



# Lebensadern Deutschlands

---

*Die Stimme der Sozialen  
Marktwirtschaft*

Ahrensburger Liste 2021

# Vorwort

## Wirtschaftsrat legt nächste Priorisierung für die norddeutschen Verkehrsprojekte vor

**Hinter den USA und China ist Deutschland drittgrößter Warenexporteur und -importeur der Welt. In den letzten Jahren haben die Exporte fast zur Hälfte der Wirtschaftskraft Deutschlands beigetragen.** Nirgendwo wird dies so deutlich, wie im Bereich des Ex- und Imports über den kombinierten Seehafen-, Straßen- und Schienenverkehr in der Republik. Laut Statistischem Bundesamt exportierte Deutschland 2020 Waren im Wert von 1.205 Milliarden Euro und importierte Waren im Wert von 1.025 Milliarden Euro über die bestehende Verkehrsinfrastruktur. Ein Großteil der Ex- und Importe der deutschen Wirtschaft wird über die deutschen Seehäfen und den damit zusammenhängenden Straßen- und Schienennetzen abgewickelt.

Allein ein Viertel der deutschen Arbeitsplätze hängt direkt oder indirekt vom Ausfuhrgeschäft ab; in der Industrie ist es sogar mehr als jedes zweite Beschäftigungsverhältnis. Die Exportwirtschaft stellt damit das Fundament der deutschen Volkswirtschaft und die wirtschaftliche

Lebensgrundlage unserer Gesellschaft dar. Der Außenhandel ist also von wesentlicher Bedeutung für die Überlebensfähigkeit der Nation. Zugleich hat sich die deutsche Volkswirtschaft aber auch von globalen Entwicklungen abhängig gemacht, auf die sie nur teilweise Einfluss hat. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit und der wirtschaftliche Wohlstand eines Landes sind stark abhängig von einer konkurrenzfähigen und hochverfügbaren Infrastruktur. Das war schon im alten Rom so und hat sich seitdem nicht geändert.

Gleichzeitig stehen Außenwirtschaft und Außenhandelsfinanzierung vor der großen Herausforderung, die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft mitzugestalten. Aus Sicht der Außenhandelsfinanzierung ergeben sich hieraus einerseits zusätzliche kalkulatorische Risiken, andererseits aber auch Chancen, neue Technologien voranzutreiben, mit deren Hilfe die Nachhaltigkeitsziele umgesetzt werden können. An der Zielsetzung, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Außenwirtschaft zu



Adobe Stocks 36080147 © Andrea Sachs



# Vorwort

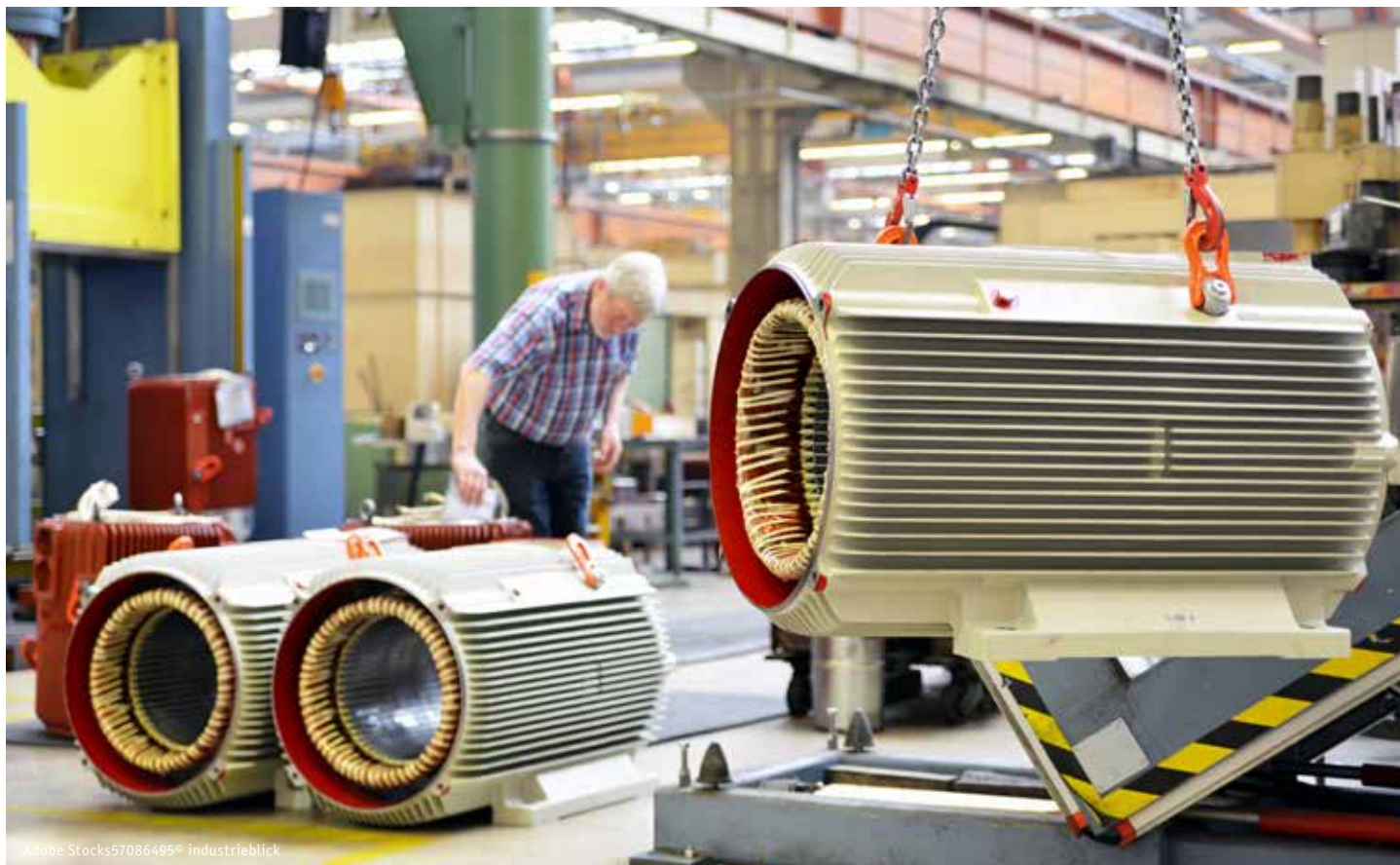
gewährleisten, muss auch die Infrastrukturoptimierung gemessen werden. Wir brauchen ein intelligentes, digitalisiertes, funktionierendes und effizientes Verkehrssystem des 21. Jahrhunderts, und zwar jetzt, um erfolgreich zu sein, dem internationalen Wettbewerb standhalten und die Klimaziele erreichen zu können. Anders als in der Vergangenheit darf es nicht um Verkehrsvermeidung, sondern es muss um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gehen, also die Nachhaltigkeitstrias, die ökonomischen, sozialen und ökologischen Ziele einer integrierten Verkehrspolitik müssen miteinander gleichwertig verbunden werden. Nur so lassen sich die Entwicklungsziele durch eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung auch umsetzen. Die Ahrensburger Liste 2021 identifiziert zukunftsrelevante Notwendigkeiten und zeigt Implikationen für die erforderlichen Veränderungen auf. Deutschland muss diese Herausforderung gemeinsam mit den Menschen, der Industrie und der Politik anpacken und Lösungen auch umsetzen.

**Die zentrale Frage ist:** Wie ertüchtige ich welche Mobilitätsinfrastruktur, die die Basis der Volkswirtschaft und die wirtschaftliche Existenz der deutschen Gesellschaft darstellt, wie finanziere ich die Weiterentwicklung der Mobilitätsinfrastruktur?

Die fünf nördlichen Landesverbände des Wirtschaftsrates der CDU e.V. fordern den Bundestag und die Länderparlamente und Landesregierungen in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein dazu auf, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach einem gemeinsam beschlossenen Fahrplan voranzutreiben.

Die dafür notwendigen, gemeinsamen Prioritäten sind erstmals im September 2015 in der Ahrensburger Liste 4.0 vorlegt worden und werden hiermit zur Version 2021 fortgeschrieben. Wir danken den mitwirkenden Unternehmen für das großzügige Stiften ihrer Kompetenzen.

*November 2021*



Adobe Stocks57086495® industrieblick

# Ahrensburger Liste 2021 Zusammenfassung

Die Exportnation Deutschland braucht eine innovative und leistungsfähige Infrastruktur

Daher fordert der Wirtschaftsrat die Optimierung dieser Infrastrukturen unter der Maßgabe, schnell eine hohe, verlässliche Verfügbarkeit zu erreichen.

Wir müssen die Infrastrukturen ertüchtigen und parallel die Klimaziele erreichen. Zusätzlich müssen wir neue Technologien entwickeln, wie grüner Wasserstoff und Elektrolyseanlagen. Der Norden ist dafür prädestiniert. Wasserstoff erzeugt keine Emissionen und wird auch nicht mit fossilen Brennstoffen hergestellt. Natürlich gibt es auch blauen Wasserstoff, der aus Gas gewonnen werden kann, aber wir wollen möglichst sämtliche CO<sub>2</sub>-Emissionen vermeiden.



Technologieoffenheit als Strategie

**Energie ist ein knappes Gut.** Das gilt nicht nur für fossile Energieträger, sondern auch für erneuerbare Energien. Doch selbst wenn es für die Energiegewinnung aus Sonnenstrahlung, Windkraft, Biomasse und Wasserkraft keine technischen Potenzialgrenzen gäbe, würde ihr massiver Ausbau Mensch und Umwelt mit unerwünschten Wirkungen konfrontieren. Denn umweltneutral sind auch die erneuerbaren Energien nicht.

Der Umstand, dass auch klimaneutrale Energien zumindest mittelfristig nicht im Überfluss vorhanden sind, hat Folgen für die Strategie zur Mobilität des 21. Jahrhunderts. Sie ist weit mehr als eine Entwicklung, die lediglich den Austausch der Antriebssysteme von Fahrzeugen zum Ziel hat. Vielmehr geht es auch darum, den Energieverbrauch zu senken. Notwendigerweise ruht diese Entwicklung damit auf zwei Säulen: Auf einer Mobilitäts- und einer Energieentwicklung.

Grüner Wasserstoff ist weltweit auf absehbare Zeit in einem nicht ausreichenden Maße verfügbar. Jedenfalls nicht so viel, dass es sinnvoll wäre, damit alle Autos zu betanken. Außerdem sind andere Branchen viel dringender auf Wasserstoff angewiesen, wie zum Beispiel die Luftfahrt oder die Stahlindustrie. Neben der Technologieoffenheit brauchen wir Technologieklarheit. Es bedarf einer Kapazitätsstruktur bei dem Einsatz neuer Brennstoffe und bei der Optimierung der Infrastruktur.





# Ahrensburger Liste 2021 Zusammenfassung

## Zeit, Qualität und Verfügbarkeit sind entscheidenden Faktoren

**Essentiell für die Forcierung der Mobilitätsentwicklung und der Digitalisierung ist**, dass wir die Verkehrsträgerstrukturen Straße, Bahn, Wasserstraßen und Flughäfen als eine symbiotische Quadratur verstehen müssen.

Es gibt gegenseitige Abhängigkeiten in der Quadratur der einzelnen Sektoren. Eine Schwerpunktsetzung in einem Sektor würde kurz- und mittelfristig zu einer Unwucht in der Volkswirtschaft und somit zu destruktiven Chaos- und Akzeptanzverlusten in der Bevölkerung für die Entwicklung führen. Wir brauchen kreative Lösungen, die bis 2035 die Verkehrsinfrastrukturen ertüchtigen und teilweise neu errichten und das bei fehlenden, nicht ausreichenden Planungs- und Realisierungsressourcen des Staates. Basis dafür sind die Projekte des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans.

Wir brauchen Lösungen, wie wir trotz Verschuldungsbremse und „knapper Kassen“ robust und in ungewöhnlicher Höhe massiv investieren und schnell, hochverfügbar realisieren können, ohne dass es sich substantiell auf die Inflationsrate auswirkt. Die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur stützt sich heute auf die staatlichen Einnahmen aus der Energiesteuer. Mit einem Aufkommen von rund 40 Milliarden Euro ist sie die wichtigste Verbrauchssteuer

des Bundes. Hieraus finanzieren sich die jährlichen Ausgaben des BMVI für die Verkehrsinfrastruktur von rund zehn Milliarden Euro. Die nicht für den Verkehr aufgewendeten Milliarden fließen in den Gesamthaushalt. Mit der Energiewende im Verkehr und einem sinkenden Verbrauch von fossilen Kraftstoffen werden diese Einnahmen von Jahr zu Jahr sinken. Insofern braucht es schon jetzt kreative Lösungen, die bisher vorherrschenden Steuerfinanzierung auf ein neues Fundament zu setzen. Dafür braucht es eine verstärkte Nutzerfinanzierung und eine Senkung der Kfz-Steuern. Neben der Sicherung der Finanzierung lässt das Prinzip der Nutzerfinanzierung intelligente ökologische Steuerungen zu.

