

## **Engpässe bei Infrastrukturprojekten**

Ob auf der Straße, der Schiene, den Wasserstraßen oder auf den Lufttransportwegen – in Deutschland sind zahlreiche Infrastrukturprojekte blockiert oder werden nur langsam realisiert. Langwierige Planungsvorhaben, politische Differenzen, Finanzierungsprobleme und regionale Proteste verzögern den Ausbau der Transportwege. Engpässe und Blockaden hemmen aber nicht nur den Bereich Logistik. Verzögerte Infrastrukturprojekte sind auch eine Wachstumsbremse für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und somit von bundesweiter Relevanz.

Alle Verkehrsprognosen gehen von einem deutlichen Zuwachs der Verkehrsbelastung durch steigenden Straßen- und Güterverkehr aus. Höhere Investitionen in und mehr Planungssicherheit für den Ausbau der Infrastruktur sind also dringend erforderlich. Die folgende Auflistung zeigt bundesweit zahlreiche große und kleine Engpässe und Blockaden, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben. Grundlage der Zusammenstellung bildet eine Befragung der BVL-Regionalgruppen und der Input von Prof. Dr. Christian Kille, Professor für Handelslogistik an der Hochschule Würzburg-Schweinfurt (FHWS).

### **Straße**

#### **Autobahn A 1 Münster – Osnabrück**

Die Autobahn A 1 zählt zu den Autobahnen, die am stärksten von einem hohen LKW-Anteil und hoher Stauanfälligkeit belastet sind. Beim sechsspurigen Ausbau der sogenannten Hansa-Linie gibt es aber Streit zwischen Bund und Ländern um die Finanzierung. Der Nichtausbau der Autobahn hätte weiterhin Staus im Teilstück zwischen Ladbergen und Osnabrück zur Folge. Der Schwerlastverkehr müsste durch den Ortskern von Münster laufen, dessen Straßennetz dafür nicht ausgelegt ist. Laut IHK Osnabrück-Emsland wäre vom Nichtausbau die ganze Region Münster-Osnabrück betroffen und würde so „abgehängt“. Aufgrund der Haushaltslage Nordrhein-Westfalens dürfte bei der seit Mitte 2011 bestehenden Blockade des Projekts keine baldige Änderung der Lage zu erwarten sein.

#### **Autobahn A 3 Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg**

Die Autobahn A 3 ist Europastraße und Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Sie verbindet die Beneluxstaaten mit Südeuropa und innerhalb Deutschlands Bayern mit den Zentren am Rhein. Sie zählt damit zu den bedeutendsten Strecken im Netz der Bundesautobahnen. Die Verkehrsbelastung liegt durchschnittlich bei bis zu 90.000 Fahrzeugen pro Tag. Vermehrte Unfälle und zahlreiche Staus sind die Folge. Mit dem sechsstreifigen Ausbau wird eine leistungsfähige und den heutigen Anforderungen gerechte Verkehrsverbindung geschaffen. Seit März 2011 besteht für die gesamte Strecke Bau-recht. Von den insgesamt 173 Kilometern sind erst 53 Kilometer ausgebaut, weitere 13 Kilometer befinden sich aktuell im Bau. Verzögerungen ergeben sich jedoch aufgrund der fehlenden Finanzierung.

### **Autobahn A 6**

Die Autobahn A 6 ist eine Hauptverkehrsachse der Region Heilbronn-Franken. Mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von bis zu 65.000 Fahrzeugen und weiter steigender Tendenz ist die Autobahn überlastet und hat ihre Kapazitätsgrenze längst erreicht. Der enorme LKW-Anteil von rund 30 Prozent ist im deutschen Autobahnnetz einer der höchsten. Der gegenwärtige Zustand der Autobahn verhindert eine weitere positive wirtschaftliche Entwicklung der Region Heilbronn-Franken. Probleme ergeben sich vor allem bei der Finanzierung des Projekts. Der Bund erlaubt dem Land Baden-Württemberg nicht, die Wirtschaftlichkeit eines öffentlich-privat finanzierten Projektes (ÖPP) zum Ausbau der Autobahn nachzuprüfen. Der für Mitte 2013 vorgesehene Abschluss der Planung verzögert sich, da der Zustand der Autobahnbrücken schlechter ist als erwartet und zusätzliche Alternativen geprüft werden müssen.

