unserem Hauptgeschäftsführer, der diese Vorschläge in die Gremien von Präsidium und Vorstand und der Geschäftsführerkonferenz berichtet, die Diskussion geführt und damit zum heutigen Ergebnis beigetragen hat. Ich freue mich, dass wir mit Vorlage des heutigen Strukturkonzeptes Konsens bei den angeschlossenen Verbänden von UVNord und seinen rund 34.000 Mitgliedsbetrieben erzielen konnten. Dies dokumentiert einmal mehr, dass UVNord seiner Rolle als wirtschafts- und sozialpolitischer Spitzenverband der norddeutschen Wirtschaft gerecht wird.

Über Ihre Anregungen, Anmerkungen, aber auch Vorschläge für die nächste Auflage freuen wir uns bereits heute.

### **Jens van der Walle**

Vorsitzender  
des Strukturpolitischen Ausschusses  
der Vereinigung der Unternehmensverbände  
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.  
– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland beruhen zum großen Teil auf arbeitsteiliger Produktion und Nutzung effizienter logistischer Systeme. Gleichzeitig ist unsere Volkswirtschaft in besonders starkem Maße in die Weltwirtschaft integriert. Deutschland liefert mehr Produkte ins Ausland als beinahe jedes andere Land der Erde.

Neben Produktion bilden somit Handel, Güterverkehr und Logistik eine wichtige Grundlage unseres Wohlstandes. Infolge der Globalisierung, der Realisierung des europäischen Binnenmarktes sowie der EU-Osterweiterung werden Güter- und Individualverkehre zukünftig weiter steigen. Das Güterverkehrswachstum auf den Hauptverkehrsachsen im Seehafenhinterlandverkehr wird hierbei besonders stark ausfallen und die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen stellen.

Dieser Sachverhalt wird auch durch die gegenwärtige noch nicht vollständig überwundene globale Wirtschafts- und Finanzkrise nicht erschüttert, denn die Erfahrung aus vergangenen weltwirtschaftlichen Verwerfungen – man denke etwa an die Ölkrise der 70er Jahre – haben gezeigt, dass diese Rückschläge regelmäßig nur vorübergehender Natur sind. Langfristig ist deshalb – gestützt durch verschiedene Prognosen – weiterhin mit einem weltweiten Wachstum des Welthandels und der Transportmärkte zu rechnen.

Im Wettbewerb der Regionen sind leistungsfähige Verkehrswege ein ganz wesentlicher Standortfaktor. Um die prognostizierten wachsenden Güterverkehrsleistungen bewältigen zu können, benötigt die norddeutsche Wirtschaft daher ein bedarfsgerechtes, aufeinander abgestimmtes und sich ergänzendes Netzwerk von Straßen, Schienen und Wasserwegen unter Einschluss der Verkehrsknoten See-, Binnen- und Flughäfen. Bereits bestehende und zu erwartende Engpässe der norddeutschen Verkehrsinfrastruktur müssen durch Investitionen und Ausbauleistungen dringend auf den steigenden Bedarf zugeschnitten werden.

Die gegenwärtige Schwäche der Weltwirtschaft bietet die Chance und die Notwendigkeit, mit dem Ausbau der Infrastruktur besonders entschlossen voranzuschreiten. Zum einen verlangt die gegenwärtige wirtschaftliche Situation nach umfangreichen staatlichen Investitionen,

um Schwere und Länge der noch nicht überwundenen Krise, insbesondere in der Eurozone, abzumildern, und zum anderen kommt es beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fast zwangsläufig zu Kapazitätseinschränkungen. Insofern stellt die augenblickliche Phase der verringerten Verkehrswegeauslastung eine geeignete Atempause dar, die es ohne größere Beeinträchtigung der Verkehrsflüsse erlaubt, die dringend notwendigen Erweiterungsmaßnahmen vorzunehmen. Dergestalt kann eine solche vorgezogene Verwirklichung verkehrsinfrastruktureller Großvorhaben ein maßgeblicher Brückenschlag zum nächsten Aufschwung unserer Volkswirtschaft sein.

Die einzelnen Verkehrsträger werden aus Gründen der Übersichtlichkeit in gesonderten Kapiteln behandelt. Gleichwohl bleibt eine intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen intermodaler Beförderungs- und Transportketten eine unabdingbare Voraussetzung. Den Ausführungen zu den einzelnen Verkehrsträgern folgen abschließende Erörterungen der Finanzierungsmöglichkeiten verkehrsinfrastruktureller Maßnahmen. Ein besonderes Augenmerk legen die Verfasser auch darauf, dass die bestehende Verkehrsinfrastruktur durch geeignete Instandhaltungsmaßnahmen gepflegt wird. Dies zeigen die aktuellen Entwicklungen beim Nord-Ostsee-Kanal, insbesondere der Ertüchtigung der überaus maroden Schleusen in Brunsbüttel. Natürlich werden viele verkehrsinfrastrukturelle Vorhaben und Erweiterungsmaßnahmen im politischen Raum unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit diskutiert werden. Vor diesem Hintergrund legt UVNord auf ein Mindestmaß an Priorisierung der einzelnen Vorhaben wert in der Erkenntnis, dass der Norden im Rahmen der infrastrukturellen Verkehrsinvestitionen einen nicht unerheblichen Nachholbedarf hat. Dies gilt zum Teil gegenüber den ostdeutschen Bundesländern, insbesondere aber gegenüber dem Süden der Bundesrepublik. Das vorliegende Verkehrsinfrastrukturkonzept für Hamburg und Schleswig-Holstein erhebt kein Anspruch auf Vollständigkeit, sondern gibt die wesentlichen Anforderungen und Herausforderungen aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft wieder.

# Perspektiven für die Wirtschaft im Norden



Der Norden ist mehr als nur Hamburg und Schleswig-Holstein. In der Zusammenarbeit der Länder gehören neben Schleswig-Holstein und Hamburg Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, aber auch Bremen dazu. Doch gerade der Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen

Hamburg und Schleswig-Holstein gilt unser besonderes Augenmerk, da es wohl kaum zwei Bundesländer in der Bundesrepublik gibt, die sich so gut ergänzen wie Hamburg und Schleswig-Holstein. Was der eine nicht hat, hat der andere und umgekehrt. Auf der einen Seite die wachsende Metropole mit internationalem Anspruch und zum anderen ein Flächenland zwischen zwei Meeren, das neben touristischen Leuchttürmen über eine prosperierende mittelständisch geprägte Wirtschaft verfügt und als Brücke zu den skandinavischen wie osteuropäischen Ländern fungiert. In Erkenntnis dieser Situation haben im Jahr 2000 die Spitzenverbände von Hamburg und Schleswig-Holstein zur heutigen UVNord fusioniert. Mit dieser Fusion wollte die Wirtschaft bewusst Signale an Senat und Landesregierung senden, auf allen politischen Themenfeldern so eng zusammenzuarbeiten, damit die Menschen in beiden Ländern das Gefühl erhalten, als lebten sie bereits in einem einheitlichen norddeutschen Bundesland. Das Thema Nordstaat ist für UVNord bewusst lediglich ein Arbeitstitel gewesen, der vornehmlich die Zusammenarbeit von Hamburg und Schleswig-Holstein im Auge hat, die weitere Entwicklung aber im Lichte der Nachbarländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen sieht. Nach einer Phase intensivster Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein, die in der Fusion der Landesbanken, der Datenzentralen oder Eichämter, der Medienanstalten, der Forstämter und der Statistischen Landesämter endete, ist wahrnehmbar eine Phase von Ruhe bishin zu Stillstand eingetreten. Diese Ruhephase wird der globalen wirtschaftlichen Entwicklung aber nicht gerecht. Der Wettbewerb der Metropolen hat schon seit Jahren begonnen und wer stillsteht,

fällt zurück. Daher wird es jetzt mehr denn je darauf ankommen, die Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein zu intensivieren. Dies sollte im Grunde genommen auch leicht fallen vor dem Hintergrund, dass beide Bundesländer im Wesentlichen von gleicher parteipolitischer Couleur geführt werden. Hamburg verfügt über eine hohe Anziehungskraft für unternehmensseitige Neuansiedlungen. Allerdings verfügt die Freie und Hansestadt nur über unzureichend Flächen. Wer sich im Norden ansiedeln will, wer sich für Hamburg interessiert, findet ausreichend Flächen im Speckgürtel in Schleswig-Holstein. Da wird es auf einen angemessenen und fairen Interessensausgleich ankommen, da es allemal besser ist, unternehmensseitige Neuansiedlungen im Norden anzusiedeln, gleich, ob in Hamburg oder in Schleswig-Holstein, als diese an andere Bundesländer zu verlieren. Um die Voraussetzungen allerdings zu schaffen für wirtschaftliche Prosperität für weitere Anziehungskraft von Unternehmensneuansiedlungen bedarf es ein Mehr an Gemeinsamkeiten, als wir es bislang erkennen. Hierzu zählt ein abgestimmtes Flächenmanagement, eine gemeinsame Landesplanung bishin zu einer gemeinsamen Landesplanungsbehörde, die vor allem auch für den Bereich des Handels, insbesondere des Einzelhandels, das Verhältnis zwischen Innenstadt und grüner Wiese regelt. Aber auch strategische Überlegungen bedingen, dass neben dem Hamburger Konzept einer wachsenden Stadt mit Weitsicht nach Möglichkeit ein gemeinsames Strategiekonzept entwickelt wird, das nicht nur über eine einheitliche Vision, sondern vor allem auch über ein gemeinsames Marketingkonzept verfügt. Dies bedingt, dass neben der Politik und Verwaltung vor allen Dingen auch die Wirtschaftsförderung in beiden Bundesländern enger als bislang zusammenwirken müssen.

Es gilt aber auch norddeutsche Interessen durchzusetzen, insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, die gemeinsame Lobbyarbeit zu verstärken. Hilfreich wäre hierzu eine gemeinsame Landesvertretung in Berlin und das verstärktere Nutzen der Ressourcen des gemeinsamen Hanse-Office in Brüssel.

Auch die Zusammenarbeit in den Bereichen Sport, Tourismus und Kultur zeigen mehr Perspektiven auf, als

wenn beide Länder jeweils eigene Interessen zu verfolgen suchen.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Metropolregion Hamburg zu. Diese steht mehr denn je im globalen Wettbewerb. Als Fortschritt ist zu werten, dass die bestehende Metropolregion Hamburg nicht mehr ausschließlich wie in der Vergangenheit über die Wirtschaft spricht, sondern mit ihr. Nur gemeinsam – Politik, Verwaltung und Wirtschaft – wird es ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen geben, dass die vorhandenen Exzellenzen wirkungsvoll bündelt und einsetzt. Auch wenn es in den nächsten Jahren zu keiner Erweiterung innerhalb der Metropolregion Hamburg kommen wird, wird es wichtig sein, dass auch nördlich von Neumünster die schleswig-holsteinischen Kreise und Kommunen sich eng mit der Metropolregion Hamburg abstimmen und zusammenarbeiten. Wenn es der Metropolregion Hamburg gutgeht, strahlen diese positiven Effekte auch nördlich des Nord-Ostsee-Kanals aus. Letzten Endes gehört nicht nur Kiel, nein auch Schwerin in die Metropolregion.

Für eine prosperierende Entwicklung in Norddeutschland wird es darauf ankommen, in den nächsten Monaten wichtige Weichenstellungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auf den Weg zu bringen. Ganz entscheidend ist dabei die Fahrrinnenanpassung der Elbe und die im Paket hierzu gehörende Ertüchtigung der Schleusen in Brunsbüttel und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals. Beides hat nicht nur regionale, sondern nationale Bedeutung.