Wir brauchen neben der Technologieoffenheit bei der Mobilitätswende eine Methodenoffenheit bei der Beschaffung von Infrastrukturen. **Die Ziele, die erreicht werden sollen, bestimmen die Form der Realisierung und nicht umgekehrt.** Konventionelle und lebenszyklusbasierte Methoden, wie Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP), sind Instrumente, die genutzt werden müssen. Das Ziel und dessen zeitliche und qualitative Erreich- sowie Verfügbarkeit müssen die Beschaffungsart bestimmen und nicht umgekehrt.



# Ahrensburger Liste 2021 Zusammenfassung

## Deutschland hat ein Ressourcen- und Umsetzungsproblem:

- Der Staat verfügt derzeit schon beim Regelbetrieb nicht über ausreichende personelle Planungs- und Umsetzungsressourcen. Eine stärkere Einbeziehung des Leistungspotentials der Privatwirtschaft ist daher zwingend erforderlich.
- Es ist erkennbar, dass im Infrastrukturausbau die Realisierungsressourcen im Planungs- und Bausektor zunehmend angespannt sind. Die Digitalisierungs- und Mobilitätsoffensive führt in den kommenden Jahren zu einer zusätzlichen, massiven, signifikanten Steigerung an komplexen Projekten in allen Infrastruktursektoren. Die Rahmenbedingungen müssen daher zur Stärkung des Anbietermarktes umgehend verbessert werden. Es müssen Aspekte wie z.B. Potentiale für technologische Innovationen bei den Ausschreibungen, Arbeitskräftezugang und der Wirtschaftsstandort auch für internationale Unternehmen attraktiver gestaltet, also auch mehr international übliche Beschaffungsformen angeboten werden, so dass auch der Anbietermarkt parallel zum Wachstum der Investitionen steigt.
- Schaffung eines Infrastrukturfonds, mit dem Haushaltsmittel sicher für die Verkehrsprojekte verwendet und langfristig über die Lebenszyklen verstätigt werden können. Bei den Projekten sollte, wie bei der Europäischen Union, eine Finanzierungsoffenheit bestehen: Das Ziel ist entscheidend. Eine Überjährigkeit und Planungssicherheit für die Projekte bis 2035 muss sichergestellt werden.



ptenarsaal bundestag ©jens schicke



# Ahrensburger Liste 2021 Zusammenfassung

- Beschleunigung von Genehmigungs- und Planungsverfahren
- Beschleunigungsbeschlüsse per Gesetz durch den Deutschen Bundestag bei allen Infrastrukturprojekten des vordringlichen Bedarfs sowie bei Projekten der Digitalisierung
- Genehmigungsverzicht bei der Elektrifizierung der Bahnstrecken, bei Ersatzbauten, Fahrradwegtrassen, Beseitigung der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung durch Einführung von Schwellenwerten
- Überprüfung des Verbandsklagerechts unter dem Gesichtspunkt der Beschleunigung der Mobilitätswende
- Einführung einer Stichtagsregelung für Einwände und Klagen am Ende der jeweiligen Öffentlichkeitsbeteiligung
- Beim Ausbau dieser wichtigen Verkehrsrouten sind zielgerichtete Priorisierungen erforderlich. Im Rahmen der Verkehrspolitik müssen künftig der Ausbau der deutschen Hauptverkehrsachsen, die Beseitigung von Engpässen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten und die Verbesserung der Schnittstellen zwischen europäischem Binnenmarkt und Weltmarkt in den Vordergrund rücken.



# Ahrensburger Liste 2021 Zusammenfassung

## Ahrensburger Liste 2021

**Im Straßenverkehr sind in den kommenden fünf Jahren die Kapazität der Nord-Süd-Magistralen zu optimieren und die Ost-West-Achsen auszubauen.** Dafür sind Methoden der Realisierung zu wählen, die das Ziel unter Verfügbarkeitsaspekten am schnellsten erreichen.

Die A20, A26, E233, A39, der Nord-Ostsee-Kanal sollten daher als ÖPP (Verfügbarkeitsmodelle wie beim Ausbau der A7, keine Mautmodelle) realisiert werden. Sie müssen in den kommenden sechs Jahren gebaut werden. Die Engpässe im nationalen transeuropäischen Straßennetz und deren Verbindungen zu den Häfen und Schienen müssen beseitigt werden. Ein Wandel der Gesellschaft geht nur mit der Wirtschaft und nicht gegen sie.

Beim Straßenbau ist zukünftig der Fahrradwegausbau stärker als bisher zu beachten. Die Kommunen sollten von den Kosten zu 100% freigestellt werden. Im Schienenverkehr müssen die Gesamtkapazität und die Elektrifizierung des deutschen Netzes in den kommenden 5 Jahren auf mindestens 70% erhöht werden, Engpässe sind durch nachfragegerechten Ausbau der Schienenverkehrsknoten zu beseitigen.

Die Methodenvielfalt zum Zweck der zeitnahen Ertüchtigung der Bahninfrastruktur muss erhöht werden. Die DB AG verfügt nicht über ausreichend personelle Planungs- und Realisierungsressourcen. Daher sollten alle Beschaffungsformen für die Infrastruktur zugelassen werden und die Privatwirtschaft stärker in die Planungs- und Bauverfahren einbezogen werden.

Wir müssen uns auf Schienenverkehrskorridore konzentrieren, auf denen das größte Verkehrswachstum von und zu den Häfen erwartet wird, wie z.B. Hamburg, Bremen, Hannover, Fehmarn-Belt-Hinterlandanbindung und die Alpha-Trasse in Niedersachsen. Auch der ÖPNV ist nicht zu vergessen, wie die S4 aus Hamburg heraus. Häfen-, Wasserstraßen-, und Schleusenausbau, an Weser, Elbe und dem Nord-Ostsee-Kanal, sowie robuster Küsten- (Deichbau) und Hochwasserschutz an den Flüssen muss schnell und effizient realisiert werden. Dazu bedarf es, wie beim Straßen- und Schienenausbau, einer Offenheit bei der Beschaffungsart.

Methodenoffenheit bei der Beschaffung von Infrastrukturen ist erforderlich. Konventionelle und lebenszyklusbasierte Methoden, wie ÖPP (Verfügbarkeitsmodelle), sind





# Ahrensburger Liste 2021 Zusammenfassung

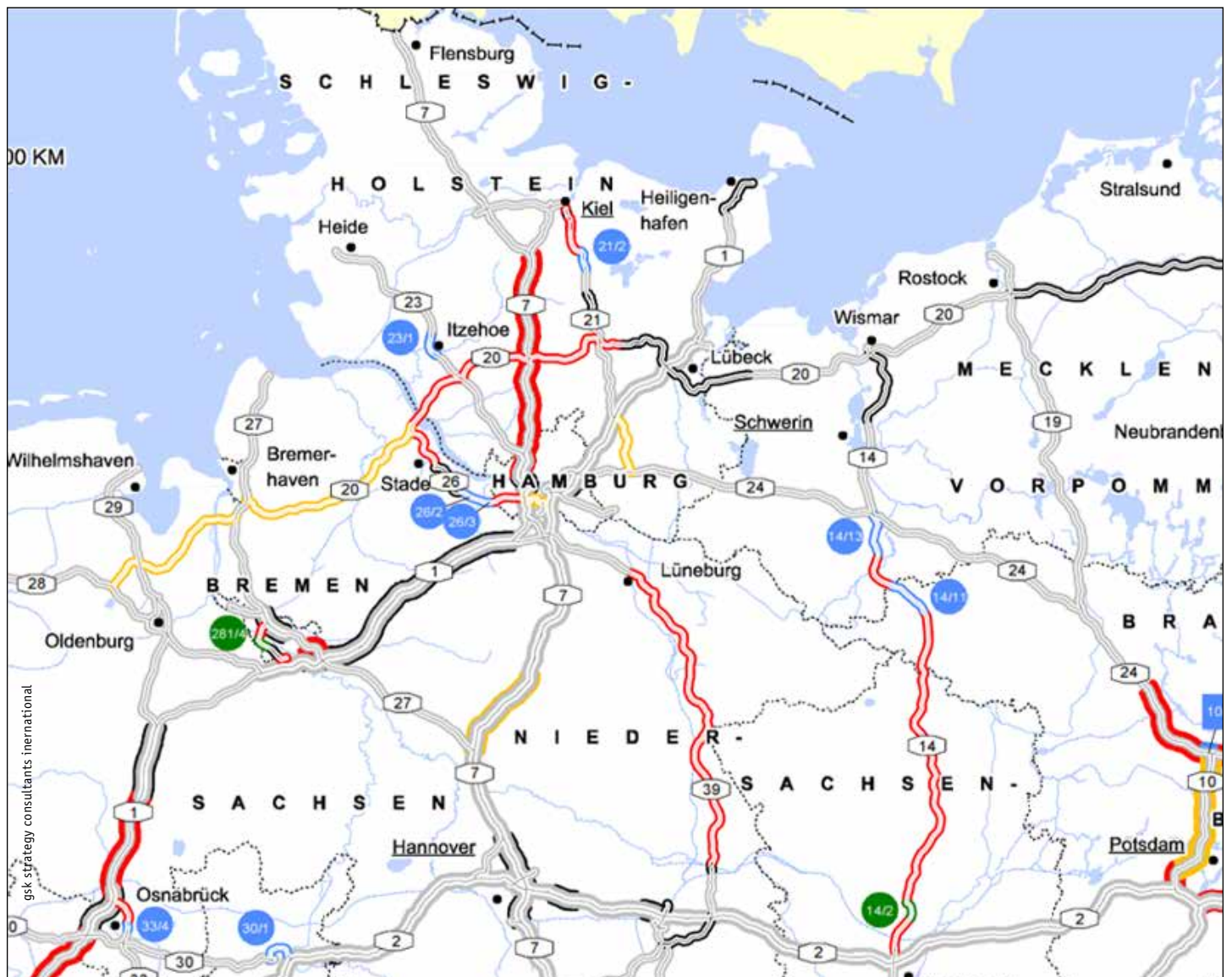
Instrumente, die auch genutzt werden müssen. Die Ziele, die bei Wasserstraßen sowie Küsten- und Hochwasserschutz erreicht werden sollen, bestimmen die Form der Realisierung und nicht umgekehrt. Die EEG-Umlage für Landstrom, um die Schiffsemissionen zu senken, sollte bis zum Abschluss der Mobilitätswende 2035 auf Null gesenkt werden. Das sollte auch für Elektrofahrzeuge auf dem Land sowie für die grüne Wasserstoffproduktion gelten.

Des Weiteren ist es dringend erforderlich, die EU-Rahmenbedingungen für den Einsatz alternativer Kraftstoffe und die Regulierungen des Zugangs der umweltschädlichsten Schiffe in die EU-Häfen zu regeln, so dass ein Anreiz

zum Umbau auch der maritimen Wirtschaft geleistet wird. Das System Verkehrsträger, d.h. die effiziente Nutzung der Verkehrsträger Wasser-Straße-Schiene bei getrenntem oder multimodalem Einsatz, ist zu verstärken. Jeder Verkehrsträger muss seine Stärken in das Verkehrssystem einbringen, um Skalen- und Energieeffekte zu verwirklichen.

## Aktualisierung der Ahrensburger Liste

Dieses Dokument erhebt die A20/A26, E233, A21 und die A39, die Fahrrinnenanpassung der Elbe, den Ausbau des NOK sowie die Elektrifizierung der Bahnstrassen als die am höchsten priorisierten Verkehrsprojekte.



