



Auf der Schiene, zu Wasser und auf dem Luftweg – schnelle und gut ausgebaute Verkehrswege sind Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft.

Montage: Martin Jahr

Bessere Wege für Schleswig-Holstein?

Kein Ende des globalen Wettbewerbs

Die globale Wirtschaftskrise zeigt sich gegenwärtig auch in deutlich zurückgehenden Handelsströmen. Die Krise bedeutet indes keineswegs ein Ende der Globalisierung, im Gegenteil. Der wettbewerbliche Ausleseprozess wird eher an Schärfe zunehmen und die Wirtschaftlichkeit von Produktionsstandorten auf den Prüfstand stellen. Letztlich gibt es für Schleswig-Holstein keine andere Alternative, als die Attraktivität des Standorts weiter zu erhöhen. Dazu gehört eine Verkehrsinfrastruktur, die den Unternehmen schnelle und kostengünstige Verbindungen mit ihren Abnehmern und Lieferanten garantiert. Knappe Haushaltsmittel setzen den Wünschen aus Wirtschaft und Politik enge Grenzen, selbst wenn die Konjunkturprogramme des Bundes etwas Luft verschaffen.

Welche Investitionen in die Infrastruktur in Schleswig-Holstein Vorrang besitzen, um das Land für den globalen Wettbewerb zu rüsten? Generell gilt: Priorität sollten die Verbindungen nach Süden haben, denn dort liegen Schleswig-Holsteins wichtigste Handelspartner, die wirtschaftlichen Zentren Europas und die Drehscheibenhäfen als Schnittstellen zum Weltmarkt.

Engpässe auf der Straße beseitigen

Priorität beim Ausbau der Straßen sollte dementsprechend die Beseitigung von Engpässen haben, die den Zugang zu den großen Verkehrsachsen und Verladepunkten erschweren. Ein Nadelöhr und zugleich wichtiger Zugang zu den Weltmärkten ist fraglos der Nachbar im Süden, die Freie

und Hansestadt Hamburg. Daher macht es selbst für ein verladendes Unternehmen im Landesteil Schleswig Sinn, auf bessere Wege nach bzw. durch Hamburg zu dringen.

Was heißt das konkret? Bis 2015 dürfte Schleswig-Holstein vor allem an einem Weiterbau der A 20 in Richtung Westen einschließlich Elbquerung bei Glückstadt, dem Ausbau der A 7 südlich Bordesholm auf sechs bis acht Fahrstreifen sowie am nördlichen Abschluss der A 21 interessiert sein. Der Weiterbau der A 21 als Ostumfahrung Hamburgs wäre letztendlich ein konsequenter Abschluss dieser Verkehrsachse nach Süden.

Insbesondere die Vollendung der A 20 als nördliche Autobahnumgehung Hamburgs sollte Priorität genießen. Denn nördlich von Hamburg kann das Land am stärksten von den Abstrahlwirkungen der Metropolregion profitieren und die Arbeitsteilung mit Hamburg über den bisherigen „Speckgürtel“ hinaus forcieren. Nachdem bei der eigentlichen Elbquerung jetzt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde, erscheint auch eine Klärung der Finanzierungsfragen vordringlich.

Eine ausgebaute A7 südlich von Bordesholm könnte im Zusammenspiel mit einem Autobahnring um Hamburg die Engpässe im Süden nachhaltig überwinden helfen. Davon würde nicht nur der dänische Transitverkehr profitieren. Vielmehr wäre auch der Landesteil Schleswig schneller und damit kostengünstiger erreichbar, wodurch dessen Randlagenimage korrigiert werden könnte.

Wasserwege mit Zukunft

Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals ist nicht nur für

die unmittelbar am Kanal tätigen Unternehmen ein „Muss“, sondern auch für den Nachbarn Hamburg mit seinem Hafen. So entfällt im Rahmen des gesamten Containerverkehrs Hamburgs mehr als ein Fünftel des Volumens auf den Ostseeraum. Am Hamburger Hafen hängen wiederum unmittelbar die Arbeitsplätze vieler Schleswig-Holsteiner, denen an einem wettbewerbsfähigen „Tor zur Welt“ gelegen ist.

Der vom Bund versprochene Ausbau des Kanals und seiner Zugänge sollte daher ebenfalls eine hohe Priorität in der Verkehrsplanung genießen.

Anders sind die Kompetenzen bei den Häfen verteilt, die in den Zuständigkeitsbereich der betroffenen Länder fallen. Die Anstrengungen Hamburgs, durch Elbvertiefung und umfangreiche Investitionen den Hafen wettbewerbsfähig zu halten, verdienen die Unterstützung Schleswig-Holsteins. Eine bessere Erreichbarkeit des Hamburger Hafens ist auch für Schleswig-Holstein ein Pfund, mit dem sich im Standortwettbewerb wuchern lässt.