Auch muss der Norden die Chancen nutzen, die sich durch die feste Querung über den Fehmarnbelt ergeben. Hier wird eine der wichtigsten Brücken im wirtschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich zwischen Norddeutschland und Skandinavien geschaffen. Um der Wirtschaft allerdings eine positive Entwicklung zu verschaffen, gilt es auch weitere Herausforderungen politisch anzunehmen. Hamburg hat erfolgreich seine Bezirksamtsreform seit Jahren bereits hinter sich. Schleswig-Holstein dagegen verharret derzeit auf rund 1.137 selbständigen Kommunen, 85 Ämtern, 11 Kreisen

und 4 kreisfreien Städten, annähernd 50 selbständigen Landesbehörden und einen nach wie vor zu großen Landtag. Das ganze vor dem Hintergrund eines Bundeslandes, das nur über 2,84 Millionen Einwohner verfügt. Hier liegt Optimierungspotential auf der Hand. Es kann nicht sein, dass Rechtsnormen, wie im Baurecht, von Kreis zu Kreis im Rahmen vorhandener Ermessensspielräume unterschiedlich ausgelegt werden. Es geht auch nicht darum, kommunale Identität aufzugeben, sondern Backofficebereiche zusammenzulegen und Ressourcen zu sparen. Mit anderen Worten: Es muss eine vorbehaltlose und nüchterne Bestandsaufnahme gemacht werden, die voraussichtlich zur Erkenntnis führt, dass wir in Schleswig-Holstein eine Verwaltungsebene zuviel haben. Es gilt, die Kräfte zu bündeln, Ressourcen zu sparen und stattdessen in Infrastruktur und Bildung zu investieren. Trotz erfreulicher Zahlen über Betriebsansiedlungen im Norden ist das vorhandene Potential – auch durch vorhandene Flächen – noch längst nicht ausgeschöpft. Spätestens seit Ludwig Erhard wissen wir, dass Wirtschaft zu 50 % aus Psychologie besteht. Es wird daher darauf ankommen, dem Norden ein Mehr als bislang vorhandenes Selbstwertgefühl, ein Selbstbewusstsein zu geben. Die vielfachen Exzellenzen und Innovationen in Unternehmen zeigen, dass wir uns vor anderen Regionen, insbesondere vor den süddeutschen Bundesländern, nicht verstecken müssen. Vielmehr gilt es die Losung auszugeben, dass nicht nur Baden-Württemberg mit dem Slogan Werbung macht „Wir können alles - außer Hochdeutsch“. In Hamburg und Schleswig-Holstein muss es daher heißen „Wir können auch alles – auch Hochdeutsch“. Wenn wir andere für unseren Wirtschaftsraum Nord, für unseren Wirtschaftsraum Hamburg und Schleswig-Holstein gewinnen wollen, dann müssen wir selbst positiv über den Standort sprechen und mit einem gewissen Stolz auch auf das Vorhandene verweisen können.

UVNord als wirtschafts- und sozialpolitischer Spitzenverband ist stolz auf seine annähernd 34.000 Mitgliedsunternehmen, die in beiden Bundesländern mehr als 1,4 Millionen Menschen sozialversicherungspflichtige

Beschäftigung geben. 96 % dieser Unternehmen sind kleine und mittelständische Betriebe. Es sind häufig nicht die Globalplayer sondern die Localheroes, die die Politik hegen und pflegen muss. Die Localheroes sind standorttreu, haben weder vor noch die Möglichkeit, ihren Firmensitz von heute auf morgen ins Ausland zu verlagern. Sie schaffen die wirtschaftliche Basis, sie schaffen sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse, sie bilden aus. Mit anderen Worten: Sie bilden das Rückgrat der norddeutschen Wirtschaft. Diesen Mittelstand in die Überlegungen wirtschaftspolitischen Handelns zu nehmen, wird auch in Zukunft ein wichtiges Anliegen sein. Daher ist es nur eine Frage der Zeit, wann Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam beispielsweise über ein Mittelstandsreferat in den Wirtschaftsressorts verfügen oder einen gemeinsamen Mittelstandsbeauftragten implementieren. Schleswig-Holstein hat hierbei in den vergangenen Jahren gute Erfahrungen gemacht. Dass die Unternehmen selbst an ihren Standort glauben, zeigt der Umstand, dass auch in diesem Sommer die Investitionsbereitschaft hoch ist und es sich dabei um echte Investitionen in Bauten und Anlagen handelt und nicht um reine Rationalisierungsinvestitionen.

Ein wichtiges Anliegen wird es dabei sein, den Schulabgängerinnen und Schulabgängern von morgen aufzuzeigen, dass sie Perspektiven, Ausbildung und Arbeit im Norden haben. Der Run auf die qualifizierten Schulabgänger von morgen hat heute bereits begonnen und es wird mehr denn je darauf ankommen, dass die Unternehmen auch weiter an ihren positiven Image arbeiten, damit der Nachwuchs, gerade der Qualifizierte, vor Ort erhalten bleibt.

Die hierzu veranlassten Fachkräfteinitiativen in Schleswig-Holstein und Hamburg werden einen positiven Beitrag dazu leisten.

Besonders positiv hervorzuheben ist auch die Clusterpolitik in Hamburg und in Schleswig-Holstein. Diese fortzuentwickeln und zwar gemeinsam, wird eine wichtige Aufgabe auch in der Zukunft bleiben.

Mit der Energiewende steigen auch die Chancen in der

norddeutschen Wirtschaft. Wir haben alle Voraussetzungen für On- und Offshore in der Windbranche und wir verfügen über das erforderliche Know-how. Auch die Messegesellschaften von Hamburg und Husum haben dies erkannt und stellen sich gemeinsam zukunftsfähig für die gesamte Branche auf, indem sie in Hamburg eine internationale Leitmesse und in Husum eine Messe für den regionalen Markt und für die bundesdeutschen Kunden implementieren. Dies zeigt, es geht und wir haben noch viel Potential in der Zusammenarbeit von Hamburg und Schleswig-Holstein. Denn nur gemeinsam sind wir stark – und bleiben auch stark! Die freiwillig organisierte Wirtschaft in Hamburg und Schleswig-Holstein wird diesen Weg weiterhin nachhaltig unterstützen und begleiten!

#### **Michael Thomas Fröhlich**

Hauptgeschäftsführer

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

– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Geschäftsführer des Strukturpolitischen Ausschusses



UniGroup **UTS**

UniGroup  
Worldwide **UTS**

**JACOBI**

[www.max-jacobi.de](http://www.max-jacobi.de)

**MAX**  
Umzugsm

139

95

KL MJ95

# Straßenverkehr



Auch in Zukunft bleibt die Straße Verkehrsträger Nr. 1. Diese Tatsache hat auch vor dem Hintergrund eines zunehmenden Schienen- und Wasserstraßenverkehrs Bestand. Denn wie die Entwicklungen in der Logistikbranche zeigen, ist gerade der Schienen- und Wasserstraßenverkehr vor allem auf kürzeren Strecken gegenüber dem Straßenverkehr nicht konkurrenzfähig. Alle Prognosen, ob von Bund, Ländern oder Instituten zeigen, dass das Straßenverkehrsaufkommen auch in Zukunft weiter anwachsen wird. Für Schleswig-Holstein und Hamburg wird der Zuwachs insbesondere den Fernverkehr in die skandinavischen Länder betreffen, aber auch der Umfang, der auf dem Straßenweg vom Hamburger Hafen abtransportierten Güter wird in den nächsten Jahren sich merklich erhöhen. Umso mehr sind die norddeutschen Unternehmen darauf angewiesen, für ein erfolgreiches Wirtschaften auf eine moderne, belastbare Straßeninfrastruktur zurückgreifen zu können, die mit Augenmaß aber kontinuierlich an die zukünftigen Bedarfe anzupassen ist. Der Zustand der Straßen im Norden ist durch die vergangenen schweren Winter durch Frostschäden zusätzlich belastet worden. Häufig fehlt Land wie Kommunen das erforderliche Haushaltsvolumen, um über notwendige Maßnahmen hinaus zu umfangreicheren Sanierungsmaßnahmen zu greifen. Erstmals wurden daher auch in Schleswig-Holstein Straßen für den Verkehr gesperrt, um Schäden für Nutzer zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund gilt der Erhaltung, aber auch dem Ausbau unseres Straßenverkehrsnetzes ein besonderes Augenmerk. Im vorliegenden Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein hat UVNord dabei Straßenverkehrsvorhaben in den Vordergrund der Überlegungen gestellt, die mehr als nur rein regionale Bedeutung haben.

## Feste Fehmarnbelt-Querung

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

## Zentralachse

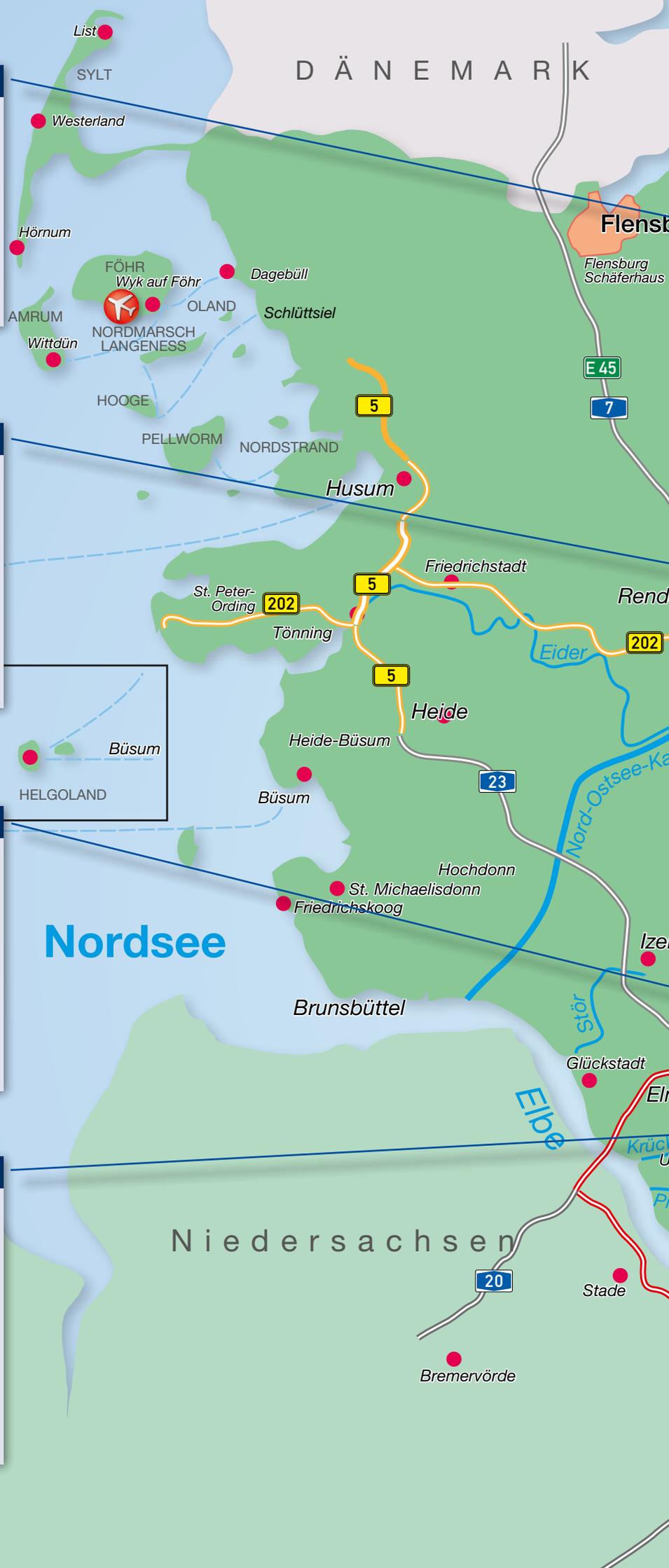
Die Bundesstraßen 202 und 203 müssen umfassend ertüchtigt werden, um eine belastbare ost-westliche Zentralachse in Schleswig-Holstein zu entwickeln. Dergestalt können auch die Mitte und der Norden des Landes von der im Zuge der Realisierung der festen Querung über den Fehmarnbelt entstehenden neuen Wachstumsschiene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

