UVNord Postfach 9 10 24758 Rendsburg

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschaftsausschuss
Herrn Dr. Andreas Tietze, Vorsitzender
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

per E-Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/6121

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

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Hauptgeschäftsführer
Michael Thomas Fröhlich

Telefon 04331 1420-43
Telefax 04331 1420-50
E-Mail froehlich@uvnord.de

Rendsburg, 13. August 2021
Fr./Te.

Gesamtstellungnahme UVNord

zum Alternativantrag der SPD zu „Chancen der Festen Fehmarnbeltquerung für Schleswig-Holstein entwickeln und nutzen“ (Drucksache 19/2985)

Potentiale der Festen Fehmarnbeltquerung nutzen
(Drucksache 19/3034)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 28. Juni d. J. und danken für die Gelegenheit, zu dem vorgenannten Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

Aufgrund der Bedeutung haben wir alle 107 angeschlossenen Mitgliedsverbände von UVNord angehört, die derzeit mehr als 66.000 Mitgliedsunternehmen mit über 1,75 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Schleswig-Holstein und Hamburg betreuen.

Haus der Wirtschaft · Kapstadtring 10 · 22297 Hamburg – Postfach 60 19 69 · 22219 Hamburg · Tel. 040 6378-5100
Haus der Wirtschaftsverbände · Paradeplatz 9 · 24768 Rendsburg – Postfach 9 10 · 24758 Rendsburg · Tel. 04331 1420-51
Internet: www.uvnord.de

Vorbemerkung:

Der Fehmarnbelt-Tunnel wird eine Verkehrsachse zwischen Mitteleuropa und dem baltischen Raum ermöglichen, die beide Regionen erheblich näher zusammenbringen wird. Der Personen- und Warenverkehr wird schneller und kostengünstiger möglich sein, was die Grundlage für Wachstum und künftigen Wohlstand im nördlichen Teil des gesamten Kontinents legt. Dadurch rückt Schleswig-Holstein in eine deutlich zentralere Lage als bisher. Eine solche Zentralität alleine eröffnet Chancen wie nicht zuletzt die im vergangenen Oktober vorgestellte Studie „Nordwärts“ eindrucksvoll illustriert hat, die das Kieler Institut für Weltwirtschaft federführend erstellt hat. Nicht zuletzt ist die feste Fehmarnbelt-Querung auch unter dem Gesichtspunkt der ökologischen Nachhaltigkeit zu begrüßen, unter anderem da eine Verlagerung von Transportkapazitäten auf die Schiene zu erwarten sind oder weil die kürzeren Reisezeiten auf der Landverbindung von Hamburg nach Kopenhagen besser mit der Flugverbindung konkurrieren kann.

UVNord unterstützt den vorgelegten Antrag der SPD-Fraktion. Entscheidend ist neben der Realisierung des Fehmarnbelt-Tunnels, des Fehmarnsund-Tunnels auch die jeweilige Anbindung an die Verkehrswege auf Straße und Schiene. Hierfür muss die angrenzende Verkehrsinfrastruktur modernisiert und an die Leistungsfähigkeit der gesamten entstehenden überregionalen Verkehrsachse, in Teilen entlang der A1, angepasst werden. Im Einzelnen bedeutet dies:

- Im **Straßenverkehrsnetz** ist der vierstreifige Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden unabdingbar, um die Anbindung des Tunnels bei Inbetriebnahme sicherzustellen. Des Weiteren müssen die auszubauenden Bundesautobahnen A20 und A21 die schon jetzt dringend gebotene Entlastung Hamburgs bringen; das gilt insbesondere für die westliche Elbquerung. Um die Verbindung mit der Westküste herzustellen, bedarf außerdem die B202 einer Ertüchtigung. Mit Blick auf die Verkehrsströme südlich der Elbe sind die Lückenschlüsse der A14 zwischen Karstädt und Magdeburg und der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wichtig. Zur besseren Anbindung des Hamburger Hafens als Transport- und Logistikzentrum muss der Bau der A26 ebenso vorangetrieben werden wie der Ersatzbau für die Köhlbrandbrücke. In Anbetracht des steigenden Verkehrs- und Transportaufkommens ist sicherzustellen, dass das Angebot an attraktiven Rastplätzen insbesondere für LKW dem zu erwartenden Mehrbedarf Rechnung trägt. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Städte und Gemeinden insbesondere in der touristisch attraktiven Region Ostholstein als Ausweichdestinationen genutzt werden. Mit Blick auf die bereits bestehende Fährverbindung ist dafür Sorge zu tragen, dass der Anleger in Puttgarden gut angebunden ist, um die Fährverbindung als alternatives Transportsystem im Wettbewerb und als infrastrukturelles „back up“ zu erhalten.