# Priorisierungskriterien Netzrelevanz

## Netzrelevanz

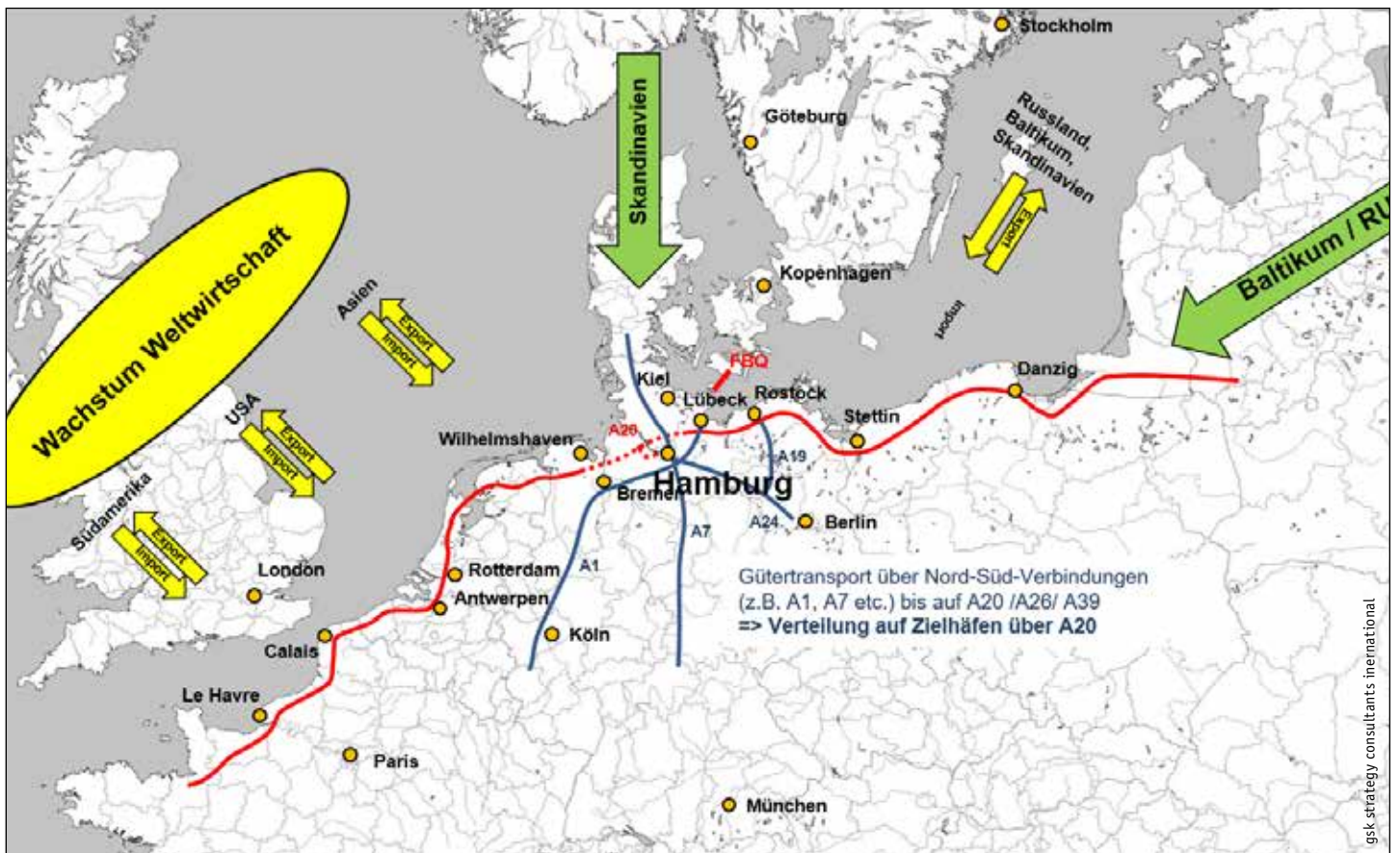
Die strukturelle Erhaltung und Weiterentwicklung des bestehenden Infrastrukturnetzes bildet die wesentliche Grundlage für eine funktionierende Wirtschaft. Durch den Lückenschluss von etwa 200 km Länge entsteht eine durchgängige 2.000 km lange Küstenautobahn, die alle wichtigen Häfen von Frankreich über die Niederlande, Belgien und Deutschland bis nach Polen miteinander vernetzt. Folgende deutsche Häfen müssen an die Küstenautobahn angeschlossen werden:

- Kiel und Nord-Ostsee-Kanal
- Brunsbüttel
- Rostock
- Wismar
- Lübeck
- Hamburg
- Cuxhafen
- Wilhelmshafen
- Bremerhaven

## Ergebnis:

Mit der Herstellung des Lückenschlusses geht eine erhebliche Verkürzung der Reise- und Transportzeiten von Norden über den Fehmarn-Belt und Osteuropa Richtung der Nordseehäfen und nach Westeuropa sowie von Westen und Osten nach Norden einher.

Das führt zur Umsetzung der transnationalen Routenplanung der EU und zu einer Stabilisierung und Stärkung gegenüber den Mittelmeerhäfen. Das herzustellende Teilstück der A20 und der Verbindler zwischen der A7 und der A20, aber ebenso die A26 sowie die A39, welche essentiell ist für den Transport von Volkswagen zu den Häfen, werden zur Umfahrung und Entlastung von Hamburg dringend gebraucht. Hier fließt der gesamte Verkehr von Norden und Osten hindurch. Der Binnenverkehr zwischen Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein wird dadurch wesentlich entlastet, und die Fahrzeiten werden verkürzt, was sich erheblich auf Stauzeiten, Unfallzahlen, Umweltbelastungen und die Lärminderung in den Regionen der fünf Bundesländer auswirken wird.





# Priorisierungskriterien Alternativrouten

## Engpass Hamburg und Umland

Die derzeitig genutzten transeuropäischen Alternativrouten führen alle durch die Stadt Hamburg:

- Das Verkehrsnetz innerhalb Hamburgs sowie das der durchführenden Autobahnen und Schienen, sind an der Kapazitätsgrenze.
- Besonders kritisch sind die bestehenden Elbquerungen, die sich alle in einem kritischen Zustand befinden und Ausfall drohen kann.
- Durch hohes Verkehrsaufkommen entstehen viele Staus, zusätzliche Umweltbelastungen und eine hohe Unfallquote im Großraum Hamburg.
- Zeitverluste im privaten und wirtschaftlichen Sektor führen zu volkswirtschaftlichen Schäden
- Ausweichverkehre über Bundes- und Landstraßen führen zu Straßenschäden, zusätzlichem Lärm, Umweltbelastungen sowie Gefährdung von Schulwegen.
- Ein weiterer Ausbau der bestehenden Strecken Lübeck – Hamburg bzw. Hamburg – Bremen schafft keine Abhilfe für den Flaschenhals Hamburg.

Mögliche Alternativroute für Skandinavien (von Fehrn) und Polen in die Niederlande

- A1 (Lübeck – Hamburg – Bremen)
- A28 (Bremen – Oldenburg – Westerstede)

Mögliche Alternativroute für Skandinavien (Norddänemark) in die Niederlande

- A7 (Dänemark – Hamburg (Elbtunnel)– A281 – A1 bis Bremen) dann
- A28 (Bremen – Oldenburg – Westerstede)

Hamburg ist das Nadelöhr. Dieser Zustand stört die wirtschaftliche Stabilität, den Personen- und Warenverkehr innerhalb der Europäische Union und die Entwicklung in den norddeutschen Küstenländern. Durch den Neubau der A20 und der A26 wird Hamburg umfahren und so der Verkehr innerhalb von Hamburg wesentlich entlastet, Staus werden verhindert, die Umwelt entlastet, es wird eine Ausfallstrecke bereitgehalten, die Zu- und Abfahrzeiten werden verkürzt und die Unfallquote reduziert.



# Priorisierungskriterien Verkehrssicherheit

## Verbesserungen durch den Lückenschluss:

### Durch den Lückenschluss der Küstenautobahn wird die Verkehrssicherheit wie folgt verbessert:

- Verbilligung von Beförderungsvorgängen
- Erhaltung der Verkehrswege
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- räumliche Vorteile
- Entlastung der Umwelt
- Verminderung von Staus, die eine erhöhte Unfallgefahr und Zeitverlust darstellen
- Reduzierung und Verteilung des Schwerlastverkehrs, insbesondere auf der 4-streifigen A28
- Entlastung für die Anwohner von Hamburg, Bremen und Oldenburg
- Reduzierung der Wegezeiten in oder um die Städte
- Reduzierung der Staus und Wartezeiten

- Reduzierung der Lärm- und Feinstaubbelastungen durch Umfahrung von Hamburg und Bremen
- Verringerung der Stressbelastung bei den Mobilitätsnutzern





# Priorisierungskriterien Ökologie

## Verbesserung durch einen zügigen Infrastrukturausbau:

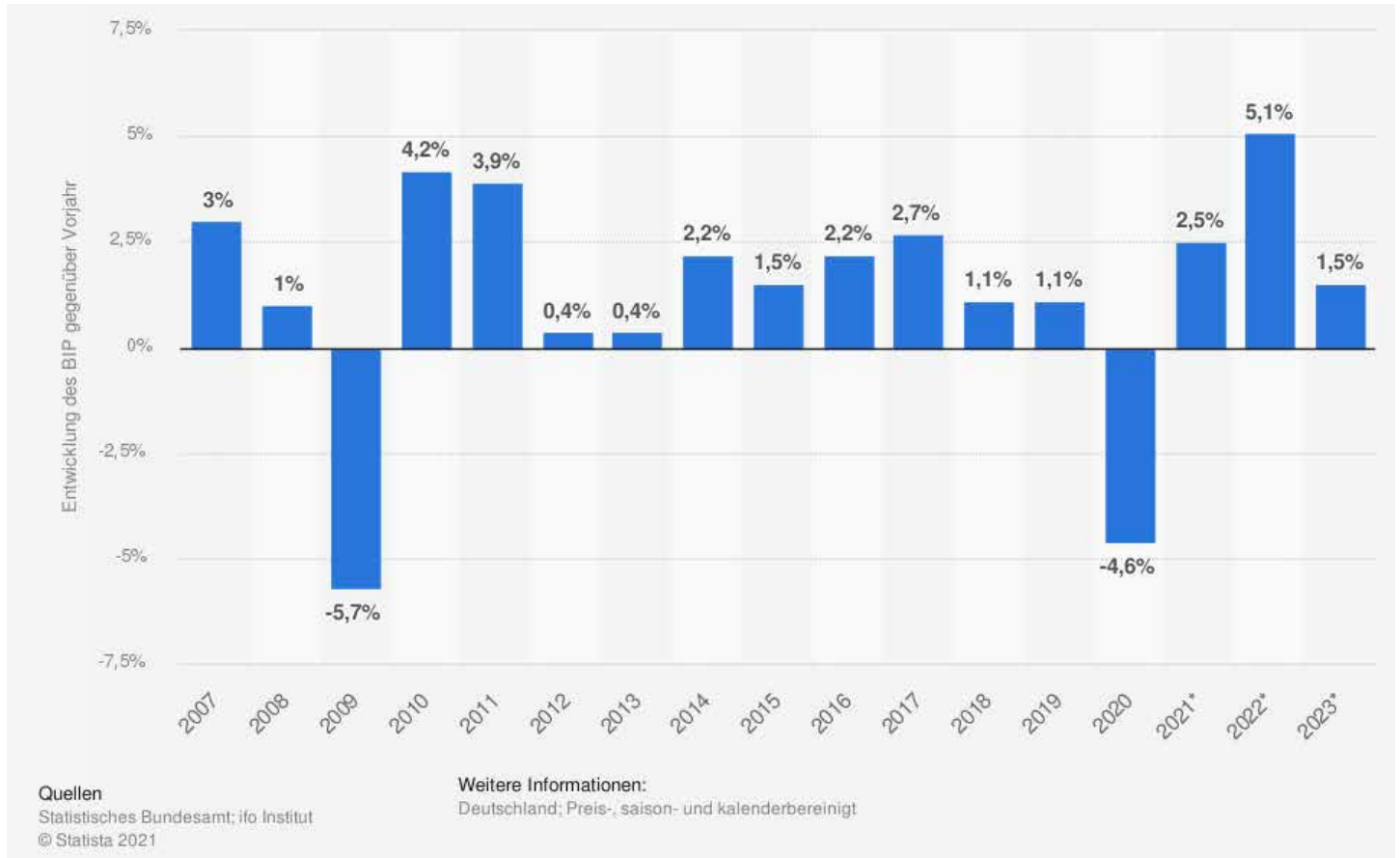
- CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren sich: Nachhaltige Verkehrspolitik durch die zeitnahe Verzahnung von Ökologie, Soziales und Wirtschaft
- Wertvolle Biotope: Schaffung von ökologisch hochwertigen Ausgleichsflächen durch Qualitätserhöhungen zum Ist-Zustand
- Flächen werden weniger in Anspruch genommen: Durch den Lückenschluss wird das Verkehrsaufkommen auf diesen Umgehungsstraßen klimaverträglich moderiert.
- Gesundheit der Menschen wird im erheblichen Maße weniger gefährdet: Minderung der Emissionen von klimarelevanten Spurengasen und Lärm in den Regionen durch eine aktivere Verkehrslenkung und über zentrale Routen, so dass eine ökonomisch effiziente, sozialverträgliche und umweltschonende, nachhaltige Verkehrsentwicklung gewährleistet werden kann.
- Verminderung von Staus, dadurch Minderung der Schadstoffbelastung und weniger Unfälle
- Verkehrsentlastung in den Regionen durch Reduzierung und Konzentration des Schwerlastverkehrs
- Reduzierung der Wegezeiten durch Reduzierung von Staus und Wartezeiten
- Verringerung der Stressbelastung bei den Mobilitätsnutzern und den Anwohnern in den regionalen Städten und Dörfern, durch die bisher der Verkehr durchfloss
- Ausbau der bestehenden Strecken führt nicht zu diesen Zielen



***Wirtschafts- und Verkehrswachstum sowie Pariser Klimaabkommen sind integrale Teile der Entwicklung. Sie sind Voraussetzung und notwendige Folge für eine erfolgreiche Entwicklung Deutschlands und der Optimierung des europäischen Binnenmarktes im 21. Jahrhundert.***

# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft

Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts in Deutschland von 2007 bis 2020 und Prognose des ifo-Instituts bis 2023





# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft

## Bruttoinlandsprodukt

Merkmal	Einheit	2020	2020 1. VJ	2020 2. VJ	2020 3. VJ	2020 4. VJ	2021 1. VJ	2021 2. VJ
preisbereinigt <sup>1</sup>	%	-4,6	-1,5	-11,3	-3,6	-1,9	-3,3	9,8
preis-, saison- und kalenderbereinigt	%	-4,9	-1,8	-10,0	9,0	0,7	-2,0	1,6
in jeweiligen Preisen	Milliarden Euro	3 367,6	859,8	774,1	853,4	880,3	847,2	859,3
je Einwohner <sup>2</sup>	Euro	40 494	10 338	9 312	10 263	10 581	10 191	10 337
je Erwerbstätigem (Produktivität) <sup>1,3</sup>	%	-3,8	-2,0	-10,3	-2,3	-0,6	-1,9	9,8

<sup>1</sup> Veränderung gegenüber dem Vorjahr beziehungsweise Vorjahresquartal

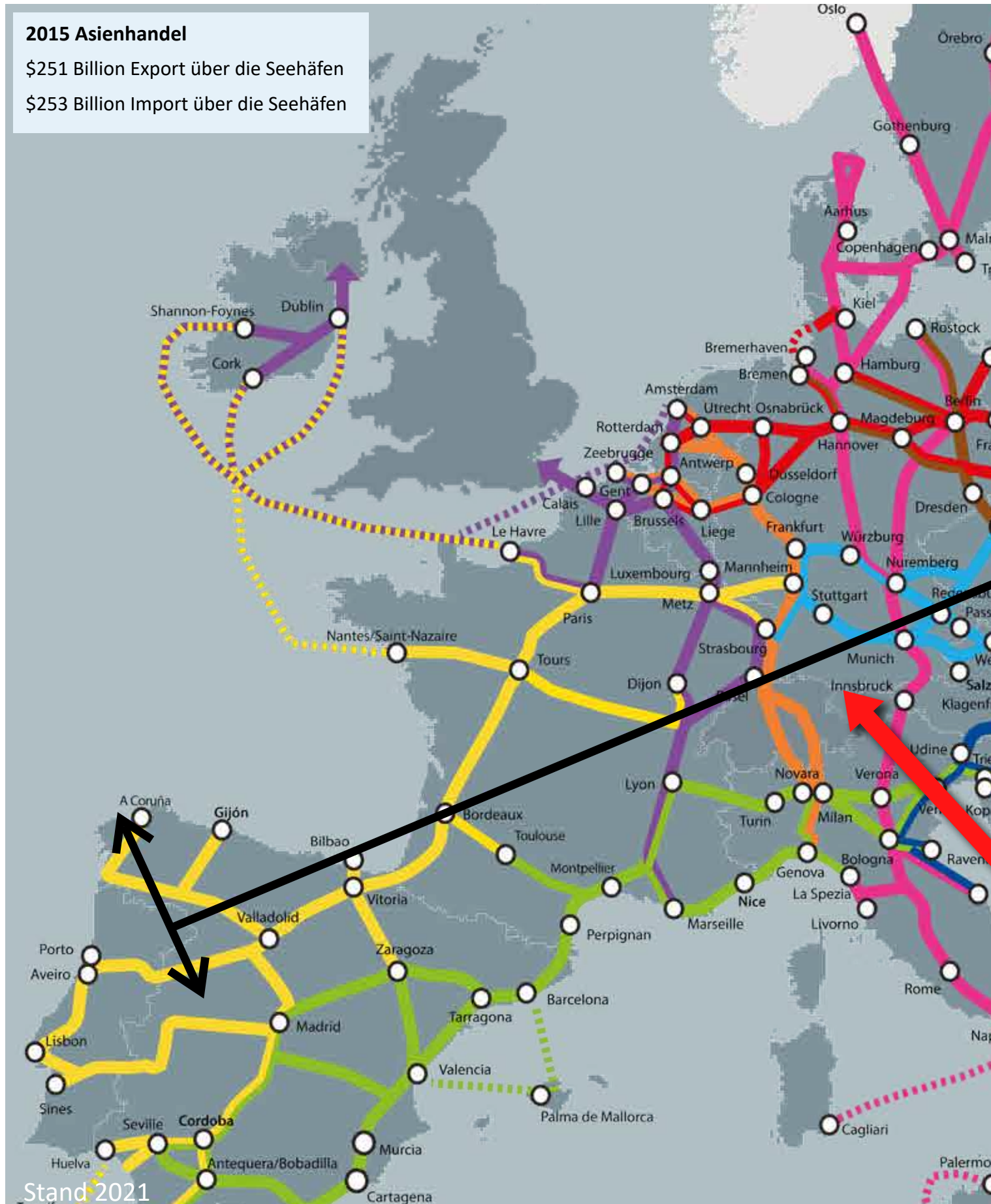
<sup>2</sup> Ergebnisse der laufenden Bevölkerungsstatistik ab 2011, davor Rückrechnungen auf Basis des Zensus

<sup>3</sup> Preisbereinigtes BIP je Erwerbstätigem



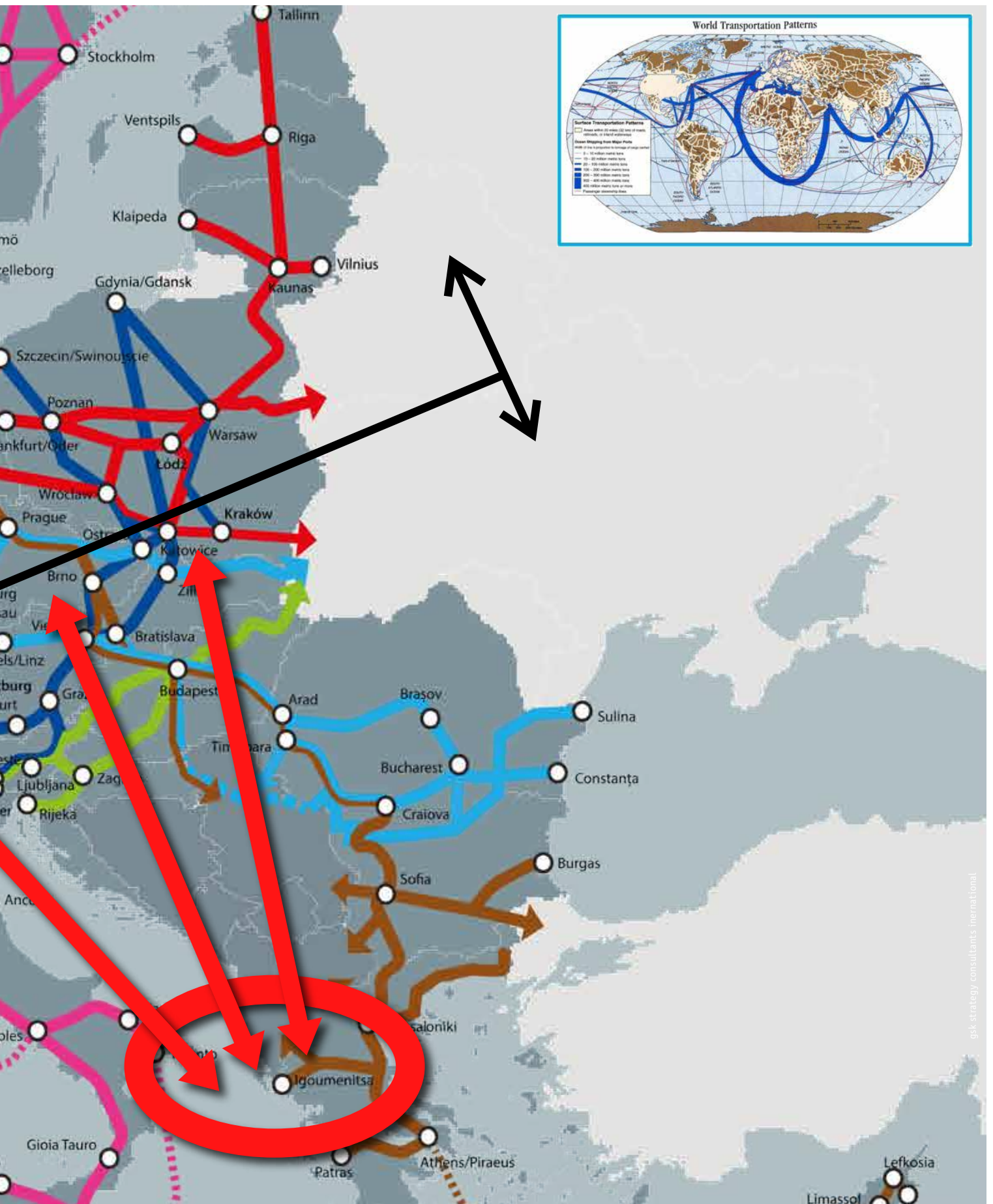
# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft

Einzugsbereich der deutschen Häfen, bei Ertüchtigung der Infrastruktur



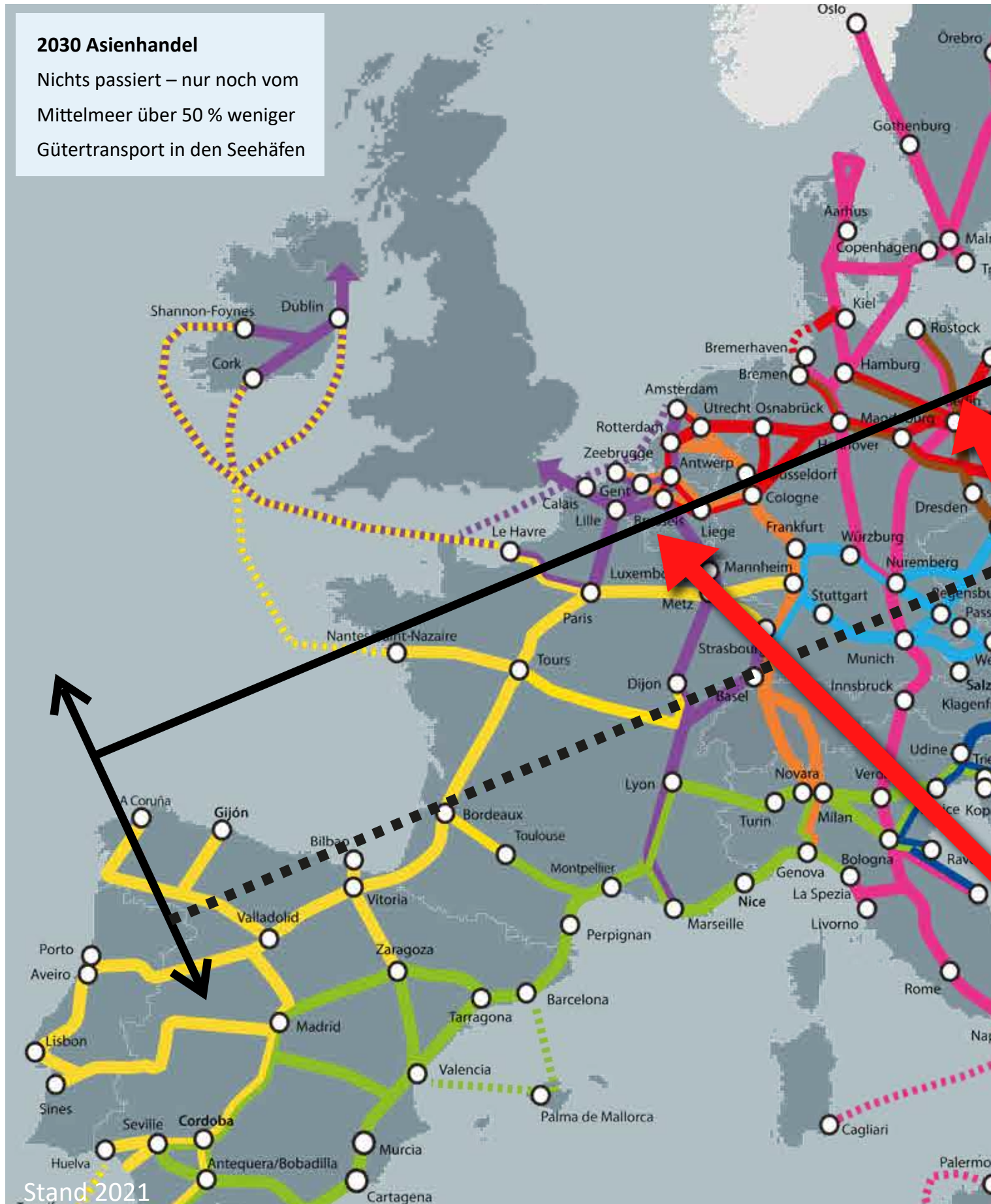


# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft



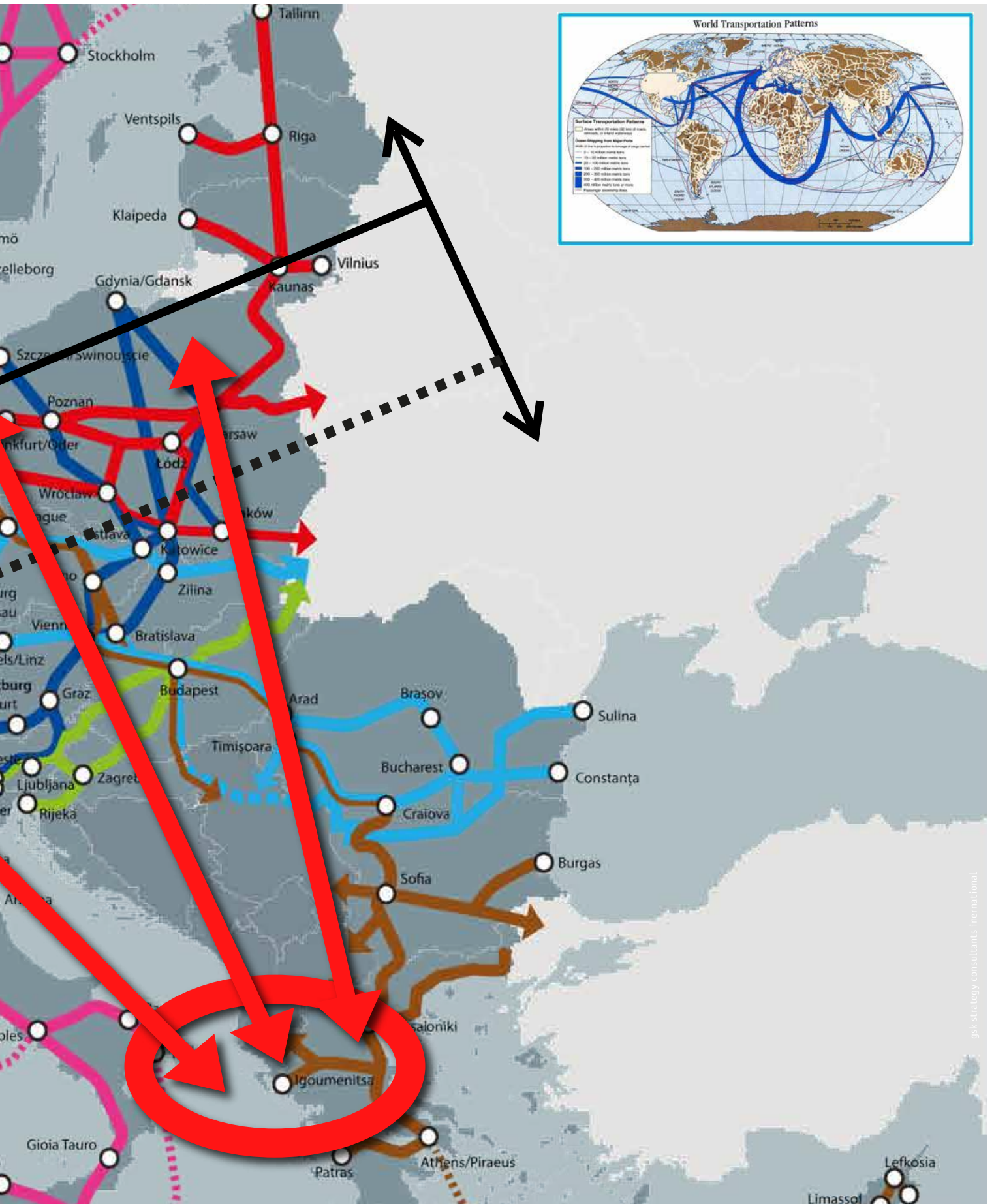
# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft

Rückentwicklung der deutschen Häfen, bei fehlender Ertüchtigung der Infrastruktur, vorteil des durch Chinesen betriebenen Hafens Piräus und genutzten Suezkanal





# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft



gsk strategy consultants international

# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft

## Wirtschaft profitiert von A20-Erweiterung, Anschluss an das transnationale Verkehrsnetz

- Wettbewerbsfähigkeit der Exportwirtschaft und der deutschen Seehäfen bleibt auch in der Zukunft erhalten
- Effiziente und qualitative Transportnetze führen zu CO<sub>2</sub>-Neutralität und zusätzlicher Beschäftigung in Europa
- Infrastruktur wird an die erhöhten Anforderungen durch den europäischen Binnenmarkt und die Anforderungen aus dem Pariser Klimaabkommen auch für die Zukunft angepasst
- Wirtschaftliche Zusammenführung der Seehäfen an der Ostsee, Benelux und Frankreich. Dadurch Stabilisierung der deutschen Seehäfen und der Exportwirtschaft
- Standortvorteile für die Industrie, auch im Hinterland, wodurch zunehmend die Arbeit zu den Wohnorten der Menschen kommt und nicht umgekehrt
- wettbewerbsfähige Produkte durch sinkende Transportkosten
- Industrie hat mehr Möglichkeiten zur Standortauswahl => sinkende Grundstückskosten
- Metropolregion Hamburg wird gestärkt durch schnellere und bessere Erreichbarkeit (Arbeitnehmer/ Tourismus)
- Häfen und Wasserstraßen können optimaler ausgelastet und somit zukunftssicher gestaltet werden
- Mobilitätsoptimierung schafft Wirtschaftswachstum, Innovation und Naturschutz



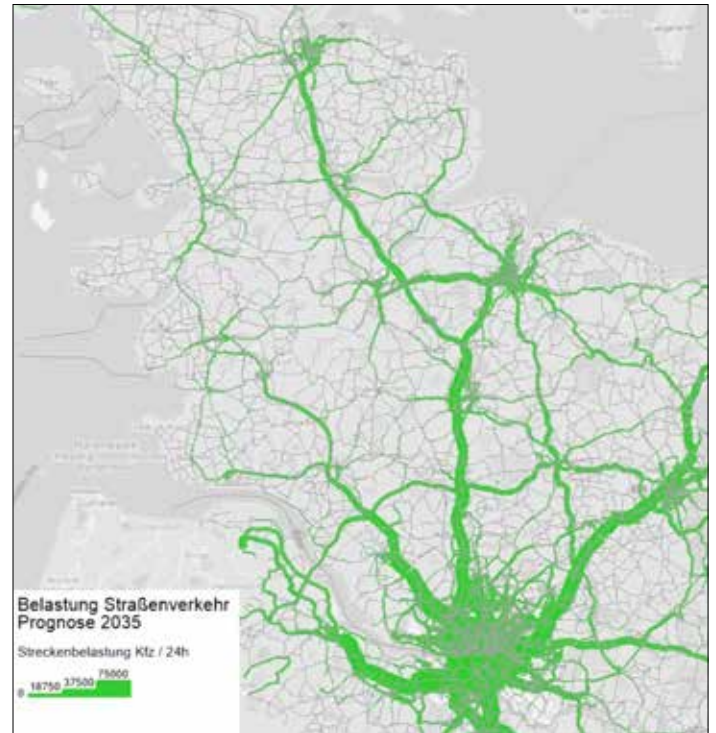


# Priorisierungskriterien Volkswirtschaft

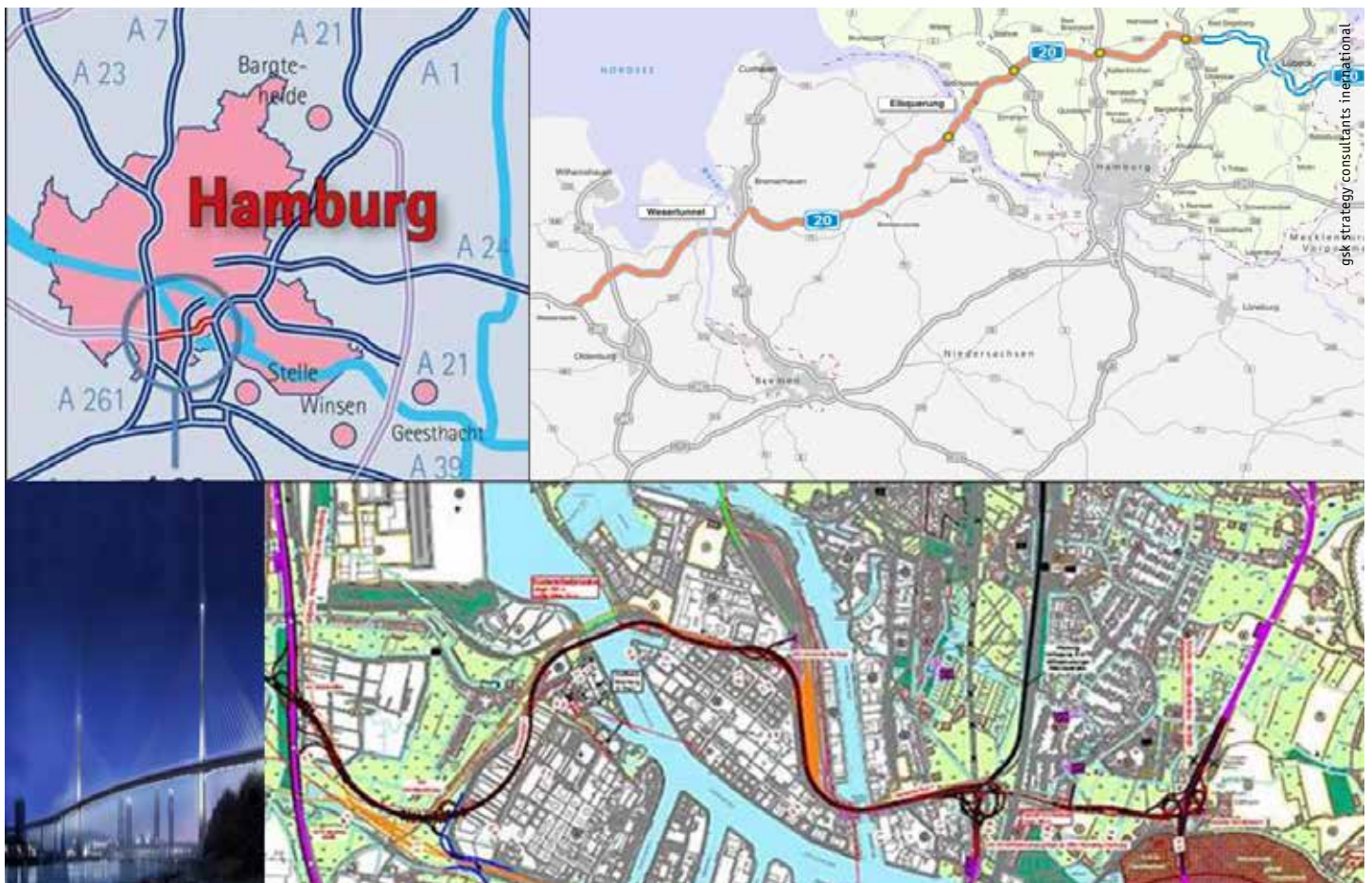
## Straßenbau Kostenvorteile

### Am Beispiel der A 7, Netzweite Effekte:

- Lebenszyklus-/Gesamtverantwortung beim privaten Partner
- Verzahnung Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb, Nutzung der privaten Planungsressourcen
- Privater muss Mehrkosten aufgrund von Planungs-, Bau- und Managementfehlern selbst tragen
- Anreize für eine zügige Projektrealisation und hohe Verfügbarkeit
- frühere Realisierung volkswirtschaftlicher Wachstumseffekte
- deutlich kürzere Bauzeiten
- Verringerung von Verkehrsbeeinträchtigungen
- Der Mittelstand ist an allen Pilotprojekten beteiligt: 60-80% des Projektvolumens wird regional/lokal erwirtschaftet
- Förderung von ökologischen und technischen Innovationen im Bereich Bau, Betrieb und Erhaltung



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein





# Priorisierungskriterien Umweltentlastung

- reduzierte schwere Unterhaltskosten auf A1 und A28
- reduzierte Verkehrsbehinderungen auf der A7
- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch frei fließenden Verkehr
- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch kürzere Wege
- Lärmreduzierung um Hamburg, Bremen und Oldenburg und in Schleswig-Holstein
- effiziente, wettbewerbsfähige Land- und Seefrachtverkehre





# Realisierung Zeit & Kosten

## Realisation Zeit und Kosten

Die A20 hat eine primäre Bedeutung für die Exportwirtschaft und die Häfen in Deutschland und eine elementare Verbindungsfunktion zum Fehmarnbelprojekt. Daher besteht ein hoher Fertigstellungsdruck. Die A20 sollte, ähnlich wie die A7, als Verfügbarkeitsmodell realisiert werden.

Der Lückenschluss der A20 muss vollständig realisiert werden. Das heißt konkret, wenn in einem Abschnitt des sich noch in Planung befindlichen Lückenschlusses der A20 Baurecht besteht, soll sofort gebaut werden. Ein Ausbau nur bis zur A7 in Schleswig-Holstein würde dazu führen, dass es zu einer weiteren, erheblichen Verzögerung des Ausbaus kommt. Staus und erhöhte Ausfallwahrscheinlichkeiten der A7 gefährden die Verbindenfunktion der A26, womit auch die strategischen Vorteile der A20, gerade in Kombination mit der Fehmarnbeltrasse, hinfällig wären. Für die Abschnitte 7, 8 der A20 (Tunnel+Hinterland) wird es in 2022 Baurecht geben, daher muss dann auch prioritär dort mit dem Bau begonnen werden.