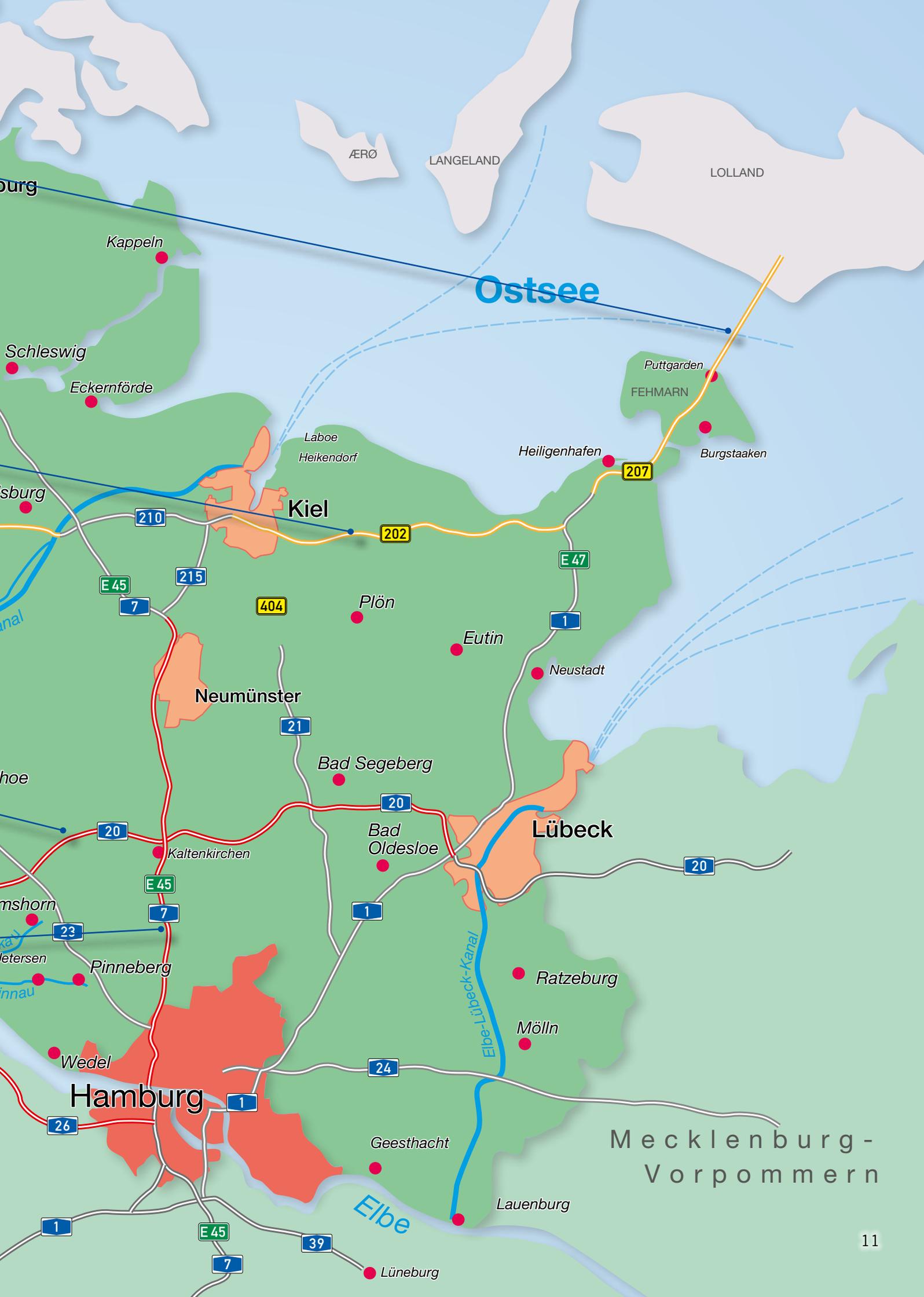
## Autobahn 20

Eines der wichtigsten Straßenverkehrsvorhaben ist und bleibt der zügige Weiterbau der A 20. Dies gilt für Schleswig-Holstein, für Hamburg, aber auch für Niedersachsen. 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. Langfristig ist der sechsspurige Ausbau bis zur deutsch-dänischen Grenze ein notwendiges Anliegen.





Ostsee

ÆRØ

LANGELAND

LOLLAND

Kappeln

Schleswig

Eckernförde

Puttgarden

FEHMARN

Laboe  
Heikendorf

Heiligenhafen

Burgstaaken

207

210

Kiel

202

E 47

215

E 45

7

404

Plön

Eutin

1

Neustadt

Neumünster

21

Bad Segeberg

20

Lübeck

Bad Oldesloe

20

20

Kaltenkirchen

E 45

7

1

Ratzeburg

Mölln

mshorn

23

etersen

Pinneberg

Wedel

Hamburg

1

24

Geesthacht

Mecklenburg-  
Vorpommern

Lauenburg

Elbe

Lüneburg

E 45

7

39

1

26

## Autobahn 7

Bereits heute behindern die vorhandenen erheblichen Güter-, Urlaubs- und Pendlerverkehrsströme den Verkehrsfluss auf der A 7, insbesondere in und um die Metropolregion Hamburg. Auch die zeitweise Freigabe des Standstreifens als dritte Spur zwischen der Hamburger Landesgrenze und dem Bordesholmer Dreieck hilft nur bedingt und verdeutlicht vielmehr den dringenden Handlungsbedarf für einen dauerhaften Ausbau. Die Überlastung dieser Strecke wird sich angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung zukünftig weiter intensivieren. Ein verkehrsgerechter Ausbau der A 7 ist daher nicht nur vorgesehen, sondern auch zwingend erforderlich.

Der Ausbau der A 7 ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf eingeordnet. Die Planungen für die Realisierung laufen. Mit der Verwirklichung dieses Vorhabens wird es zu einer erheblichen Entlastung des bereits vorhandenen Verkehrsaufkommens kommen. Langfristig sollte allerdings der sechsspurige Ausbau der A 7 auch über das Bordesholmer Dreieck hinaus bis hin zur deutsch-dänischen Grenze sechsspurig erfolgen.

 fordert:

Unverzögerlicher achtstreifiger Ausbau der A 7 zwischen Elbtunnel und Autobahndreieck Hamburg Nordwest sowie sechsspuriger Ausbau von dort bis zum Autobahndreieck Bordesholm in Schleswig-Holstein

## 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 sechsspurige Ausbau der A 1 zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz wurde im November 2008 begonnen und nunmehr erfolgreich abgeschlossen. Mit der Verwirklichung der schnellen Ausbaustrecke der A 1 zwischen Hamburg und Bremen ist eine wesentliche Forderung von UVNord seit der letzten Auflage des Strukturkonzeptes Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein realisiert worden. Diese Verbindung muss durch laufende Erhaltungsmaßnahmen Bestand haben.

## 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 Untereelberrumes. Nach Fertigstellung dieses Vorhabens 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 bereits im Oktober 2008 für den Verkehr freigegeben werden.

 fordert:

Unverzögerliche Umsetzung des vierspurigen Baus der A 26 von Stade (A 20) nach Hamburg mit Anschluss an die A 7 und die Hafenspanne

## 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) konnte bislang 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. Auf diesem

Wege 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.

### fordert:

Vollständige und zeitnahe Vollendung des A 21-Ausbaus zwischen Kiel und A 1, 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

## Autobahn 20

Für eine zukunfts- und leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Norden Hamburgs ist der zügige Weiterbau der A 20 inklusive einer festen Elbquerung westlich von Hamburg bei Glückstadt unverzichtbar. Dies gilt insbesondere angesichts der EU-Osterweiterung sowie allgemein zunehmender wirtschaftlicher Verflechtungen. Das Projekt 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 als eine der wichtigsten Verkehrsachsen für den gesamten Europäischen Raum ausgewiesen. Die Landesregierung verfolgt derzeit das Ziel, die A 20 in der jetzt laufenden Legislaturperiode bis zur A 7 bei Bad Segeberg weiterzubauen. Die Entscheidungen über eine Fortführung der A 20 bis hin nach Glückstadt sollen der nächsten Legislaturperiode und der dann amtierenden Landesregierung vorbehalten bleiben. Ungeachtet dessen sollen die Planungen für den Fortgang der A 20 über die A 7 hinaus bis nach

Glückstadt fortgesetzt werden.

Während die A 20 als wesentliches Projekt der deutschen Einheit in Mecklenburg-Vorpommern zügig gebaut und umgesetzt wurde, sind in Schleswig-Holstein die Zeitpläne für den Fortgang des Projektes immer wieder nach hinten verschoben worden. Die Umsetzung des Projektes ist von enormer Bedeutung für den Wirtschaftsraum Unterelbe und Westküste. Die Erreichbarkeit dieses Gebietes stellt insbesondere durch das Nadelöhr Elbtunnel für die Logistikbranche eine zunehmende Herausforderung dar. Viele Unternehmen planen daher für die Erreichbarkeit dieses wichtigen Bereiches von Schleswig-Holstein einen Logistiktage mehr ein. Mittlerweile haben sich bereits Bürgerinitiativen gegründet, die den zügigen Fortgang der A 20 einfordern. Aus Sicht von UVNord und damit der norddeutschen Wirtschaft ist der Weiterbau der A 20 einschließlich einer festen Querung über die Elbe von ganz zentraler Bedeutung.

### fordert:

Unverzüglicher Weiterbau der A 20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet mit westlicher Elbquerung von Hamburg bei Glückstadt und Anbindung in Niedersachsen

- zur Aufnahme zusätzlicher überregionaler Verkehre im Zuge des zusammenwachsenden Europas
- als Nord-West-Umfahrung Hamburgs und zur Entlastung der bestehenden Elbquerungen
- zur besseren Erreichbarkeit von Unterelbe und Westküste in Schleswig-Holstein

## Feste Querung über den Fehmarnbelt

Der Ostseeraum ist durch die Einbindung Russlands und der baltischen Staaten in die internationale Arbeitsteilung sowie durch die Nord- und Osterweiterung der Europäischen Union zu einer der Boom-Regionen Europas geworden. In diesem Kontext hat Norddeutschland eine Schlüsselposition inne: Es ist eine Tatsache, dass im Norden sich die hochentwickelten Volkswirtschaften Skandinaviens befinden und im Süden die westeuropäischen



Ballungszentren. Im Osten liegen die weiter dynamisch wachsenden Transformationsländer.

Angesichts der Verwirklichung einer festen Querung über den Fehmarnbelt 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 aus.

Bis zum Jahr 2019 soll das letzte Teilstück einer der zentralen transeuropäischen Straßen- und Eisenbahnverbindungen geschlossen werden. Die feste Querung des Fehmarnbelt soll nach dem gegenwärtigen Stand der Planungen aus einer zweispurigen elektrifizierten Bahnstrecke und einer vierstreifigen Straßenverbindung bestehen. Allein das knapp 20 Kilometer lange Querungsbauwerk umfasst 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 soll das Projekt refinanziert werden.

Im März 2009 hat das dänische Parlament den mit Deutschland ausgehandelten Staatsvertrag zum Bau der Fehmarnbelt-Querung ratifiziert. Auch Bundestag und Bundesrat haben eine entsprechende Beschlussfassung vorgenommen.

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 neuen Möglichkeiten 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 weiter ausgeglichen werden.

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

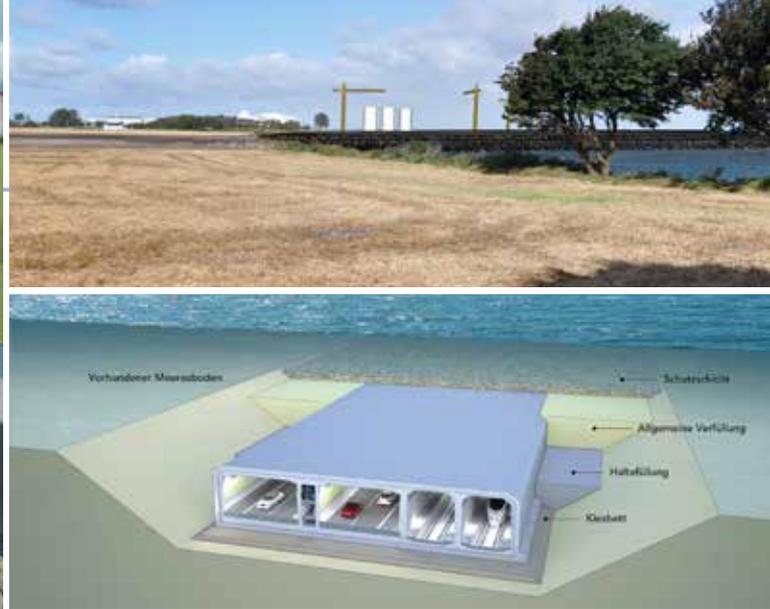
 **fordert:**

**Planmäßige Realisierung der festen Querung über den Fehmarnbelt**

- um die Metropolregion Hamburg/Lübeck und Kopenhagen/Malmö zu verbinden
- um eine dynamische nordeuropäische Wachstumssachse zu entwickeln

## Bundesstraße 207

Für die feste Fehmarnbelt-Querung ist eine leistungsfähige Hinterlandanbindung zwingend erforderlich. Der vierstreifige Ausbau der B 207 zur A 1 zwischen Olden-



burg-Nord und Heiligenhafen-Mitte wurde im August 2008 für den Verkehr freigegeben. Am selben Tag begann der Ausbau des Teilstücks von dort bis Heiligenhafen-Nord. Bis zur Fertigstellung der festen Querung über den Fehmarnbelt voraussichtlich im Jahr 2019 soll die B 207 bis Puttgarden vierspurig aufgeweitet werden. Um der Fehmarnbelt-Querung die entsprechenden Vorleistungen zu erbringen, muss unverzüglich mit der entsprechenden weiteren Planung begonnen werden. In diesem Zusammenhang ist auch ein bedarfsgerechter Aus- bzw. Neubau der Fehmarnsundbrücke zu berücksichtigen. Ohne vierstreifige Querung des Fehmarnsundes droht ein Nadelöhr den Verkehrsfluss auf der Vogelfluglinie nachhaltig zu behindern.

licht zusätzlich einen besseren Verkehrsfluss am Autobahndreieck Nord-West.

In ihrem weiteren Verlauf kommt der A 23 als Hauptschließungsachse 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. Im Rahmen der B 5 Anschlussstelle Itzehoe-West und Anschlussstelle Wilster-West ist der dreispurige Ausbau im ersten Teilabschnitt seit Dezember 2010 im Bau, der zweite Abschnitt in der vorbereitenden Planfeststellung. Im Abschnitt der B 5 zwischen Tönning und Husum ist der dreistufige Ausbau in der Entwurfsbearbeitung und in Höhe der B 202 bei Büttelock ist der höhenfreie Ausbau des Knotenpunktes seit Dezember 2009 im Bau.