- Eine gleichwertige Bedeutung wie der Ertüchtigung des Straßennetzes kommt der **Anbindung der Schienenverkehrswege** zu. Vordringlich ist dafür Sorge zu tragen, dass die Anbindung von Puttgarden über Lübeck nach Hamburg zeitgleich mit dem Fehmarnbelt-Tunnels – und auf deutscher Seite ebenso des Fehmarnsund-Tunnels – fertiggestellt wird. Nach jetzigem Stand muss dies folglich bis 2029 passieren. Für den Hamburger Raum von Bedeutung ist die zügige Realisierung der S4 von der Hamburger Innenstadt nach Bad Oldesloe, da dies ein wichtiger Baustein für den Nahverkehr auf einem eigenen Streckennetz ist. Zu einer zeitgemäßen Anbindung der bestehenden Strecken an die neue Verkehrsachse gehört darüber hinaus eine Vielzahlt an Maßnahmen wie beispielsweise der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke von Lübeck nach Schwerin mit Gleisbogen bei Bad Kleinen ebenso wie der Strecke von Neumünster nach Bad Oldesloe. Darüber hinaus müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, um die Region aktiv an die Belt-Querung anzubinden. Gerade der Lübecker Raum benötigt als Knoten für den Schienenverkehr im Güterbereich neue Strukturen wie die sogenannte Nordkurve, um den Lübecker Hauptbahnhof zu entlasten und die Fahrtroute zu optimieren. Zu untersuchen wäre nach unserem Dafürhalten zudem die Anbindung der Bahnstrecke von Kiel nach Lübeck an die Neubaustrecke von Lübeck nach Puttgarden mittels einer Gleiskurve bei Neustadt in Holstein. Zu prüfen wären darüber hinaus Ausbauvorhaben wie beispielsweise der Strecke von Lübeck über Büchen nach Lüneburg oder die Wiedereinrichtung der Trasse von Ratzeburg über Zarrentin nach Hagenow. Die Leistungsfähigkeit des Regionalverkehrs und des Güterverkehrs in der Metropolregion Hamburg ließe sich auf diese Weise steigern. Neben der Infrastruktur kann auch durch Optimierungen im Streckenbetrieb eine verbesserte Verbindung der Metropolregionen Hamburg und Öresund erzielt werden, beispielsweise durch regelmäßig verkehrende Schnellzüge. Auch die Einführung einzelner Expresszüge zusätzlich zum geplanten Fern- und Regionalfahrplan wäre zu prüfen. Nicht zuletzt würden Früh- und Spätverbindungen sowohl für Touristen als auch für Pendler und Dienstreisende das Angebot in passender Weise abrunden. Gerade dem Tourismus könnte auch eine verbesserte Nahverkehrsanbindung, wie sie in Form stündlich verkehrender Regionalzüge zwischen Lübeck und Nykøbing geplant ist, dienlich sein.

Grundsätzlich sei angemerkt, dass es wie bei allen Infrastrukturgroßprojekten auch hier entscheidend auf die Akzeptanz vor Ort ankommt. Um diese zu stärken sind zum einen Verfahren anzustreben, die eine frühzeitige Beteiligung und Einbeziehung der Öffentlichkeit gewährleisten. Die hierfür und für die allgemeine effiziente und rechtssichere Planung notwendigen Kapazitäten und Expertisen in den Verwaltungen sind unbedingt vorzuhalten. Zum anderen kommt es darauf an, dass Anlieger von Infrastruktureinrichtungen von einer bestmöglichen Abschirmung von Lärm und Erschütterungen profitieren.

Für einen weiteren konstruktiven Dialog stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Thomas Fröhlich