Die A26 als Verbindung der A20 mit der Innenstadt Hamburgs sichert die Anbindung Hamburgs an die A20 und die A7. Der Bau der A20 kann beschleunigt werden, wenn die Realisierung der A20/A26 in einem Projekt zusammengefasst und zeitgleich gebaut werden.

Um einen zeitnahen Fertigstellungstermin bis 2025 erzielen zu können, muss mit Ausschreibungen als Verfügbarkeitsprojekt in 2022 begonnen werden. Die Kosten für die A20 und das Teilstück A26 inkl. Tunnel sind mit 4,2 Milliarden Euro veranschlagt. Unter Wirtschaftlichkeits-, Qualitäts- und Realisierungsaspekten sowie der Minimierung von Schnittstellen beim Bau und der Möglichkeit von einer parallelen Realisierung A20-A26-Tunnel sollte der Ausbau als ein Projekt schnittstellenfrei umgesetzt werden. Ein lebenszyklusbasierte Projektrealisierung ist aufgrund dieser Kriterien in den Vordergrund zu stellen ebenso wie eine Nutzerfinanzierung.

## Straßenbau Kostenvorteile

**A20/A26: Aus gesellschaftlichen**, sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Gründen ist eine Ausschreibung des Projektes 2022 erforderlich.

Aus Kosten-, Zeit- und Qualitätsgründen sollte aus der Realisierung ein integratives Projekt strukturiert werden, unter Berücksichtigung eines lebenszyklusbasierten Ansatzes, inklusive Instandhaltung, vergleichbar mit dem A7-Ausbau in Schleswig-Holstein.



# Realisierung Zeit & Kosten

## Bahn und ÖPNV

**Aus Sicht der Verkehrsgeographie nimmt der Norden eine elementare Lage in Deutschland ein und bildet das Bindeglied zwischen Mitteleuropa und Skandinavien sowie Ost- und Westeuropa.**

Gerade Dänemark und Schleswig-Holstein bilden einen ähnlich strukturierten Eisenbahnraum bestehend aus nicht elektrifizierten Flachlandstrecken mit relativ langen Streckenabschnitten und großen Netzmaschen aufgrund der aufgelockerten Raum- und Siedlungsstruktur. Auf den Strecken verläuft ein ausgeprägter Transitkorridor in Nord-Süd-Richtung zwischen Jütland/Skandinavien und Mitteleuropa.

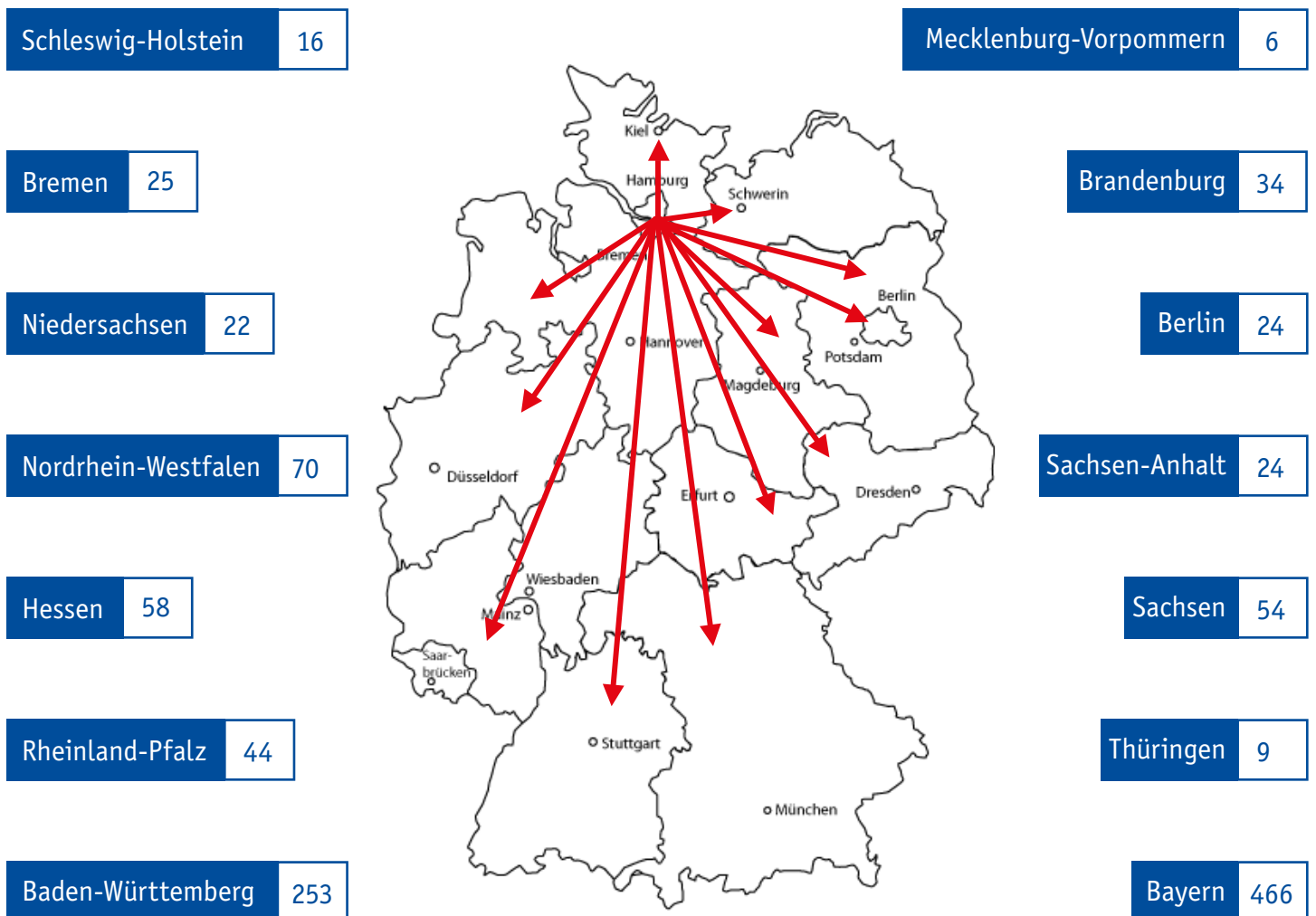
Der Norden und gerade das Land Schleswig-Holstein ist aus Sicht der Energiewirtschaft ein aufstrebendes Energieerzeugerland. Insbesondere wird Windenergie onshore

und offshore gewonnen und steht als Elektrizität massiv zur Verfügung. Aufgrund der oben dargestellten verkehrsgeographischen Lage und Funktion betreffen Entscheidungen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung des Bahnverkehrs unmittelbar den transeuropäischen Schienenfernverkehr.

Die Betriebslänge der Eisenbahninfrastruktur in Schleswig-Holstein beträgt zum Beispiel ca. 1.246 km, davon sind:

- 485 km zwei-/mehrgleisig (39 %)
- 761 km eingleisig (61 %)
- 367 km elektrifiziert (30 %)
- 879 km nicht elektrifiziert (70 %)
- Mit einem Anteil von 30 % elektrifizierten Strecken liegt zum Beispiel Schleswig-Holstein weit unter dem Bundesdurchschnitt, der ca. 60 % beträgt.

## Containerzugverbindungen an/ab Hamburg pro Woche: 1.105 Verbindungen/Woche



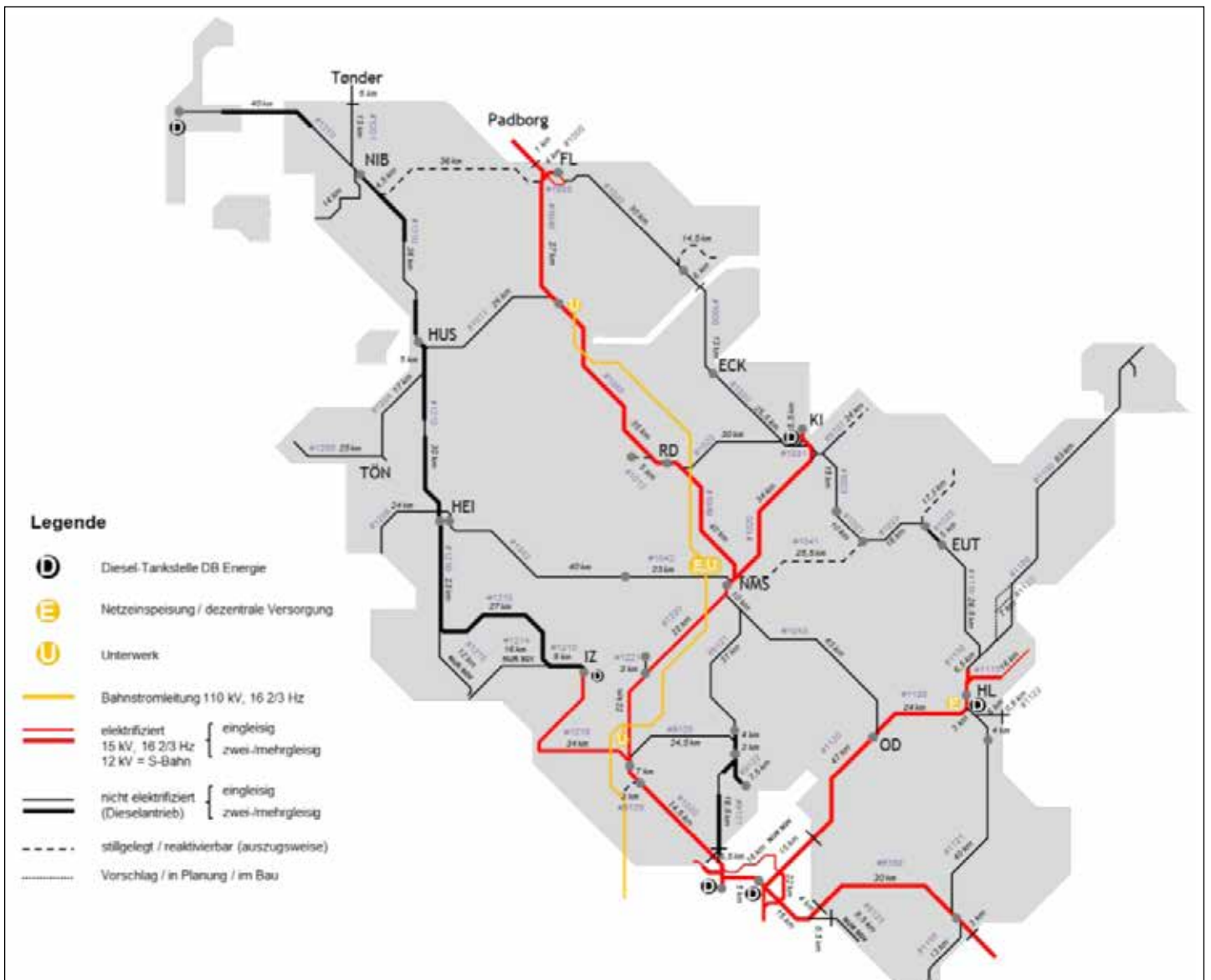
Quelle: Hamburg Hafen Marketing Stand 04/2019



# Realisierung Zeit & Kosten

Insbesondere der Elektrifizierungsgrad ist nicht ausreichend. Aufgrund der Verbindungsfunktion der Bahntrassen zwischen den Häfen und des ausreichend vorhandenen Windstroms ist es zwingend erforderlich, dass die Elektrifizierung im Rahmen eines bundesweiten Modellprojektes in den kommenden fünf Jahren auf 100 % in SH und auch in den anderen norddeutschen Bundesländern deutlich ausgebaut wird. Wir müssen wieder größer denken und anpacken! Eine Beschleunigung von Aktivitäten zur Umsetzung der Klimaschutzziele und der Lösung des Transportchaos im Norden ist in den kommenden fünf Jahre erforderlich.

Der systembedingt große Zeitbedarf für Elektrifizierungs- und Ausbaurvorhaben von der Planung bis zur Inbetriebnahme steht dabei aktuell noch im Widerspruch zu den Zielterminen für die Senkung des CO<sub>2</sub>- Ausstoßes und sollte daher sehr stark verkürzt werden. Windstrom ist im Norden in ausreichendem Maße vorhanden, so dass sich die fünf norddeutschen Bundesländer sehr gut für die Modellregion „Elektrifizierung der Bahntrassen“ eignen. Dafür bedarf es, wie bei den Straßen, einer Methodenoffenheit in der Beschaffung der Infrastruktur. Das Ziel ist entscheidend, nicht die Art der Beschaffung. Lebenszyklusbasierte Anwendung sollten in den Fokus genommen werden.