**U//NORD fordert:**

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

**U//NORD fordert:**

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 als einen der wesentlichen Industriecluster in Schleswig-Holstein an das Fernstraßennetz

### Autobahn 23/Bundesstraße 5

Die Autobahn 23 muss im Bereich der sich dynamisch entwickelnden nordwestlichen Hamburger Umlandregionen an den gestiegenen Bedarf angepasst werden. Der sechsspurige Ausbau zwischen der Anschlussstelle Pinneberg-Nord und dem Autobahndreieck Hamburg Nord-West ist notwendig. Diese Maßnahme ermög-

Auch nördlich von Heide ist die B 5 mit dem Ziel der Steigerung der Attraktivität und Erreichbarkeit der Westküste zu ertüchtigen.

Es gehört zu den Forderungen von UVNord, dass auch der Wirtschaftsraum Brunsbüttel mit dem sich dynamisch entwickelnden Elbe-Hafen besser an das Fernstraßennetz anzubinden ist als bislang. Der Wirtschaftsraum Brunsbüttel zählt zu einem der wenigen echten Industriestandorte in Schleswig-Holstein und bedarf daher besondere Berücksichtigung. Der erste Teilabschnitt im Rahmen der B 5-Ertüchtigung zwischen Anschlussstelle Itzehoe-West und der Anschlussstelle Wilster-West ist für den dreistufigen Ausbau nach den Planungen seit Dezember 2010 im Bau. Der zweite Abschnitt ist allerdings erst in der vorbereitenden Planfeststellung. 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 nicht nur zur verbesserten Anbindung des Hafens an das überregionale und transnationale Fernstraßennetz, sondern auch zur Entflechtung der Transportabläufe innerhalb des Hafengebiets unbedingt notwendig. Gegenwärtig plant die Hamburger Verkehrsbehörde eine südliche Trassenführung, so dass die HQS als 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 ist als die Nordtrasse und sich die Maut in einem angemessenen Rahmen bewegen wird.

Die Hafenquerspange wird seit nunmehr 30 Jahren diskutiert und geplant. Angesichts des prognostizierten Wachstums des Ladungsumschlags im Hamburger Hafen bis zum Jahre 2025 duldet das Vorhaben aufgrund des zu erwartenden langzeitlichen Vorlaufs in

der Planungs- und Realisierungsphase keinen weiteren Aufschub. Ohne HQS ist eine weitgehend störungsfreie Abwicklung der dynamisch wachsenden Containerverkehre – und damit der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens – stark gefährdet.

Die Hafenquerspange wird darüber hinaus das innerstädtische Straßennetz in den Bereichen Willy-Brandt-Straße, Stresemannstraße und Kieler Straße nachhaltig von Fernverkehren in Ost-West-Richtung entlasten. Auch das heute schon vielfach überlastete Maschener Autobahn-Kreuz wird von der Hafenquerspange mittel- wie langfristig profitieren.

### fordert:

#### Zügige Realisierung der Hafenquerspange

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

## Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75)

Die Wilhelmsburger Reichsstraße fungiert im Konzert mit den Autobahnen 1 und 7 als eine der drei für Hamburg immanent wichtigen Nord-Süd-Achsen. Sie trägt eine Verkehrslast von täglich 15.000 Fahrzeugen, der Schwerlastanteil hieran beträgt 15 %. Die Straße zerschneidet die Wilhelmsburger Wohngebiete und ist stark sanierungsbedürftig. Die Hamburger Verkehrsbehörde plant aktuell die Verlegung der B 4/75 nach Osten entlang der vorhandenen Fern- und S-Bahntrasse. UVNord begrüßt diesen Plan zur Bindung der Verkehrswege. Der vierspurige Neubau wird einen wichtigen Beitrag zur Ver-

### fordert:

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

- zur Verflüssigung des Verkehrs vom und zum Hamburger Hafen

flüssigung des gesamten Verkehrs vom und zum Hamburger Hafen leisten. In diesem Zusammenhang ist unbedingt ein kreuzungsfreier Anschluss an die zukünftige Hafenuerspanne zu berücksichtigen. Weiterhin wird die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße neue Chancen für die städtebauliche Entwicklung in der Mitte Wilhelmsburgs eröffnen.

## 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 auch als Wachstumsachsen, entlang derer sich Unternehmen ansiedeln, Arbeitsplätze entstehen und die wirtschaftliche Prosperität 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-Holstein 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 Streckenverlauf 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 Beeinträchtigung bedarf die Ost-West-Strecke einer umfassenden Ertüchtigung, um zukünftig bedarfsgerecht als neue Wachstumsmagistrale fungieren zu können. Notwendig sind hierfür der zügige Bau einer Rendsburger Nordumfahrung zur leichteren Erreichbarkeit der zentralen Orte Heide und Husum.

## Hamburger Stadtstraßennetz

Das Hamburger Stadtstraßennetz weist nicht nur nach dem letzten Winter erhebliche Schäden auf, die durch die bestehenden Verkehre und zusätzlich durch Frost entstanden sind. Die Freie und Hansestadt Hamburg bleibt daher aufgefordert, das Hamburger Stadtstraßennetz durch nachhaltige Sanierungsarbeiten instandzusetzen. Dieses gebietet sich vor allen Dingen auch vor dem Hintergrund, dass das Verkehrsaufkommen weiter wachsen wird, da die Metropole Hamburg auch in Zukunft, wie neuerliche Untersuchungen zeigen, einen nicht unerheblichen Einwohnerwachstum entgegenzusehen hat, mit dem auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Rahmen der Nutzung erfolgt.





# Schienenverkehr

Auch in Zukunft führt die internationale Arbeitsteilung zu einem rasanten Anstieg des Güterverkehrs. Die Schiene als Verkehrsträger gewinnt hierbei seit Jahren an Marktanteilen. Hamburg ist der größte Bahncontainer-Umschlagplatz Europas. Mit rund 290 Personenfernzügen am Tag bildet Hamburg zudem den nördlichsten Systemknotenpunkt des Personenschienenverkehrs im mitteleuropäischen Schienennetz.

Der Schienenverkehr in Schleswig-Holstein ist entsprechend im Wesentlichen auf die Freie und Hansestadt 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 hin nach Westerland/Sylt.

## Westküstenstrecke

Die Westküstenstrecke führt von der Freien und Hansestadt Hamburg durch den westlichen Landesteil Schleswig-Holsteins bis nach Westerland auf Sylt. In Niebüll besteht zudem eine Weiterverbindung in das dänische Tondern.

## Jütlandstrecke

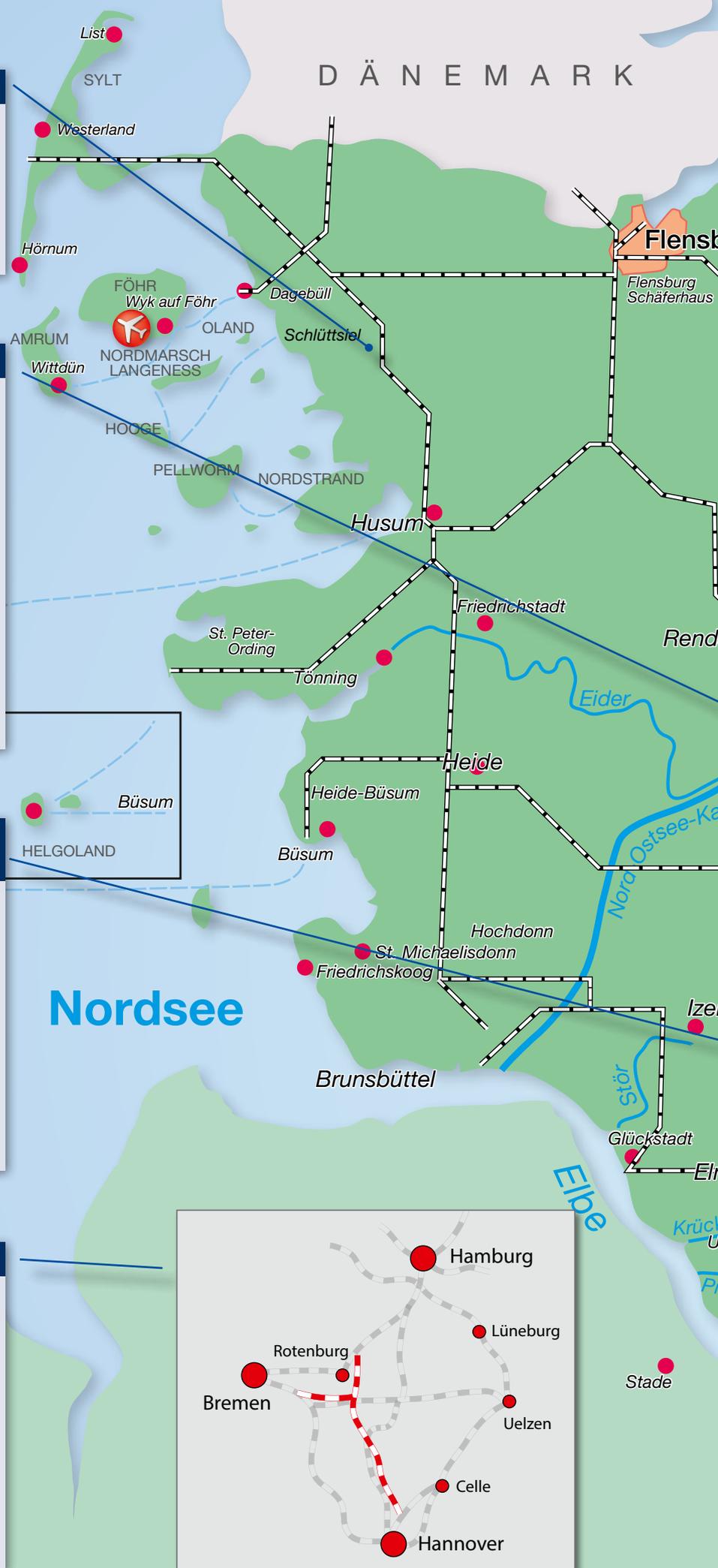
Die Jütlandstrecke führt von Hamburg über Neumünster, Rendsburg und Schleswig bis nach Flensburg. Ein wesentlicher Abzweig stellt die Verkehrsverbindung zur Landeshauptstadt Kiel her. Die Jütlandstrecke ist die zentrale Nord-Süd-Schienenquerung in Schleswig-Holstein und wichtigste Verbindungslinie der norddeutschen Wirtschaftsunternehmen zum dänischen Festland. Im Verlauf der Strecke stellt die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke trotz ständiger Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen ein Nadelöhr für den Schienenverkehr 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.