Nicht mehr auf dem Abstellgleis?

Die Modernisierung der einst stiefmütterlich behandelten Bahnstrecken ist auf gutem Wege. Die lange geforderte Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck ist Ende 2008 abgeschlossen worden, ein teilweiser Ausbau der Strecke Kiel – Lübeck wird im Sommer in Angriff genommen.

Darüber hinaus wäre eine Kapazitätserhöhung zwischen Elmshorn und Pinneberg sowie zwischen Hamburg und Ahrensburg wünschenswert, um die Durch-

lässigkeit im Hamburger Raum zu erhöhen. So sollte auch bei der Schiene die Priorität auf der Beseitigung von Engpässen gen Süden liegen.

Eine Zukunft für den Luftverkehr?

Das Luftverkehrsangebot des Hamburger Flughafens stellt einen weiteren wichtigen Standortfaktor dar. Zwar bestehen gegenwärtig keine akuten Engpässe bei Schleswig-Holsteins Anschluss an den nationalen und internationalen Luftverkehr. Doch trotz Wirtschaftskrise ist langfristig mit Kapazitätsengpässen zu rechnen, wenn die Start- und Landebahnen an ihre Grenzen stoßen.

Da der bisherige innerstädtische Standort jedoch kaum weiterentwickelt werden kann, stellt sich die mit vielen Emotionen behaftete Frage nach dem Standort eines neuen internationalen Großflughafens im Norden. Selbst wenn ein Bedarf erst in 20 Jahren absehbar ist, sollte angesichts der langen Planungszeiträume eine Antwort nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Ein „Großflughafen Kaltenkirchen“, seit vielen Jahren heiß diskutiert, würde die luftverkehrliche Anbindung weiter Teile Schleswig-Holsteins qualitativ verbessern. Auch ein „Ergänzungsflygfeld“ zu Fuhlsbüttel würde dem Land nutzen. Aus Hamburger Sicht konkurriert die „Option Kaltenkirchen“ freilich mit Alternativen im Süden (Richtung Hannover) und Osten (Richtung Parchim/Berlin), was den Interessen Schleswig-Holsteins keinesfalls entspricht. Ein Gesprächsbedarf mit Hamburg ist daher auch bei diesem Langfristprojekt offenkundig.

Mitnahmeeffekte durch die feste Beltquerung

Ein Infrastrukturgewinn winkt Schleswig-Holstein durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung. Die Brücke wird aus gutem Grund von Dänemark finanziert, das sich große Vorteile durch die schnellere Anbindung an die zentralen europäischen Märkte und Verkehrsnetze verspricht. Das Transitland Schleswig-Holstein würde dabei eine Aufwertung der Infrastruktur in Ostholstein erfahren, wodurch sich eigene Impulse für Wirtschaft und Tourismus ergeben können. Soweit der Bund diese Investitionen nicht mit anderen Infrastrukturprojekten aufrechnet, kann sich das Land trotz ungewisser Wirtschaftlichkeit der eigentlichen Brücke schon heute als Gewinner sehen.

Das Straßennetz wird durch Ausbau und Modernisierung der Fehmarn-Route aufgewertet, der Schienenverkehr wird vom Ausbau der internationalen Strecke Hamburg-Öresundregion profitieren.

Gemeinsame Verkehrsplanung

Was folgt aus dieser Zwischenbilanz? Schleswig-Holstein kann dank der Konjunkturprogramme des Bundes seine wichtigsten Infrastrukturvorhaben gegenwärtig schneller vorantreiben. Einen weiteren Schub verspricht das „Fehmarnbeltprogramm“. Doch langfristig kann sich das Land nicht auf derartige Sondereffekte verlassen. Denn bei der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund zeigt sich ein Zusammenhang zwischen dem politischen Gewicht eines Bundeslandes und den zugewiesenen Projektmitteln. Da-

her liegt eine enge Kooperation mit dem Nachbarn Hamburg nahe, mit dem es kaum Interessengegensätze bei der Infrastrukturentwicklung gibt. Eine gemeinsame Verkehrsplanung der beiden Länder und ein gemeinsames Auftreten gegenüber dem Bund könnten daher nur von Vorteil sein.

CLAUS-FRIEDRICH LAASER



Claus-Friedrich Laaser, Experte für Infrastruktur am Institut für Weltwirtschaft in Kiel

Anzeige
B=91,6mm
H=180mm