# Realisierung Zeit & Kosten

## Häfen/NOK

**Schifffahrt ist das logistische Fundament für eine funktionstüchtige Weltwirtschaft.** Ob deutsche Maschinen für die USA, australisches Eisenerz für die deutsche Stahlindustrie oder elektronische und optische Erzeugnisse aus Asien: die Transportschifffahrt ist das Herz des globalen Handels und Garant für unseren Wohlstand. Es werden rund 90 % aller weltweit gehandelten Güter auf dem Seeweg transportiert – vom Fernseher über Lebensmittel bis hin zur Kleidung. Längst hat sich die Schifffahrt für die globalisierte Welt bei der Beschaffung von Rohstoffen und Wirtschaftsgütern zu einer überlebenswichtigen Branche entwickelt. Allein in den letzten 20 Jahren hat sich nach der United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) erneut der weltweite Seegüterumschlag nahezu verdoppelt. Dieser Trend wird durch weiter zunehmende internationale Arbeitsteilung und wachsende Weltbevölkerung anhalten. Dies gilt gleichermaßen für die Hochsee wie für die Küstenschifffahrt.

Unsere exportorientierte und umweltbewusste deutsche Industrie ist somit auf funktionsfähige und effiziente Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen angewiesen.

Laut Jahresbericht des Zentralverbands Deutscher Seehäfen (2019) werden zwei Drittel des deutschen Außenhandels über deutsche Seehäfen verladen. Am Beispiel des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) kann man sehr gut die Bedeutung einer Hinterlandanbindung erkennen. Der NOK ist für die norddeutschen Nordseehäfen, im besonderen Maße den Hamburger Hafen, der entscheidende Wettbewerbsvorteil gegenüber den Westhäfen in den Niederlanden und Belgien. Nach Aussage von Hafen Hamburg Marketing (HHM) sicherte der NOK allein im Hamburger Hafen in 2019 über 50 Millionen Tonnen Ladungsumschlag, was ca. ein Drittel des Gesamtumschlags war.

Darüber hinaus ist der NOK nicht nur für den Hamburger Hafen von entscheidender Bedeutung, sondern auch für die süddeutschen Bundesländer. Mit einer exportorientierten Wirtschaft gehören Bundesländer wie Bayern und Baden-Württemberg, aber auch Nordrhein-Westfalen zu den größten Handelspartnern des Hamburger Hafens. Sollte der NOK nicht in seiner vollen Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen, leiden auch alle Bundesländer, die die deutschen Nordseehäfen als Logistikdrehscheibe nutzen.



Adobe Stocks\_66925961\_eyetronic



# Realisierung Zeit & Kosten

Darüber hinaus ist der NOK ein wesentlicher Baustein des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Durch seine Weg- und Zeitvorteile stellt die Bundeswasserstraße Nord-Ostsee-Kanal für die internationale Schifffahrt einen großen wirtschaftlichen und ökologischen Vorteil dar. In der vom Institut für Weltwirtschaft (IfW) erstellten Studie im Mai 2021, wurde der gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Nord-Ostsee-Kanals ebenso untersucht wie seinen Beitrag zur Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele. Die Studie unterstreicht im Ergebnis die hohe klimapolitische Relevanz und hat wissenschaftlich bestätigt, dass der NOK mit der Schaffung von 570 Mio. Euro volkswirtschaftlichem Nutzen pro Jahr für die Bundesrepublik eindeutig eine gesamtdeutsche Bedeutung hat. Zusätzlich spart der NOK durch die jährlichen Schiffspassagen gegenüber der Umfahrung von Dänemark (Skagen) mindestens 782.628 Tonnen an CO<sub>2</sub> ein.

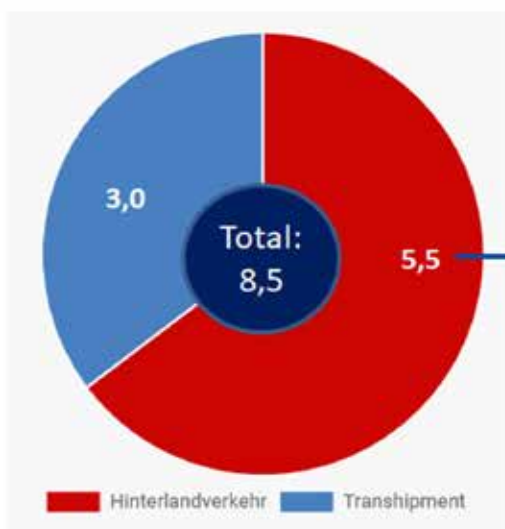
Das IfW hält fest, dass der NOK nur dann volkswirtschaftlichen und ökologischen Nutzen für Deutschland entwickeln kann, wenn Reedereien den NOK aus betriebswirtschaftlichen Gründen gegenüber der Skagenroute wählen, und

empfiehlt die Schaffung einer flexiblen Befahrensabgabe, welche auf veränderte Treibstoffkosten für Schiffe reagiert. Zusätzlich muss einerseits die reibungslose Nutzung des NOK gewährleistet werden sowie andererseits eine zeitnahe Fertigstellung der geplanten und zum Teil begonnenen Baumaßnahmen sichergestellt werden. Deutschland ist auf funktionsfähige Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen angewiesen. Es ist daher in der nächsten Legislaturperiode sicherzustellen, dass die priorisierten Wasserstraßenprojekte der Ahrensburger Liste umgesetzt werden.

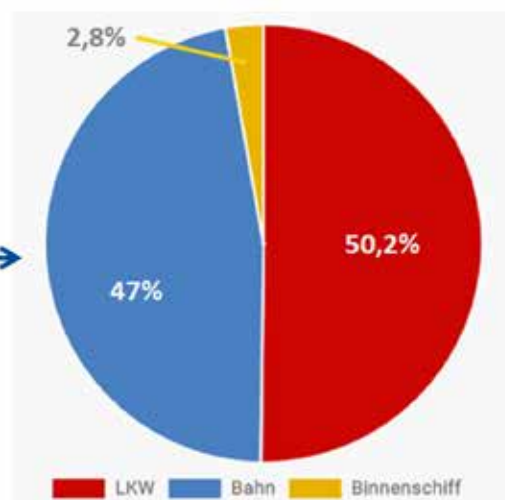
Dafür bedarf es einer Methodenoffenheit bei der Beschaffung der Infrastrukturen: Planen & Bauen im Sinne des Lebenszyklus. Die Ziele, die erreicht werden sollen, bestimmen die Form der Realisierung und nicht umgekehrt.

## Container-Hinterland-Verkehr 2020 im Hamburger Hafen

Containerumschlag, in Millionen TEU



Anteil Verkehrsträger auf Basis TEU



Transshipment: 35,3%  
Hinterland: 64,7%

# Bewertung & Status Straßen

<b>Priorisiert</b>	Die Bewertung berücksichtigt die Notwendigkeiten zur Aufrechterhaltung des nationalen Wirtschaftsgüterverkehrs, der deutschen Wirtschaft und des Staates sowie der touristischen Nachfrage. Der Nutzer muss beurteilen wann und an welcher Stelle er die Infrastruktur benötigt. Obwohl alle Projekte den berechtigten Anspruch hinsichtlich ihrer Umsetzung haben, ist eine Priorisierung nach den volkswirtschaftlichen und ökologischen Notwendigkeiten vorgenommen worden. Priorisierung bedeutet aus Sicht der Nutzer: Fertigstellung in den kommenden 5-8 Jahren.
<b>Begonnen</b>	
<b>notwendiger Fertigstellungstermin</b>	
<b>**** Sehr dringend erforderlich</b>	
<b>*** Dringend erforderlich</b>	
<b>** Erforderlich</b>	

Straßen	Projekt	Beschreibung	Beteiligte	Bewertung
A281/ E233	A281 Eckverbindung Bremen	4-streifiger Neubau zwischen den vorhandenen Bundesautobahnen A1 und A27 einschließlich Weserquerung	DEGES	Priorisiert 2025
B96	Ausbau der B96 Sassnitz – Berlin	Ausbau der B96 vom Fährhafen Sassnitz bis Berlin, Planfeststellungsbeschluss für die Umgehungen an der Seenplatte wird für 2025 erwartet, muss beschleunigt werden, Verfügbarkeitsmodell wie bei der B247	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg; DEGES	Priorisiert 2025
A1/A23/ A7	Ausbau	Ausbau	DEGES	Priorisiert 2022 - 2024
A26	Neubau A26 von Stade (A20) bis Hamburg (A7)	4-spuriger Bau der A26 von Stade (A20) nach Hamburg mit Anschluss an die A7 und die Hafenuferspanne, Verfügbarkeitsmodell	DEGES	Priorisiert 2026
A39	Neubau A39 Lüneburg – Wolfsburg	4-streifiger Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Verfügbarkeitsmodell	DEGES	Priorisiert umgehend
A14	Neubau bzw. Weiterbau A14 Schwerin – Magdeburg	Lückenschluss der Autobahn A14 von der A2 bei Magdeburg bis zur A24 bei Schwerin, Verfügbarkeitsmodell	DEGES	Priorisiert umgehend
A26	Neubau bzw. Weiterbau A26 (Hafenuferspanne)	Bau einer direkten Autobahnverbindung zwischen der A7 und der A1 im südlichen Hafengebiet, Verfügbarkeitsmodell	DEGES	Priorisiert 2022-2025
A20	Neubau der (Küstenroute) A20 Küstenautobahn	Elbquerung über den Wesertunnel weiter bis zur A28 bei Westerstede, Verfügbarkeitsmodell	DEGES	Priorisiert 2026
A20	Weiterbau der A20 von Lübeck nach Stade (A26)	Weiterbau der Küstenroute A20 von Lübeck (A1) bis nach Niedersachsen inkl. Elbquerung, Verfügbarkeitsmodell	DEGES	Priorisiert 2026
A21	Weiterbau der A21 nördlich und südlich der A24	Südliche Fortführung der A21 mit Elbbrücke bei Geesthacht und Anschluss an die A39 mit der Option einer Weiterführung bis zur A7. Fortführung der A21 im Norden bis nach Kiel	DEGES	Priorisiert 2026



# Bewertung & Status Schienen

Schienen	Projekt	Beschreibung	Beteiligte	Bewertung
	Neubau Hamburg/Bremen-Hannover (Alpha/Y-Trasse)	Schienenausbau im Großraum Hamburg-Bremen-Hannover, essentiell für den Gütertransport	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2028
	Fehmarnbelt-Trasse	Bahnverbindung zwischen Lübeck und Fehmarn als Anbindung des Fehmarnbelt-Tunnels, der von Dänemark; durchgehend zwei elektrifizierte Gleise; Verfügbarkeitsmodell prüfen	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2027
	ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord)	Engpassbeseitigung; 206,50 km, Führung von Güterzügen zwischen dem Hamburger Hafen und Mitteldeutschland über Uelzen, Salzwedel und Stendal	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2027
	ABS/NBS Hannover–Bielefeld (–Hamm)	Ausbau der Strecke Hannover-Bielefeld mit kürzeren Fahrzeiten und höheren Kapazitäten ist nicht nur ein zentrales Projekt für den Deutschlandtakt, sondern auch für die schnellen Verbindungen auf der Achse zwischen Warschau, Berlin, Amsterdam, Brüssel und Paris, Verfügbarkeitsmodell prüfen	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2027
	Ausbaustrasse S4 Hamburg-SH	Ausbau und Herrichtung der Strecke für S-Bahn-Verkehr auf einer Länge von 36 Km zwischen Hamburg-Hasselbrook und Bad Oldesloe	Bund/DB Netz AG	Priorisiert Bis 2025
	Schienenknoten Bremen	Kombiprojekt, siehe Alphatrasse, neue Beschaffungsmethoden sind zu prüfen, Planfestellungsverfahren für die Elektrifizierung ist zu beseitigen.	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2028
	Elektrifizierung der Bahntrassen zu mind. 70%, Modellprojekt Nord (HH/ND/SH/MV): 100%	Neue Beschaffungsmethoden sind zu prüfen, Planfestellungsverfahren für die Elektrifizierung ist zu beseitigen.	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2026
	Dreigleisiger Ausbau der Strecke Pinneberg-Elmshorn	Schieneabschnitt zwischen Hamburg und Elmshorn ist ein Nadelöhr im norddeutschen Schienenverkehr. In Elmshorn treffen sämtliche Züge aus Westerland (Sylt), Kiel und Flensburg zusammen und teilen sich gemeinsam zwei Gleise bis Pinneberg. Auf diesem zweigleisigen Streckenabschnitt sind täglich über 300 Züge unterwegs.	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2027
	Reaktivierung der Bahntrassen	Der Güterverkehr wächst rasant. Daher muss auch die Infrastruktur ausgebaut werden und in der Fläche Wachstum stattfinden. Hier bieten stillgelegte Bahnstrecken ein großes Potential. Neue Beschaffungsmethoden, auch Verfügbarkeitsmodelle sollten genutzt werden.	Bund/DB Netz AG	**
	Schienenknoten Hamburg	Hauptbahnhof zum in naher Zukunft überlasteten Schienenweg erklärt; Seehafen hinterlandverkehr: Entflechtung von und zum Hafen im Bereich Harburg; Engpässe im Bereich Buchholz (Abhängigkeit von der Alpha/Y)	Bund/DB Netz AG	Priorisiert 2022 f.