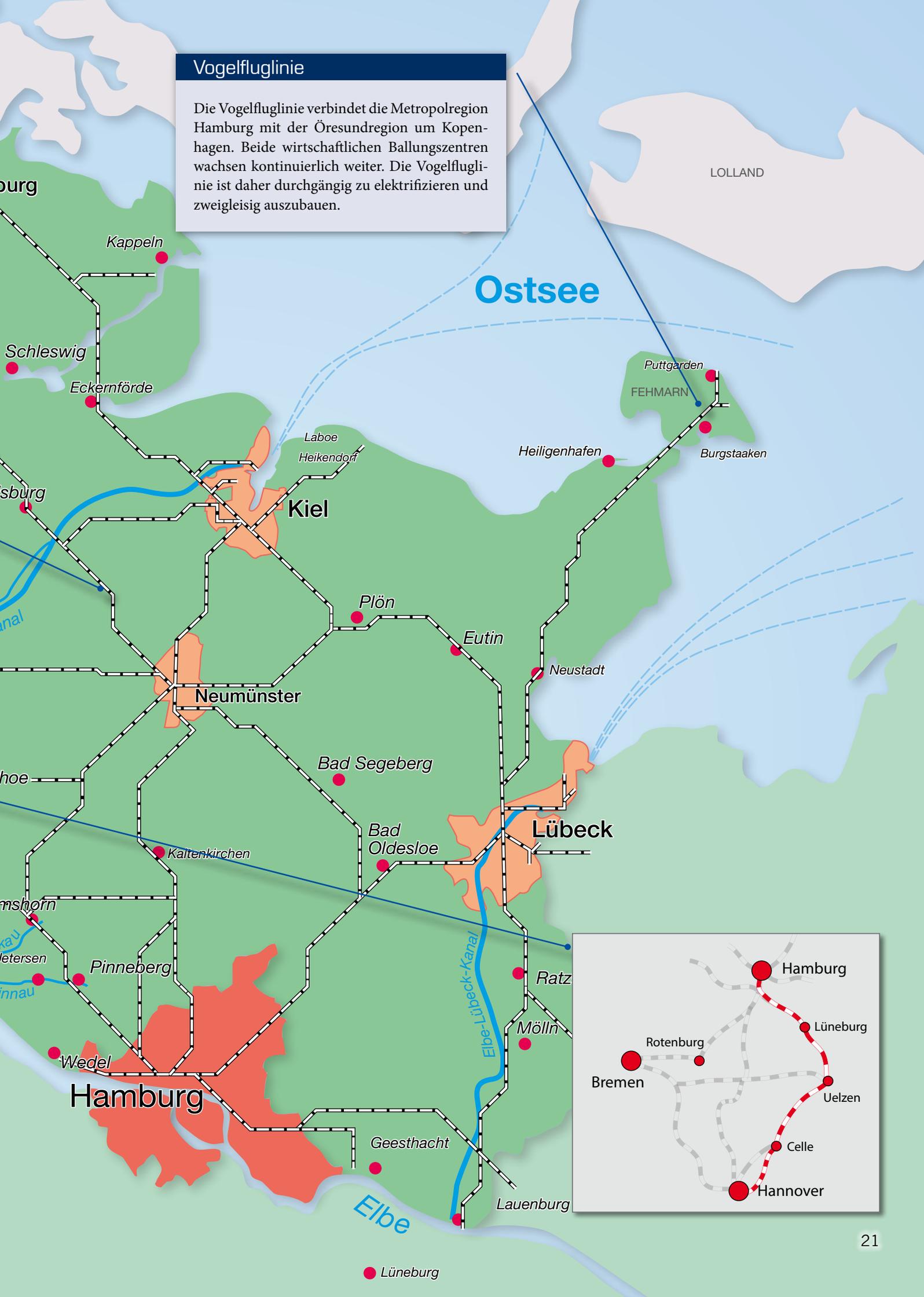
## Y-Trasse

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. Sie ist von hoher strategischer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Norddeutschlands.



## Vogelfluglinie

Die Vogelfluglinie verbindet die Metropolregion Hamburg mit der Öresundregion um Kopenhagen. Beide wirtschaftlichen Ballungszentren wachsen kontinuierlich weiter. Die Vogelfluglinie ist daher durchgängig zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen.



## Y-Trasse zwischen Hannover, Hamburg und Bremen

Im Interesse des Hamburger Hafens müssen die wichtigsten Hinterlandverbindungen umfassend gestärkt werden. Denn der Güterumschlag in den Seehäfen wuchs in den vergangenen Jahren kontinuierlich. Angesichts schon jetzt beobachteter Engpässe muss mit der sogenannten Y-Trasse daher zeitnah eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover, Hamburg und Bremen gebaut werden.

### **NORD fordert:**

#### Unverzögliche Verwirklichung der Y-Trasse

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

## Strecke Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg

Die Strecke verbindet die Städte Hamburg und Hannover miteinander und ist eine der bedeutsamsten Eisenbahnverbindungen Deutschlands. Unabhängig von dem notwendigen Bau der Y-Trasse ist eine Kapazitätssteigerung auf dieser Strecke dringend erforderlich. Denn bereits heute sind erhebliche Beeinträchtigungen in der Verkehrsabwicklung zu verzeichnen.

### **NORD fordert:**

#### 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.

## Strecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Vogelfluglinie)

Bis zum Jahr 2019 werden Deutschland und Dänemark eine feste Querung über den Fehmarnbelt schaffen. Somit kann die norddeutsche Wirtschaft am sehr dynamischen Wirtschaftswachstum des Ostseeraums teilhaben und weiter prosperieren. Hierzu muss jedoch flankierend ein anforderungsgerechter Ausbau der landseitigen Schieneninfrastruktur auf der Vogelfluglinie von Hamburg über Lübeck bis Puttgarden erfolgen. 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.

### **NORD 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 2019

- 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen im Güterverkehr 2006

Dieseläquivalent in Liter pro Tonnenkilometer

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

CO<sub>2</sub> in Gramm pro Tonnenkilometer

Bahn	LKW	Schiff
23	97	35

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 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-Holsteins erwähnt den notwendigen Ausbau. Nunmehr muss das Land Schleswig-Holstein gemeinsam mit dem Bund und der DB Netz AG die konkrete Realisierung zeitnah vorantreiben.



**Unverzögerlicher Bau eines dritten Gleises zwischen Pinneberg und Elmshorn**

- um ein Nadelöhr des norddeutschen Schienennetzes endlich zu beseitigen

### 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 Durchfahrthöhe von 42 Metern erreicht. Seit 1990 wird die Hochbrücke dauerhaft saniert. Dies gilt auch im Jahr 2013. 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 von UVNord unbedingt einzuhalten. Gleichzeitig ist es angesichts der zu Ende gehenden Restlebensdauer des vor fast einhundert Jahren errichteten Querungsbaus geboten, nunmehr endlich 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 Tunnellösung**

- 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 nachfolgenden 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.

### **Anbindung des Hafens Brunsbüttel**

Der Güterumschlag 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 Deutsche Bahn-Hauptstrecke zwischen Hamburg – Westerland angebunden. Mittel- bis langfristig ist diese Nebenstrecke zu elektrifizieren, um die sich ergebenden Kapazitätssteigerungen bewältigen zu können.



# 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 sollte durch eine zivile Mitnutzung zu einem Regionalflughafen ausgebaut werden. Die beiden Landebahnen sind lang genug, um auch sehr große Maschinen landen zu lassen. Der Projektentwicklungsgesellschaft Airgate SH GmbH ist es allerdings bislang nicht gelungen, ihre Planungen umzusetzen, da der Bund sich von den entscheidenden Grundstücken nicht trennen will.

## Kiel-Holtenau

Der Flughafen Kiel-Holtenau war über 70 Jahre der bedeutendste Regionalflughafen Schleswig-Holsteins mit Linienflugverbindungen zu den wichtigsten deutschen Flughäfen. Um den Flughafen profitabel mit Düsenmaschinen betreiben zu können, wäre eine Verlängerung der Landebahn notwendig gewesen. Diese Pläne wurden im Januar 2006 endgültig zu den Akten gelegt. Heute wird der Flughafen lediglich für Bedarfsluftverkehr, Ambulanzflüge sowie für den Zielfarstellungsluftverkehr für die Bundeswehr genutzt.

## Lübeck-Blankensee

Der Flughafen Lübeck-Blankensee liegt 8 km südlich der Innenstadt von Lübeck. Die Start- und Landebahn ist 2.102 m lang. Nach der Wiedervereinigung wurde der Flughafen durch Charterfluggesellschaften benutzt. 1997 wurde ein neues Ankunftsterminal errichtet. Nach bewegten Zeiten hat der Lübeck Airport seit Januar 2013 einen neuen Gesellschafter, der den Flughafen ausbauen und von der künftigen festen Querung über den Fehmarnbelt profitieren will. Der Flughafen bietet u. a. Verbindungen nach Mailand, Stockholm sowie Palma de Mallorca, ab 2013 auch nach Pisa und Barcelona.

## Hamburg-Fuhlsbüttel

Der Flughafen Hamburg ist der älteste und fünftgrößte Flughafen Deutschlands. Er verfügt über ein größeres Frachtaufkommen und rund 14 Millionen Passagiere im Jahr. Rund 40 % hiervon sind Geschäftsreisende. Von Hamburg aus werden nicht nur die wichtigsten Flughäfen Europas, sondern auch die wichtigsten Destinationen in den USA und Asien direkt angeflogen. Das Fluggastaufkommen ist seit dem Jahr 2000 von rund 9,9 Millionen auf knapp 14 Millionen in 2012 gestiegen.





# Ostsee

**Schwerin-Parchim**

Der Flughafen Schwerin-Parchim ist ein Regionalflughafen in Parchim (Mecklenburg-Vorpommern). Er ist als Verkehrsflughafen klassifiziert. 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. Seit dem 01.07.2007 gehört der Flugplatz der in Peking beheimateten LinkGlobal Logistics Co. Ltd. Die Gesellschaft führt Frachttransporte zwischen Schwerin-Parchim und Zhengzhou in China durch.



Mecklenburg-Vorpommern



## Hamburg/Kaltenkirchen

Der Flughafen Hamburg hat in den vergangenen zehn Jahren über 350 Millionen Euro in die bestehende Terminalinfrastruktur investiert. Die Freie und Hansestadt Hamburg sowie der Bund haben weitere Investitionen in Höhe von rund 300 Millionen Euro in die S-Bahn-Anbindung des Flughafens getätigt. Weiterhin wurde am Standort in den vergangenen Jahren weit über 100 Millionen Euro durch die Lufthansa Technik und das Hotel Radisson Blu investiert.

Zurzeit arbeiten am Flughafen Hamburg rund 15.000 Beschäftigte bei mehr als 350 Unternehmen. Diese Zahl konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesteigert werden. Die Entwicklung des Luftverkehrs in den vergangenen Jahren ist erfreulich, heute nutzen ca. 50 % mehr Passagiere den Flughafen Hamburg als vor zehn Jahren. Die Anzahl der Flugbewegungen ist im selben Zeitraum dagegen nur um ca. 1 % gestiegen, was dem aktuellen Trend zu größerem Fluggerät und höhere Auslastung der Maschinen entspricht.

Für die Zukunft des Standortes hat der Flughafen Hamburg in einem internen Projekt verschiedene Entwicklungsoptionen aufgezeigt, die je nach verkehrlicher Entwicklung modular umgesetzt werden können. Erster Baustein dieses Entwicklungsprogramms ist der Bau eines neuen Parkhauses mit 2.800 Stellplätzen, Baubeginn ist Sommer 2013. Ende 2013 wird mit dem Ersatzbau für die bestehenden Luftfrachtanlagen begonnen. Für die Entwicklung der Terminalanlage wurde ein Plangenehmigungsantrag bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation gestellt. Die Plangenehmigung wird in diesem Jahr erwartet. Damit wird der Flughafen sechs weitere Stellplätze am Terminal mit entsprechendem Komfort erhalten. In der weiteren Zukunft ist eine Vollsaniierung des Vorfeldes vorgesehen. Aus Sicht des

Flughafen Hamburgs ist dieser damit für mindestens weitere 20 Jahre auf die Bedürfnisse des norddeutschen Luftverkehrs eingestellt und kann dieser Rolle sowohl in wirtschaftlicher als auch in verkehrlicher Sicht gerecht werden.

Im Rahmen des Luftverkehrskonzepts der fünf norddeutschen Bundesländer, das derzeit entwickelt wird, wird das Projekt Flughafenentwicklung in Kaltenkirchen behandelt werden. Eine Veräußerung des Geländes in Kaltenkirchen steht derzeit nicht zur Diskussion. Aus Sicht von UVNord ist dies richtig, da langfristig die Kapazität des derzeitigen Standorts in Fuhlsbüttel nicht vollständig ausreichen wird, um der sich abzeichnenden Nachfrage aus und für die Region gerecht zu werden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass Hamburg in den nächsten Jahren, insbesondere bei der Zahl von Einwohnern, wachsen wird.

Aus Sicht von UVNord ist eine vollständige Verlagerung an einen neuen Standort in Kaltenkirchen nicht zielführend. Hiergegen sprechen nicht nur die bisherigen hohen Investitionskosten der Flughafen GmbH, sondern vor allem auch die vorgenannten Investitionen von Lufthansa Technik. Gegen einen früher einmal kontrovers diskutierten vollständigen Umzug spricht auch der erhebliche Investitionsbedarf bei Erschließung, Neubau und Anbindung. Langwierige Genehmigungsverfahren und Rechtsstreitigkeiten mit Kommunen und Anliegern sind zu erwarten. Hohe Auflagen können darüber hinaus die Refinanzierung beeinträchtigen. Darüber hinaus bleibt auch die Frage einer sinnvollen Nachnutzung für den Standort Fuhlsbüttel unbeantwortet. Die seinerzeit in Teilen der Wirtschaft diskutierten vollständigen Verlagerungspläne werden von UVNord nicht weiter verfolgt.

Sinnvoll hingegen ist, dass Hamburg und Kaltenkirchen im Rahmen einer Partnerlösung unter Einbeziehung der



**UUVNORD fordert:**

Eine gemeinsame Luftverkehrspolitik der fünf norddeutschen Bundesländer

Der Hamburg Airport soll unter Nutzung vorhandener Reserven marktgerecht weiterentwickelt werden

Die Flächen in Kaltenkirchen dürfen auf keinen Fall verkauft werden, damit die Option eines Flughafenneubaus Kaltenkirchen bestehen bleibt, der den künftigen Anforderungen der wachsenden Metropolregion Hamburg gerecht werden kann.