### **Autobahn A 8 Stuttgart – Augsburg**

Trotz des sehr hohen Verkehrsaufkommens ist die Autobahn A 8 in vielen Bereichen nur vierspurig ausgebaut. Wegen des fehlenden Standstreifens, den großen Steigungen und unübersichtlichen Kuppen kommt es häufig zu Unfällen und Stauungen. Seit Dezember 2012 ist der Abschnitt zwischen Stuttgart und Mühlhausen sechsspurig befahrbar. Der Abschnitt zwischen Hohenstadt und Ulm soll bis 2020 fertiggestellt werden. Die Finanzierung erfolgt überwiegend aus Bundesmitteln. Der Teilabschnitt zwischen Ulm und Augsburg wird von einem privaten Betreiber finanziert und soll bis Ende 2015 abgeschlossen sein. Beim sogenannten Alaufstieg zwischen Mühlhausen und Hohenstadt gibt es jedoch keine Einigung über das Finanzierungsmodell. Ursprünglich war geplant, den Ausbau im Rahmen eines ÖPP-Modells umzusetzen. Diese Idee wurde aber aus Gründen der mangelnden Wirtschaftlichkeit für den Betreiber wieder verworfen. Derzeit fehlt es an einem alternativen Konzept. Eine konventionelle Finanzierung ist aufgrund des hohen Investitionsvolumens nur schwer zu stemmen.

### **Autobahn A 20**

Die Küstenautobahn A 20 ist ein wichtiger Baustein zur Erschließung des nordwestdeutschen Raums. Durch den Bau würden die Nord- und Ostseeanrainerstaaten näher zusammenschließen und die räumliche Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Untereifelgebiet überwunden. Zudem könnte durch die Autobahn die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen an der Nordsee und die Erreichbarkeit des Unterweser- und Untereifelraumes deutlich verbessert werden. Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Allerdings steht die Landesregierung von Schleswig-Holstein dem Projekt kritisch gegenüber und schließt einen Bau für ihre Legislaturperiode aus.

### **Autobahn A 21**

Mehrere norddeutsche Industrie- und Handelskammern, der ADAC Hansa e. V. und der Nordland-Autobahn-Verein fordern, die Autobahn A 21 vom Autobahnkreuz Bargtheide über die Elbe bei Geesthacht bis nach Nordniedersachsen in die Kategorie des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2015 aufzunehmen. Besonders zur Abwicklung der wachsenden Transitverkehre in der Metropolregion ist eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit für Hamburg dringend erforderlich, um dem Fernverkehr aus dem östlichen Raum Norddeutschlands die Möglichkeit zu geben, den Raum Hamburg auf kurzem Weg zu umfahren. Dabei ist die Autobahn A 21 der noch fehlende Lückenschluss zwischen der geplanten Fehmarnbelt-Querung und den Autobahnen A 39 und A 7. Die Autobahn A 21 verknüpft nach dem Ausbau sieben vorhandene Autobahnen und hat damit eine enorme Netzwirkung. Die Fertigstellung des Teilabschnitts zwischen A 24 und A 1 ist für Ende 2017 geplant und wird unter anderem mit Einnahmen aus der Lkw-Maut finanziert. Der Teilabschnitt zwischen Wankendorf und Kiel befindet sich noch in der Planung.

### **Autobahn A 26 / Hafenuerspange**

Die Autobahn A 26, die sogenannte Hafenuerspange, soll südlich der Elbe die Autobahnen A 1 und A 7 verbinden. Aus Sicht der IHK Hamburg ist die Querspange dringend erforderlich, da dem Hamburger Hafen bei einem Wiederanziehen der Weltwirtschaft und damit weiter zunehmenden internationalen Handelsströmen ernsthafte Verkehrsprobleme drohen. Eine anforderungsgerechte Abwicklung der Hafenuerspange ist jedoch besonders mit Blick auf die sich verschärfende Wettbewerbssituation der kontinentaleuropäischen Nordseehäfen immens wichtig. Nur durch anforderungsgerechte Infrastruktur kann das Wachstumspotenzial des Hafens erhalten bleiben. Der Hamburger Senat hat im März 2013 die Hafenuerspange für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Nach Schätzungen dauert es bis zur Umsetzung noch weitere sieben Jahre.