# Bewertung & Status Wasser-Straßen

Wasserstraßen	Projekt	Beschreibung	Beteiligte
NOK	Bau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel	Bau einer 5. Schleuse als Voraussetzung für die Grundinstandsetzung der alten Schleusenanlage	WSV
NOK	Sanierung der Schleusen Brunsbüttel	Grundinstandsetzung mindestens einer großen Schleusenkammer	WSV
NOK	Sanierung der Schleusen Kiel-Holtenau	Grundinstandsetzung erst der kleinen, danach der großen Kammern	WSV
NOK	Ersatz der Levensauer Hochbrücke	Altersbedingter Ersatz der kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke in der gleichen Trasse unter Berücksichtigung der neuen Querschnittsabmessungen der NOK-Oststrecke	WSV
NOK	Ausbau Oststrecke	Querschnittserweiterung der Oststrecke des NOK's von 44 m auf 70 m Sohlbreite. Ziel: Begegnungsziffer 8 auf gesamter NOK-Strecke	WSV
NOK	Vertiefung NOK	Vertiefung des gesamten Kanals um einen Meter incl. Anpassung der Kurve Rendsburg, zwecks Steigerung der Produktivität (Schiffsgröße/Ladungsmenge)	WSV
Elbe	Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe	Vertiefung der Unter- und Außenelbe zur Verbesserung der Abladetiefe von Seeschiffen um 1 Meter sowie Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten	WSV
Außenweser	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	Vertiefung der Außenweser zur Verbesserung der Abladetiefe von Seeschiffen um 1 Meter, um so Bremerhaven zu höherer Produktivität zu verhelfen.	WSV
Unterweser	Fahrrinnenanpassung der Unterweser	Vertiefung der Unterweser für die tideabhängige Fahrt bis Brake mit 12,80 m Abladetiefe sowie bis Bremen mit 11,10 m Abladetiefe	WSV
Elbe-Lübeck-Kanal	Ausbau Elbe-Lübeck-Kanal	Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit durch den Einsatz größerer Fahrzeuge und die Erhöhung der Abladetiefe	WSV



# Bewertung & Status Wasser-Straßen

Status	Bemerkungen	Bewertung
Baustart mit Vergabe Hauptauftrag 11.04.2014, Verkehrsfreigabe 2. Halbjahr 2026, Kosten ca. 1,2 Mrd. Euro.	Stand: 06/2021 Begonnen 2014	Priorisiert Begonnen
Baustart erst nach Verkehrsfreigabe der 5. Kammer, Lebenszyklusmodell Planen & Bauen prüfen.	Stand: 06/2021 Erhalt	**** 2026-2030
Konzeption zw. BMVI und WSV abgestimmt. Hintereinander werden erst die kleinen (Ersatzneubau), danach die großen Kammern (Sanierung) instandgesetzt. Planfeststellungsbeschluss wurde am 18.05.2021 erlassen, vorbereitende Bauaktivitäten sollen in 2022 beginnen, bisher geplante Bauzeit 8 Jahre.	Stand: 06/2021 Erhalt	Priorisiert z.T. Begonnen 2022-2027
Planfeststellungsbeschluss wurde am 22.11.2017 erlassen. Derzeit erfolgen die Ausführungsplanung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen. Baubeginn 2022, Bauzeit ca. 3 Jahre	Stand: 06/2021 Erhalt	Priorisiert Begonnen 2022-2025
Auftrag für ersten Bauabschnitt (Lose 1-3) wurde Ende 2019 erteilt. Baubeginn erster Abschnitt Anfang 2020. Kosten ca. 120 Mio. Euro. Planungsleistungen für die Bauabschnitte 2+3 sind in Vorbereitung. Für die Gesamtmaßnahme wurden im Bundeshaushalt rund 500 Mio. Euro veranschlagt. Wünschenswert wäre eine Zusammenfassung der Abschnitte und Prüfung des Lebenszyklusmodells Planen & Bauen.	Stand: 06/2021 Begonnen	Lose 1-3 Begonnen 2020-2027
Bislang nur Voruntersuchung. Planfeststellungsverfahren erforderlich. Wesentliche Baumaßnahmen realistisch erst nach weitgehendem Abschluss des Oststreckenausbaus. Bisher geplante Bauzeit ca. 8 Jahre. Lebenszyklusmodell Planen & Bauen prüfen.	Stand: 06/2021 Geplant, Bewertung im BVWP	**** 2027-2032
Beschluss des Bundesverwaltungsgericht vom 04.06.2020 - letzten Klagepunkte abgewiesen - Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig. 03.05.21 erste Freigabestufe der Fahrrinnenanpassung. 2. Freigabestufe wird im 1. HJ 2022 erwartet	Stand: 06/2021 Begonnen	Priorisiert Begonnen bis 2022
Unter Berücksichtigung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zu dem Planfeststellungsbeschluss vom August 2016 sollen neue, in sich abgeschlossene Planunterlagen für den Deutschen Bundestag erstellt werden. Für das Ausbauvorhaben ist im 4. Quartal 2021 eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.	Stand: 06/2021 Warten auf politische Entscheidung. Die Bundesregierung möchte das Vorhaben durch Gesetz zulassen.	**** bis 2025
Zum Genehmigungsverfahren siehe „Fahrrinnenanpassung Außenweser“. Für das Ausbauvorhaben ist im 4. Quartal 2021 eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.	Stand: 06/2021 Warten auf politische Entscheidung. Die Bundesregierung möchte das Vorhaben durch Gesetz zulassen.	*** bis 2025
Projektgruppe eingerichtet, Planungen von 2 Projekten – (Schleusenverlängerung und Teilstrecke); nach konventioneller Methode würde die Fertigstellung in 2068 stattfinden können mit wiederkehrenden Vollsperrungen => Ausschreibung des Gesamtprojektes als Lebenszyklusmodell Planen & Bauen.	Stand: 06/2021 Begonnen	*** bis 2028

# Bewertung & Status Wasser-Straßen

Wasserstraßen	Projekt	Beschreibung	Beteiligte
Ems	Außenemsvertiefung	Erhöhung der tideunabhängigen Erreichbarkeit des Emders Hafens für Fahrzeugtransportschiffe und Verbesserung der Auslastung tideabhängig verkehrender Massengutschiffe	WSV
Hafen Wismar	Anpassung der seewärtigen Zufahrten des Hafen Wismar	Vergrößerung der Abladetiefe und Anpassung der Sohlbreite (u.a. „modifizierte Hafenvariante“, angestrebter Tiefgang: 10,00 m, Sohlbreiten mind. 70 m)	WSV
Hafen Rostock	Anpassung der seewärtigen Zufahrten des Hafen Rostock	Vergrößerung der möglichen Abladetiefen auf 15,00 m, insbesondere zur Verbesserung der Auslastung verkehrender Massengutschiffe, Sohlbreite 110 m	WSV





# Bewertung & Status Wasser-Straßen

Status	Bemerkungen	Bewertung
Planfeststellungsverfahren ist angelaufen. Planunterlagen werden auf den neuesten Stand gebracht. Für 2022 ist die Antragstellung bei der Planfeststellungsbehörde vorgesehen. Die Niederlande haben ihren Teil bereits fertiggestellt.	Stand: 06/2021	*** bis 2025
Derzeit findet eine Aktualisierung der mit Stand 2012 vorliegenden Planfeststellungsunterlagen aufgrund von Bestandsänderungen und erweiterter rechtlicher Anforderungen statt. Antragseinreichung geplant Ende 2022. Konflikt mit Projekt „Hafen Rostock“ durch Ressourcenmangel => Lebenszyklumodells Planen & Bauen.	Stand: 06/2021 Bewertung im BVWP	*** bis 2026
Der Planfeststellungsbeschluss wurde im Mai 2021 erlassen. Es liegt eine Klage gegen das Ausbaurvorhaben vor. Vorläufiger Beginn der Ausschreibungen im Oktober 2021. Bei gutem Verlauf können die Bauarbeiten in 2022 starten. Bisher geplante Bauzeit ca. 4 Jahre.	Stand: 06/2021	**** bis 2025

## Transportspitzen im HH-Hinterlandverkehr

**Be-/Entladung von insg.  
16.000 TEU am Großschiff**  
(23.000 TEU Klasse)

🕒 ca. 72 h

Annahmen: Verkehrsträger-  
verteilung nach dem Modal  
Split des Gesamthafens.  
Kapazitätsannahmen:  
96 TEU pro Binnenschiff  
75 TEU pro Zug  
1,6 TEU pro LKW  
300 TEU pro Feeder



**Ein Überseeschiff**

**Feeder & Transhipment**

64,7%  
10.352 TEU

35,3% - 5.648 TEU

**Zeitgenaue Abfertigung im Hinterlandverkehr von 10.352 TEU:**

5.197 TEU LKW  
→ 3.248 LKWs

4.865 TEU Bahn  
→ 65 Ganzzüge

290 TEU Binnenschiff  
→ 3 Binnenschiffe



**Feederabfertigung von 5.648 TEU:**

5.648 TEU Feeder  
→ 19 Feederschiffe



# Leuchtturmprojekt Küstenautobahn

## Die Küstenautobahn A26, A20, E233 – ein Konsensprojekt

- Dieses Projekt ist von allen Beteiligten in den Ländern NDS, SH, HH, MV, HB, der Mehrheit der Bevölkerung in NDS, HH, SH, HB und MV und der Ex- und Importwirtschaft gewollt.
- Dieses Projekt ist für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen entscheidend, ist ökologisch sinnvoll und hat somit nationale, volkswirtschaftliche Bedeutung (Volkswirtschaft).
- Dieses Projekt ist entscheidend für die verkehrsmäßige Entlastung des Verkehrsknotenpunktes Hamburg (Volkswirtschaft/Umwelt).
- Dieses Projekt sollte als Modell für die Digitalisierung und Ökologie im Straßenbau genutzt werden.
- Dieses Projekt sollte als Modellfall von innovativen Anwendungen im Straßenbau geprägt sein: Klimaschutzrelevante Baustoffe und Verfahren, Dekarbonisierung, Digitalisierung, luftreinigender Asphalt und Solarschutzwände/-wälle.
- Dieses Projekt muss schnell umgesetzt werden. Hohe Verfügbarkeit und Finanzierbarkeit stehen im Mittelpunkt und liegt bei dem Ausbau der A20/A26 + Tunnel im Rahmen eines Projektes, schnittstellenfrei und eines lebenszyklusbasierten Verfügbarkeitsansatzes, bei einer Investitionssumme von circa 4,2 Mrd. Euro ohne eine Maut.
- Dieses Projekt ist nach Baugenehmigungsreife (A20+A26+Tunnel) schnittstellenfrei innerhalb von fünf Jahren realisierbar.





# Leuchtturmprojekt Küstenautobahn

- Verkehrsentlastung
- Ausweichstrecke um Hamburg, wenn die A7 blockiert ist
- Exportfähigkeit bleibt erhalten
- Realisierung in rd. 5 Jahren
- nachhaltiges Wirtschaftswachstum

- CO<sub>2</sub> Emissionen reduziert
- wertvollere, neue Biotope
- Verkehrsentlastung in den Regionen
- weniger Lärm in den Regionen
- weniger Flächenverbrauch
- weniger Lärm/Feinstaub in den Regionen - Mehr Gesundheit



- garantierte Verfügbarkeit der Infrastruktur
- Gewährleistung nicht fünf Jahre, sondern 30 Jahre
- kein Instandhaltungsrückstau
- Verfügbarkeitsmodell
- kurze Realisierungszeit

- komplexes Projekt, wenig Schnittstellen, ein Ansprechpartner
- hohe Verfügbarkeit, wenig Baustellen
- Gewährleistung bei Mängeln während des Lebenszyklus
- schnelle, hochwertige Realisierung

## Verantwortlich:

Die fünf norddeutschen Landesverbände Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein unter Federführung der Landesfachkommission Verkehr, Infrastruktur, Mobilität 4.0 des Landesverbandes Schleswig-Holstein mit dem Vorsitzenden Martin Henze und Jens B. Knudsen, stellvertretender Vorsitzender der Länderfachkommission Maritime Wirtschaft Hanseregion.

## Vertreten durch:

Wirtschaftsrat der CDU e.V. - Landesverband Schleswig-Holstein  
Dr. Bertram Zitscher, Landesgeschäftsführer

## Fotoquellen liegen vor:

AdobeStock  
GSK Strategy Consultants International  
Hamburg Hafen Marketing

## Bearbeitung:

ACO Severin Ahlmann GmbH & Co. KG  
GSK Strategy Consultants International



Stand: November 2021



Wirtschaftsrat der CDU e.V. - Landesverbände Bremen,  
Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen,  
Schleswig-Holstein

Kleiner Kuhberg 2-6 | 24103 Kiel

TELEFON 0431-672075

TELEFAX 0431-672076

INTERNET [www.wirtschaftsrat.de](http://www.wirtschaftsrat.de)

EMAIL [lv-s-h@wirtschaftsrat.de](mailto:lv-s-h@wirtschaftsrat.de)