Regionalflughäfen in Lübeck und Parchim die wachsende Nachfrage nach Flugverbindungen auffangen. Das würde langfristig bedeuten, dass der Hamburg Airport Primärflughafen bleibt und eine Partnerlösung mit einem oder mehreren norddeutschen Standorten eingeht. Kaltenkirchen, deren Flächen der Flughafen GmbH gehören, ist hierfür prädestiniert. Für ein solches Partnerkonzept, das zu einem echten Flughafensystem ausgebaut und fortentwickelt werden kann, spricht, dass die bestehende moderne Infrastruktur in Fuhlsbüttel weiter genutzt werden kann. Der Standortvorteil von Fuhlsbüttel zur City bleibt vollständig erhalten.

Wie die Länderregierungen in Kiel und Hamburg bekennt sich auch UVNord zum Hamburg Airport als gemeinsa-

men Heimatflughafen von Hamburg und Schleswig-Holstein. Das Vorstehende ergibt aber für die Zukunft eine strategische Fortentwicklung, die Kaltenkirchen einbezieht und Kooperationen mit weiteren norddeutschen Standorten ausdrücklich nicht ausschließt. Solche strategischen Überlegungen sind frühzeitig anzustellen und weiterzuentwickeln, um auch die Entwicklung südlich der Elbe im Blick zu behalten.





# Wasserwege und Häfen

95 % der internationalen sowie 62 % der innereuropäischen Warenverkehre werden über Seewege abgewickelt. Infolge des kontinuierlichen Wachstums der Weltwirtschaft und der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung verzeichnen insbesondere die Seetransportleistungen dynamische Steigerungsraten. Hamburg und Schleswig-Holstein haben über ihre Seewasserstraßen Elbe und Nord-Ostsee-Kanal im besonderen Maße die Chance an dieser Entwicklung teilzuhaben. Dies setzt jedoch voraus, dass die Verkehrswege mit ihrer Infrastruktur jeweils zeitnah an die stetig wachsenden Herausforderungen der Seeverkehrsmärkte angepasst werden, wenn der norddeutsche Wirtschaftsraum auch in Zukunft von der volks- und regionalwirtschaftlichen Motorfunktion seiner Häfen und Wasserstraßen profitieren soll. Denn allein von Deutschlands größtem Seehafen sind direkt oder indirekt 160.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg abhängig. Damit ist und bleibt der Hamburger Hafen der größte Arbeitgeber nicht nur in der Hansestadt, sondern auch in Schleswig-Holstein und nach VW auch für bzw. in Niedersachsen.



## Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt. Er durchquert Schleswig-Holstein auf einer Länge von knapp 100 km von der Elbmündung an der Nordsee bis zur Kieler Förde an der Ostsee und erspart somit den Schiffen den Weg um die Nordspitze Dänemarks. In den letzten Jahren hat sich die Gesamtladung der den NOK befahrenden Schiffe deutlich erhöht. Aufgrund der Zunahme des Verkehrsaufkommens und der gleichzeitig wachsenden Schiffsgrößen stößt der Nord-Ostsee-Kanal an seine Kapazitätsgrenzen.

## Mittelerbe

Über die Mittelerbe können die im Hamburger Hafen umgeschlagenen Container umweltschonend und kostengünstig zum Seeschiff gebracht bzw. in Richtung der neuen Bundesländer und Südosteuropa weitertransportiert werden.

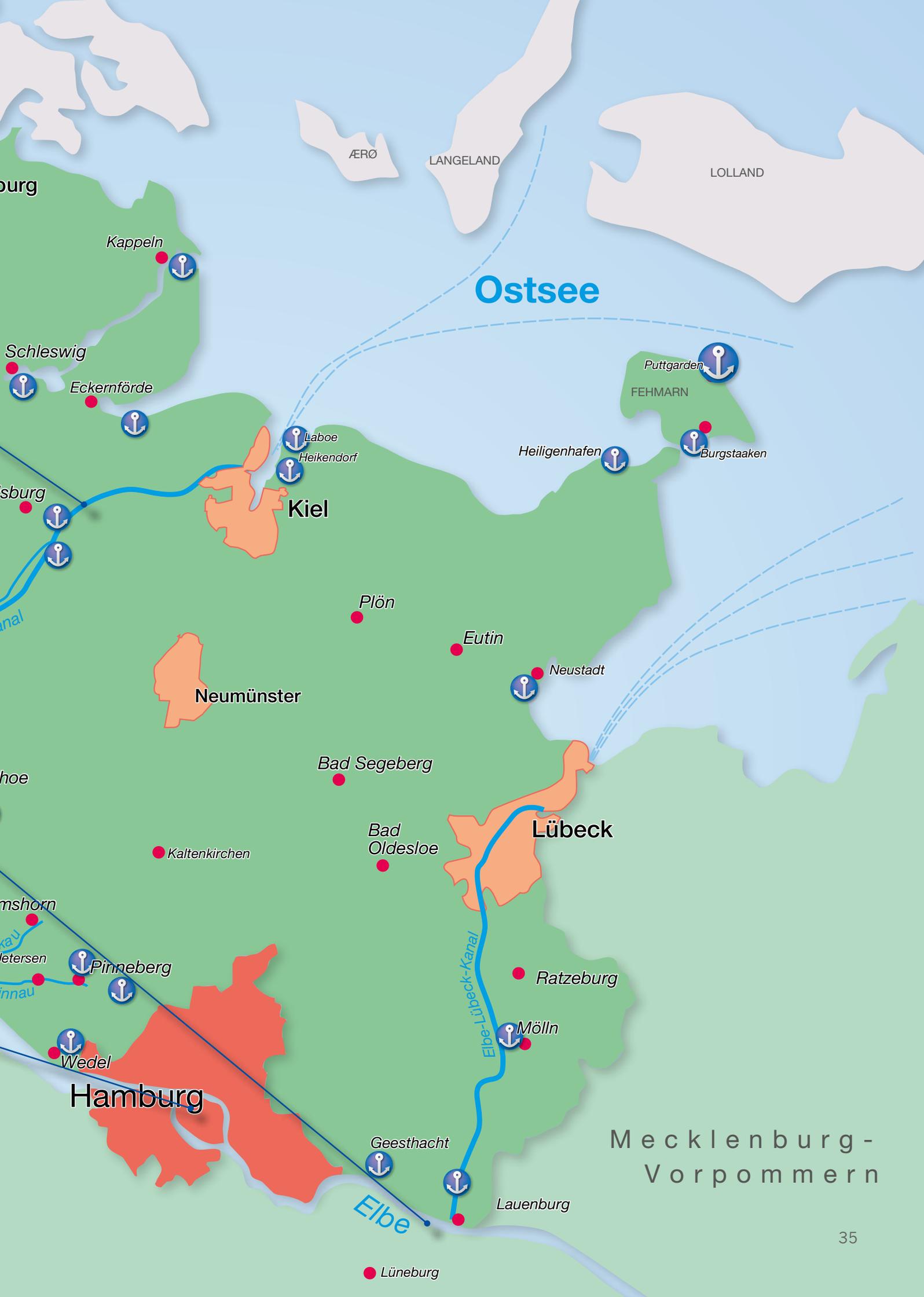
## Untererbe

Trotz einer Entfernung von 110 Kilometern von der Elbmündung ist der Hamburger Hafen ein Seehafen. Die tideunabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für die neueste Generation von Containerschiffen ist von essentieller ökonomischer Bedeutung.

## Hamburger Hafen

Der Hamburger Hafen ist der größte 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 Wirtschafts- und Schifffahrtskrise erreicht, ggf. mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung. Der Hamburger Hafen ist für die Hansestadt und für Schleswig-Holstein sowie Niedersachsen nach VW der größte Arbeitgeber.





# Ostsee

ÆRØ

LANGELAND

LOLLAND

Kappeln



Schleswig



Eckernförde



Laboe



Heikendorf

Puttgarden



FEHMARN

Heiligenhafen



Burgstaaken

Schleswig



Kiel

Plön

Eutin

Neustadt



Neumünster

Bad Segeberg

Bad Oldesloe

Lübeck

Kaltenkirchen

mshorn

Pinneberg



Pinneberg



Ratzeburg

Mölln



Hamburg

Wedel



Geesthacht



Lauenburg

Elbe



Mecklenburg-Vorpommern

Lüneburg



## Untere Elbe

Die derzeitige Fahrrinntiefe der Untere Elbe wird den neuen größeren Containerschiffen, die jetzt zunehmend zum Einsatz kommen, nicht mehr gerecht. Diese Schiffe können aufgrund der bestehenden Tiefgangsbeschränkungen auf der Elbe ihre technische Ladefähigkeit – mit entsprechenden negativen Folgen für Ökonomie des Schiffseinsatzes – nicht ausnutzen. Die tideabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für Schiffe mit einem

Tiefgang von bis zu 14,5 m muss nunmehr umgehend sichergestellt werden, um dessen Wettbewerbsfähigkeit insbesondere im Ost-Asien-Verkehr zu erhalten. Andernfalls werden die Schiffe insbesondere der Postpanamax-Klasse zu Lasten Hamburgs zunehmend die Häfen in Rotterdam und Antwerpen ansteuern. Da insgesamt mehr als 150.000 Arbeitsplätze in Norddeutschland direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig sind, verträgt die Fahrrinnenanpassung keinen weiteren Auf-

### 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 59 m	bis 400 m	bis 18.000 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 18.000 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.



schub. Durch moderne Technologien können gleichzeitig ökologische Gesichtspunkte hinreichend berücksichtigt werden.

**U|NORD fordert:**

Unverzögliche Fahrrinnenanpassung der Unterelbe für Schiffe mit einem Tiefgang von 14,5 m (tideabhängig)

- damit der Hamburger Hafen nicht von den für ihn wichtigsten internationalen Linienverkehr abgekoppelt wird
- damit der Hamburger Hafen auch in Zukunft seine bedeutende volks- und regionalwirtschaftliche Funktion erfüllen kann.

## Hamburger Hafen

Der Hamburger Hafen ist der größte und bedeutendste deutsche Hafen und der zweitgrößte Containerhafen Europas. Ihm kommt damit eine ganz herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Der Hafen ist vielleicht das Herzstück einer über Jahrzehnte entwickelten Clusterstruktur mit erheblichen arbeitsmarktpolitischen Effekten. Neben den beiden großen Containerumschlagsun-

### Umschlagsentwicklung Hamburger Hafen

Jahr	2002	2012
Gesamtumschlag (in Mio. t)	97,6	130,9
Containerumschlag (in Mio. t)	5,4	8,9

Quelle: [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)

ternehmen haben rund 500 Einzelunternehmen ihren Sitz im Hamburger Hafen.

Im Oktober 2012 hat unter dem Titel „Hamburg hält Kurs“ der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg seine strategische Hafenplanung mit dem Hafenentwicklungsplan bis 2025 präsentiert. Auf dieser Grundlage gilt es nunmehr der Hafenwirtschaft gegenüber verlässlich aufzuzeigen, wohin die Hamburgische Hafenentwicklung führt. Dabei muss der Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur von Schiene, Straße und Wasserstraße eine genauso hohe Bedeutung zukommen wie der Flächenstrategie. Der Hamburg Port Authority (HPA) wird dabei eine besondere Bedeutung zukommen, da sie den gesetzlichen Auftrag hat, insbesondere Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung der Infrastruktur im Hafen, bei der Hafenbahn und auf der Elbe sicherzustellen.

**U|NORD fordert:**

Hafenentwicklungsplan bis 2025 im Dialog mit der Wirtschaft umsetzen

- um das dynamische Wachstum des Güterumschlags zu bewältigen
- um die Position Hamburgs als größter Eisenbahnhafen Europas zu sichern und weiter zu stärken
- um der Hafenwirtschaft verlässlich aufzuzeigen, wohin die Hafenentwicklung führt
- flexible Ausrichtung der Planung muss Reaktionen des Marktumfeldes sowie die konjunkturelle Entwicklung berücksichtigen



## Nord-Ostsee-Kanal

Den Nord-Ostsee-Kanal befahren jährlich weit über 40.000 Berufsschiffe und befördern damit mehr als 100 Millionen Tonnen Ladung. Die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt erlebte in den vergangenen Jahren beachtliche Steigerungsraten. Angesichts des prognostizierten globalen Wachstums der Containerverkehre und jährlich rund 5 % bis zum Jahr 2025 werden noch auf dem Nord-Ostsee-Kanal das Verkehrsaufkommen und die durchschnittliche Schiffsgröße trotz der gegenwärtigen Krise mittel- und langfristig weiter zunehmen. Diese Entwicklungen verdeutlichen die Notwendigkeiten eines bedarfsgerechten Kanal-Ausbaus. Der Bund plant, den Nord-Ostsee-Kanal um einen auf dann 12 m zu vertiefen, um auch größeren Schiffen die Passage zu ermöglichen. Hierzu werden außerdem bis zum Jahr 2015 im Oststück des Kanals zwischen Kiel und Königsförde (Rendsburg) eine Sohlenverbreiterung von derzeit 44,0 m auf 70,0 m und eine Wasserspiegelverbreiterung von derzeit 102,5 m auf 130,0 m vorgenommen. Flankierend sollen auch die Kurvenradien der Oststrecke erweitert werden.

Gerade in diesem Jahr wurde besonders deutlich, dass zusätzlich auch die uneingeschränkte Sanierung und Mo-

dernisierung aller Kanalschleusen vorangetrieben werden muss. Der Ausfall der Schleusen hat bisweilen zu tagelangem Stillstand auf dem Nord-Ostsee-Kanal geführt. Dies verdeutlicht nicht nur die Sanierungsbedürftigkeit der Schleusen, sie stellt vor allem auch die Notwendigkeit des Gesamtausbaus des Nord-Ostsee-Kanals in eine Dimension, die weit mehr als nur regionale Bedeutung hat. Der durch den Schleusenausfall eingetretene Imageverlust ist von der weltweit agierenden Schifffahrt zur Kenntnis genommen worden.

Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und die Ertüchtigung der Schleusen darf aber nicht isoliert betrachtet werden, sondern sie zählt zu einem und denselben Paket mit dem Ausbau des Hamburger Hafens, insbesondere der Fahrinnenanpassung der Elbe. Alle Anstrengungen müssen zur Vollendung dieses Projektes von Bund und Ländern gemeinsam unternommen werden, um den global agierenden Reedereien nicht Alternativen für die bisherigen Verkehrsströme aufzuzwingen und damit der Hamburger Hafen, wie der Nord-Ostsee-Kanal nicht gegenüber den europäischen Wettbewerbern zurückfällt. Die Notwendigkeit des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals und der Ertüchtigung der Schleusen wird auch vor dem Hintergrund der Energiewende in der Bundesrepublik

### Gesamt-Bruttoreaumzahl der Schiffe auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Jahr	1998	2002	2006	2010	2012
BRZ (in Mio.)	94,3	103,6	149,8	133,0	166,1

Quelle: Wasser-Schifffahrtsdirektion Nord



zunehmend bedeutsam werden, da der neue Rendsburg Port wesentlicher Knotenpunkt für die Herstellung bzw. Teile der Produktion für Windkraftanlagen in Zukunft genutzt werden soll.

**U//NORD fordert:**

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

- um den Verkehrsfluss zu erhöhen und Wartezeiten zu vermeiden

**Durchgehende Vertiefung des Kanals auf 12 m**

- um den wachsenden Schiffsgrößen gerecht zu werden

**Uneingeschränkte Sanierung und Modernisierung der Kanalschleusen  
Höhenanpassung der Kanalbrücken im Zuge zukünftiger Sanierungsmaßnahmen**

**Mittellelbe**

Die Mittellelbe könnte eine bedeutsame Funktion der Hinterlandanbindung der neuen Bundesländer sowie einer erheblichen Zahl mittel- und osteuropäischer Staaten erfüllen. Für den Hinterlandverkehr aus und in Richtung Süd-Ost-Europa ist die Binnenschifffahrt der kostengünstigste und umweltschonendste Verkehrsträger. Bereits im Jahr 2005 beschloss die Bundesregierung, ab 2010 zwischen Hamburg und Dresden an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr eine Mindestfahrinnentiefe der Elbe von 1,60 m zu gewährleisten. Die hierzu noch notwendigen Ausbaumaßnahmen sind ökologisch vertretbar und hochwasserneutral. Sie müssen nunmehr aber auch endlich konsequent vollendet werden. Dann könnte die Mittellelbe im Container-Hinterlandverkehr eine wichtigere Rolle spielen als bisher, und es könnten bis zu 100.000 LKW-Fahrten pro Jahr ersetzt werden.

**U//NORD fordert:**

**Zügiger Ausbau der Mittellelbe auf eine Mindestfahrinnentiefe von 1,60 m zwischen Hamburg und Dresden**

- um den Container-Hinterlandverkehr über die Elbe zu stärken
- um 100.000 LKW-Fahrten pro Jahr zu ersetzen
- 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 6000 Arbeitsplätze vom Lübecker Hafen ab. Im Jahr 2008 wurden in Lübeck sowie Lübeck-Travemünde 31,7 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Dies bedeutet einen der allgemeinen Konjunkturkrise geschuldeten Rückgang um 2,7% im Vergleich zum Vorjahr. Von 2001 bis 2007 war der Gesamtumschlag kontinuierlich gestiegen. Gleichzeitig nutzten 2008 rund 360.000 Passagiere den Hafen. Um nach der Krise den langfristigen Wachstumschancen aus der Region standhalten zu können, wurden 4 Millionen Euro in die Erweiterung der Trailer-Stellflächen 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. Er besteht aus den drei Häfen Elbehafen, Ölhafen und Ostermoor. Aufgrund seiner effizienten und vielfältigen Transportverbindungen bietet Brunsbüttel optimale Voraussetzungen als Logistikkreuzungspunkt. 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.

## Hafen Kiel

Der Kieler Hafen zeichnet sich durch den traditionellen Fährverkehr nach Göteborg, Oslo und Klaipeda aus. Im boomenden Markt der Ostseekreuzfahrten nimmt Kiel eine führende Position ein. Seitdem profitiert der Hafen von seiner verkehrsgünstigen Lage am Nord-Ostsee-Kanal, bietet durchgehend seeschiffstiefes Wasser und einen direkten Anschluss an das Schienen- und Fernstraßennetz.

## Rendsburg Port

Der Rendsburger Kreishafen liegt strategisch günstig unmittelbar am Nord-Ostsee-Kanal. Durch umfangreiche Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen, der Anschaffung neuer Verladekräne, ist er gerüstet für den künftigen Umschlag von zu produzierenden Teilen für die Energiewende benötigten Windkraftanlagen. Bedeutende Unternehmen der Windindustrie, wie die Firma REpower haben hier ihren Sitz und die Ansiedlung der Firma Bögl steht kurz bevor und mit ihr die Teileproduktion für Windkraftanlagen.



# Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist deutlich zu unterscheiden vom Fernverkehr, Güterverkehr und motorisierten Individualverkehr (MIV). Er leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Bürger, insbesondere von Berufspendlern, Familien, Schülern, Senioren und Touristen. 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. Damit gewährleistet der ÖPNV eine klimafreundliche Mobilität.







Schleswig-Holsteins neue Landesregierung hat die Mittel seines Verkehrsetats zugunsten des ÖPNV umgeschichtet. Diesem kommt in der laufenden Legislaturperiode eine zunehmende Rolle und Bedeutung zu. Kritisch diskutiert wird eine Stadtregionalbahn in Kiel, aber auch eine Stadtbahn in Rendsburg ausgehend vom Rendsburger Bahnhof bis hin nach Fockbek.

Auch in der Vergangenheit hat Schleswig-Holstein – aufbauend auf der Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs – alle Anstrengungen unternommen, ein integriertes Gesamtsystem aus Bus und Bahn zu schaffen. Im Schienenpersonennahverkehr wird gegenwärtig auf sechs Expresslinien, 22 Regionalbahnen und drei S-Bahn-Linien eine Jahresleistung von rund 24 Millionen Zugkilometern erbracht. Durch verbesserte Verkehrsangebote und neue Stationen (z. B. Kiel-Hassee CITTI-PARK, Lübeck St. Jürgen) konnte die Rolle des Schienenpersonennahverkehrs auch in den Verdichtungsräumen Kiel und Lübeck erweitert werden. Das erreichte Angebotsniveau ist derart erhöht worden, so dass auf allen Strecken mindestens ein 30-Minuten-Takt ermöglicht werden kann. Leistungsfähigere Systeme, die eine weitere Verzahnung zwischen Schienenpersonennahverkehr und öffentlichen Personennahverkehr ermöglichen, sind weiterhin mittel- bis langfristig vorzusehen.

Insbesondere auf den Bahnlinien von und nach Hamburg werden sich auch in Zukunft noch stärkere Nachfragen ergeben. Dies ergibt sich bereits aus der wachsenden Stadt Hamburg.

Auch in der Freien und Hansestadt wurden in den letzten Jahren nicht nur die Qualität, sondern auch der Ausbau des Nahverkehrs verbessert. Als eines der Leuchtturmprojekte ist u. a. die neue Flughafen-S-Bahn zu nennen, die Ende 2008 eröffnet werden konnte.

Um die Attraktivität des ÖPNV in Hamburg und Schleswig-Holstein weiter zu erhöhen, empfiehlt es sich, vor allem den Ausbau des Hamburger Verkehrsverbundes in engerer Zusammenarbeit mit den Landkreisen in Schleswig-Holstein außerhalb des HVV-Gebietes voranzutreiben. Diese Forderung gilt insbesondere vor dem Hintergrund der erweiterten Metropolregion Hamburg, um die kreisfreie Stadt Neumünster sowie den Kreis Ostholstein. Die Erweiterung und Intensivierung des HVV-Gebietes mit den schleswig-holsteinischen Landkreisen verstärkt sich auch angesichts aktueller Bevölkerungsprognosen. Entgegen dem gesamtdeutschen Trend wird es bis zum Jahr 2030 eine erhebliche Zunahme der Einwohnerzahl innerhalb der Metropolregion Hamburg geben von derzeit rund 4,3 Millionen auf bis zu 4,8 Millionen Menschen. In dem gleichen Zeitraum wird der relative Anteil der Senioren, d. h. der Bevölkerungsgruppe über 65 Jahren, deutlich zunehmen und überproportionale Nachfragesteigerungen auslösen.



An aerial photograph showing a lush green field. In the lower-left corner, there is a construction site with visible rebar structures and concrete foundations. The top of the page features a light blue horizontal bar.

# Verkehrsinfrastruktur Finanzierung

## Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung

Für die Realisierung der notwendigen verkehrsinfrastrukturellen Vorhaben spielt die Frage der Bereitstellung der erforderlichen Finanzierungsmittel eine zentrale Rolle. Bund und Länder leiden seit geraumer Zeit unter der angespannten Lage ihrer Haushalte bei gleichzeitig hohem Schuldenstand. Im Bundeshaushalt ist der Verkehrsetat der größte Investitionsetat überhaupt. Demzufolge hat sich in den letzten Jahren ein immenser Investitionsbedarf gerade im Bereich der Verkehrsinfrastruktur aufgestaut. Dieser Befund gilt für die Erhaltung bestehender und die bedarfsgerechte Verwirklichung neuer Infrastruktur gleichermaßen.

Das Bundesverkehrsministerium selbst hat eine strukturelle Unterfinanzierung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur erkannt, und das Erfordernis einer Mittelumsteuerung von Neubauprojekten hin zur Bestandserhaltung findet auf breiter Basis Unterstützung. Der Investitionsplan des Bundesverkehrsministeriums für die Jahre 2011 bis 2015 umfasst im gesamten Bundesgebiet eine Investitionsförderung von 50 Milliarden Euro, davon 25 Milliarden Euro für die Straße, 20 Milliarden Euro für die Schiene und ca. 5 Milliarden Euro für Wasserstraßen. 28 Milliarden Euro entfallen auf Erhaltung, 16 Milliarden Euro auf Neu- und Ausbau. Der Schwerpunkt ist damit klar im Bereich der Erhaltung gesetzt.



Angesichts von Schuldenbremse und Haushaltskonsolidierung bei Bund und Ländern und der damit einhergehenden Sparzwänge bestehen zukünftig noch schwierigere Bedingungen für eine bedarfsgerechte Infrastrukturfinanzierung. Der Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums enthält wegen fehlender Mittel nur ein Teil der technisch und planerisch ansonsten machbaren Bedarfsprojekte, wobei die Projekte zunächst unabhängig von den für die Finanzierung maßgeblichen Landesquoten priorisiert worden. Indes ist der finanzielle Spielraum der Länder zur Bereitstellung von Mitteln für Verkehrsinfrastrukturvorhaben gering. Die für die Zuweisung der Bundesmittel für Investitionen im Bundesfernstraßen maßgebliche Länderquote für Schleswig-Holstein beträgt lediglich 2,7 %. Hamburg ist als Stadtstaat von der Quotenregelung ausgenommen.

## Finanzierungskreisläufe für Verkehrsinfrastruktur

Etwa zwei Drittel der bundesweiten Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur werden haushaltsfinanziert und ein Drittel aus der LKW-Maut. Die Haushaltsabhängigkeit eines Großteils der Mittel und das Jährlichkeitsprinzip sind mit einer bedarfsgerechten und nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung kaum zu vereinen. Der Bund will daher der Forderung der Pällmann-Kommission aus dem Jahr 2000 folgen und Finanzierungskreisläufe einrichten, um die Haushaltsabhängigkeit zu verringern und um einen institutionellen Bezugsrahmen zwischen Abgabenlast und Mittelverwendung für Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Damit soll eine mehrjährige Planungssicherheit für Investitionen sowie ein höheres Maß an Transparenz für die Kosteninfrastruktur durch vollständiges Rechnungswesen erreicht werden. Seit 2011 steht die LKW-Maut vollständig für Verkehrsinvestitionen zur

Verfügung. Dies ist ein erster Schritt für einen geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße. Ein weiterer Schritt könnte die Einführung einer PKW-Maut, z. B. über eine Autobahn-Vignette sein. Eine weitere Umsteuerung zur Nutzerfinanzierung ist allerdings nur unter der Prämisse einer insgesamt gerechteren Lastenverteilung zu befürworten.

## Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP)

Die Kooperation zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft zur Bereitstellung von Leistungen im öffentlichen Interesse wird als öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) bezeichnet. Kern einer solchen Partnerschaft ist ein auf den Lebenszyklus einer Infrastrukturanlage ausgerichtetes Projektconcept, bei dem ein privater Partner gemäß den funktionalen Vorgaben eines öffentlichen Trägers weitgehend in eigener Verantwortung plant, errichtet, finanziert und anschließend langfristig erhält und betreibt. Für die Realisierung von Infrastrukturprojekten unter lebenszyklusorientierter Kostenoptimierung hat sich ÖPP mittlerweile bundesweit mit verschiedenen Modellformen etabliert.

Das Ausbaumodell steht für den sechs- oder mehrstreifigen Ausbau bestehender Bundesfernstraßen aus LKW-Maut auf der Grundlage des Autobahnmautgesetzes. Hierbei werden einem privaten Betreiber im Rahmen einer Baukonzession neben dem Ausbau eines Autobahn-Abschnitts von ca. 50–80 km Länge auch die Erhaltung und der Betrieb nach funktionalen Kriterien übertragen. Der Betreiber trägt für alle genannten Aufgaben die Finanzierungsverantwortung. Optional kann eine Anschubfinanzierung aus dem öffentlichen Haushalt geleistet werden. Die Refinanzierung erfolgt während



der Vertragslaufzeit aus dem Aufkommen der streckenabhängigen Zonen Maut-Gebühr für schwere LKW im jeweiligen Ausbauabschnitt. Der vertraglich festgelegte Betreiberzeitraum beläuft sich in der Regel auf etwa 20 bis 30 Jahre.

In einer ersten Staffel wurden mit dieser Modellform vier Pilotprojekte im Bundesgebiet realisiert. Im Rahmen einer zweiten Projektstaffel wurde das Vergütungsregime des sogenannten A-Modells in einem weiteren Projekt modifiziert. Die unmittelbare Koppelung des Betreiberentgelts an das Gebührenaufkommen auf der Strecke (sogenannte Maut-Weiterleitung) wurde aufgehoben und eine Vergütung nach Maßgabe der mautpflichtigen Fahrleistung sowie eines für alle schweren LKW-einheitlichen Maut-Satzes konzipiert.

Durch das F-Modell kann der Neubau von Bundesfernstraßen verwirklicht werden. Hierzu hat der Bundestag mit dem Fernstraßenbau-Privatfinanzierungsgesetz (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 Maut-Gebühren von allen Nutzern. Aufgrund gesetzlicher Beschränkungen durfte das F-Betreibermodell zunächst nur für Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesfernstraßen angewendet werden. Durch Verabschiedung des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes im Jahr 2005 wurde auch auf Landesebene der Bau privat finanzierter öffentlicher Straßen ermöglicht. Allerdings kommen für diese Art der Finanzierung nur solche Projekte in Betracht, bei denen für einen Großteil der potentiellen Nutzer der Vorteil der Befahrung größer ist als der Nachteil der zu entrichtenden Maut. Bestehen hin-

gegen aktive maut-freie Umfahrungsmöglichkeiten, kann kaum eine wirtschaftliche Tragfähigkeit für ein F-Modell erwartet werden. Zur Reduzierung des Privatfinanzierungsbedarfs zwecks Sicherstellung einer für die Nutzer akzeptablen Maut-Höhe ist eine staatliche Anschubfinanzierung möglich.

Als Verfügbarkeitsmodell werden Bauverträge mit Dienstleistungsanteilen bezeichnet, die auf keiner speziellen gesetzlichen Grundlage basieren. Diese Modellform kann sowohl für Ausbau- als auch für Neubauprojekte mit anschließender Erhaltungs- und Betriebsverantwortung beim privaten Betreiber Verwendung finden. Anders als bei den Konzessionsmodellen ist das Betreiberentgelt hierbei unabhängig von der Nutzerhäufigkeit, sondern bemisst sich nach der Verfügbarkeit der Infrastruktur und der Leistungsqualität. Diese Modellform wird u. a. für den Ausbau der Bundesautobahn A 7 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg und dem Autobahndreieck Bordesholm zur Anwendung kommen.

Die Vorteile einer ÖPP liegen vor allem in der Möglichkeit, Infrastrukturvorhaben zeitlich beschleunigt, wirtschaftlich effizient und qualitativ nachhaltig zu realisieren. Zudem können durch eine Nutzerfinanzierung, wie z. B. im F-Modell, öffentliche Haushalte um die Höhe des privataufgebrachten Investitionsvolumens sowie Kosten für Betrieb und Erhaltung entlastet werden.



## Alternative Finanzierungsinstrumente

Im Zuge der Finanzmarktkrise haben sich die Finanzierungsbedingungen für langfristige Infrastrukturprojekte deutlich verschlechtert. Mittlerweile ist zwar wieder eine Verbesserung eingetreten, allerdings ist der Markt der Bankenfinanzierung weiterhin schwierig und eng. Dabei gilt Deutschland als sicherer Hafen für Investoren und Infrastrukturprojekte sind als langfristig stabile und sichere Investitionen am Markt gefragt.

Die Europäische Kommission hat gemeinsam mit der Europäischen Investitionsbank die Initiative EU 2020 Projektanleihen ins Leben gerufen. Die Initiative soll eine Eröffnung von Infrastrukturinvestitionen für den Kapitalmarkt und damit für einen größeren Kreis von Investoren, beispielsweise auch für Versicherungen und Pensionsfonds, bewirken. Um die Platzierung von Infrastrukturanleihen zu unterstützen, hat die Europäische Investitionsbank ein Absicherungsinstrumentarium entwickelt, mit dem ein für Investoren attraktives Anleiherating erreicht werden soll. Ziel der Initiative ist eine wirtschaftliche Optimierung der Privatfinanzierung von Infrastrukturvorhaben.

### fordert:

auf Landesebene muss die Baurechtsschaffung für wichtige Infrastrukturprojekte vorangetrieben werden, um landesseitig die Voraussetzung für eine Projektrealisierung zu erfüllen

die Finanzierung von Infrastrukturprojekten mit bundesweiter volkswirtschaftlicher Bedeutsamkeit (insbesondere Projekte zur Hinterhafenlandanbindung) sollten von der Länderquote entkoppelt werden

Planbarkeit und Transparenz für Erhaltung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verbessern mit stärkerer Entkopplung der Finanzierungsmittel für Verkehrsinfrastruktur Haushalte und Umsetzung von Finanzierungskreisläufen

Säule der Nutzerfinanzierung weiter stärken

Einsatz von ÖPP-Modellen und alternativen Finanzierungsinstrumenten, um Infrastrukturprojekte zügig planwirtschaftlich und nachhaltig zu realisieren

# 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 Hafenspanne
- 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 unter Berücksichtigung der Interessen von Wirtschaft und Bürgern in Ostholstein



## Luftverkehr

- eine gemeinsame Luftverkehrspolitik der fünf norddeutschen Bundesländer
- der Hamburg Airport soll unter Nutzung vorhandener Reserven marktgerecht weiterentwickelt werden
- Die Flächen in Kaltenkirchen dürfen auf keinen Fall verkauft werden, damit die Option eines Flughafenneubaus Kaltenkirchen bestehen bleibt, der den künftigen Anforderungen der wachsenden Metropolregion Hamburg gerecht werden kann.



## 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 mit der Ertüchtigung der Schleusen
- zeitnahe Umsetzung der Ausbaupläne für den Hamburger Hafen unter Berücksichtigung eines stetigen Dialogs mit der Wirtschaft im Rahmen des Hafenentwicklungsplans 2025

## Strukturpolitischer Ausschuss UVNord

### 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.  
– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein  
Paradeplatz 9  
24768 Rendsburg  
Tel. 04331-1420-43  
Fax 04331-1420-50  
froehlich@uvnord.de

### Heinrich J. Grüter

Verband der Mittel- und Großbetriebe  
des Einzelhandels Nord e. V.  
Kurze Mühren 2  
20095 Hamburg  
Tel. 040-336441/42  
Fax 040-336542  
office@vmg-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 (CDH) e.V.  
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 Reeder  
Esplanade 6 / IV  
20354 Hamburg  
Tel. 040-35097-256  
Fax 040-35097-211  
meenke@reederverband.de  
www.reederverband.de

### Olaf Meuser

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

### Dr. Philipp Murmann, MdB

Zöllner Holding GmbH  
Radewisch 40  
24145 Kiel  
Tel. 0431-7027-140  
Fax 0431-7027-220  
philipp.murmann@zoellner.de  
www.zoellner.de

### Prof. Dr. Beatrix Palt\*

INP – Institut für Nachhaltiges Projektmanagement  
Osterstraße 69  
20259 Hamburg  
Tel. 040-23518547  
b.palt@inp-hamburg.com  
www.inp-hamburg.com

### Volker Putz

Putz & Partner Unternehmensberatung AG  
Gertrudenstraße 2  
20095 Hamburg  
Tel. 040-350814-11  
Fax 040-350814-80  
volker.putz@putzundpartner.de  
www.putzundpartner.de

### Eberhard Rauch\*

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

### Heinrich Ritscher

Unternehmensverband Unterelbe-Westküste e.V.  
Markt 36  
25746 Heide  
Tel. 0481-62043  
Fax 0481-63874  
ritscher@unternehmensverband.de  
www.unternehmensverband.de

### Ingo Scheuse

Unternehmensverband Kiel e.V.  
Lindenallee 16  
24105 Kiel  
Tel. 0431-33936-21  
Fax 0431-33936-33  
scheuse@uvkiel.de  
www.uvkiel.de

### Sebastian Schulze\*

UVNord – Vereinigung der Unternehmensverbände  
in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V.  
– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein  
Paradeplatz 9  
24768 Rendsburg  
Tel. 04331-1420-55  
Fax 04331-1420-50  
schulze@uvnord.de

### Jan-Nikolas Sonntag

Verband des Kfz-Gewerbes Schleswig-Holstein e.V.  
Faluner Weg 28  
24109 Kiel  
Tel. 0431-53331-20  
Fax 0431-525067  
sonntag@kfz-sh.de  
www.kfz-sh.de

### Martin Sprätz

Sprätz Umwelttechnik e. K.  
An der Rellau 7  
25462 Rellingen  
Tel. 04101-80808-0  
Fax 04101-80808-22  
m.spraetz@spraetz-umwelttechnik.de  
www.spraetz-umwelttechnik.de

### Norbert Stock

UVNord – Vereinigung der Unternehmensverbände  
in Hamburg und Schleswig-Holstein e. V.  
– BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein  
Paradeplatz 9  
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. 04321-873-1010  
Fax 04321-873-1029  
henningvoigt@voigt-logistik.de  
www.voigt-logistik.de

### Jens van der Walle\*

Werner Vollert Entsorgung GmbH & Co. KG  
Kortenhof 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

### Patrick Woletz\*

Investitionsbank Schleswig-Holstein  
Fleethörn 29-31  
24103 Kiel  
Tel. 0431-9905-3259  
Fax 0431-9905-2797  
patrick.woletz@ib-sh.de  
www.ib-sh.de

\*Mitglied redaktionelle Arbeitsgruppe

## Impressum

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

Haus der Wirtschaftsverbände  
Paradeplatz 9  
24768 Rendsburg  
Telefon 04331-1420-51  
Telefax 04331-1420-50

info@uvnord.de  
www.uvnord.de

Erscheinungsdatum: Juni 2013

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

Redaktion: Jens van der Walle, Michael Thomas Fröhlich

Redaktionelle Gesamtverantwortung: Michael Thomas Fröhlich

Layout: RD Druck & Verlagshaus OHG

Herstellung: RD Druck & Verlagshaus OHG

Fotografien/Grafiken: Airbus, Autokraft, Michel Kreuz,  
Femern A/S, Dietrich Habbe, MAX JACOBI Spedition GmbH,  
Marianne Obst, Michael Penner (Hamburg Airport), Gregor  
Schlaeger (Lufthansa Technik), Michael Staudt, SWN,  
RD Druck & Verlagshaus OHG, Rendsburg Port GmbH



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

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

[www.uvnord.de](http://www.uvnord.de)