### **Autobahn A 44**

Die Autobahn A 44 ist die schnellste Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem südostdeutschen Wirtschaftsraum. Der Ausbau der Autobahn entlastet vor allem die Orstdurchfahrten der Stadt Heiligenhaus sowie der Ratinger Ortsteile Hösel und Homberg. Auch die regionale Wirtschaft profitiert von einem Ausbau durch die bessere Verkehrsanbindung an Kassel und Eisenach. Es ist davon auszugehen, dass in zehn Jahren täglich 35.800 Fahrzeuge über das neue Autobahnteilstück rollen werden, davon rund 4.000 Schwerlasttransporter. Juristische Verfahren hatten die Arbeiten an der Autobahn zeitweise gestoppt. Der Ausbau der Strecke soll bis Ende 2018 fertiggestellt sein.

### **Autobahn A 49**

Der Ausbau der Autobahn 49 setzt Infrastrukturimpulse für die Region Mittelhessen und entlastet die vorhandenen Ortsdurchfahrten, die Autobahnen A 5 und A 7 sowie die Bundesstraße B 254. Die Autobahn A 49 verkürzt die Fahrstrecke zwischen Kassel und Homberg (Ohm), umgeht die Steigungsstrecken und senkt damit den Kraftstoffverbrauch sowie die Unfallgefahr. Darüber hinaus schafft sie die Voraussetzungen zur Bewältigung des heutigen und des prognostizierten Personen- und Güterverkehrs auf der bundesweiten Nord-Süd-Achse. Wirtschaftliche Vorteile ergeben sich so vor allem durch verkürzte und schnellere Vertriebswege sowie die Optimierung von regionalen und überregionalen Verbindungen. Seit 1994 herrschte Stillstand beim Weiterbau. Seit Ende Mai 2012 besteht zwar auch für den letzten Abschnitt der A 49 Baurecht, allerdings wird der Weiterbau noch immer durch eine Klage blockiert. Es ist daher nicht mit einer Fertigstellung der A 49 vor dem Jahr 2020 zu rechnen.

### **Autobahn A 281**

Durch den Weiterbau der Autobahn A 281 sollen auf dem Gebiet der Stadt Bremen die Autobahnen A 1 und A 27 verbunden werden. Damit erhielte Bremen einen Autobahnring, der die Anbindung an überregionale Verkehrswege sowie an die Weserhäfen am linken Flussufer und den Flughafen deutlich verbessern würde. Der Schwerlastverkehr von und zum Güterverkehrszentrum könnte zügiger über die Stadtautobahn A 281 geführt werden und so auch das bestehende Straßennetz entlasten. Von der Autobahn A 281 konnten bislang nur Teilabschnitte realisiert werden. Das Projekt wird seit ca. 30 Jahren durch Klagen und Einwände von Anwohnern, Behörden und der Politik blockiert. Derzeit ist unklar, wann sich das Bundesverfassungsgericht mit den eingereichten Beschwerden der Anwohner befassen wird. Weiterhin ist die Finanzierung der verschiedenen Abschnitte zwischen dem Bund und dem Land Bremen noch nicht vollständig geklärt. Mit einer Fertigstellung ist nicht vor 2020 zu rechnen.

### **Bundesstraße B 31 Stadttunnel Freiburg**

Die Bundesstraße B 31 ist die einzige leistungsfähige Ost-Westverbindung zwischen Basel und Karlsruhe. Auf der Bundesstraße fahren täglich rund 40.000 Fahrzeuge durch das Freiburger Stadtgebiet. Diese Zahl wird infolge der Autobahnmaut, des Schützenalleetunnels und des dreispurigen Ausbaus der Bundesstraße B 31 östlich und westlich von Freiburg weiter steigen. Vor diesem Hintergrund wäre der Stadttunnel eine sinnvolle Möglichkeit, die Verkehrssituation in der Stadt zu entspannen. Seit 2012 ist zumindest die Vorplanung des Tunnels abgeschlossen. Laut Landesregierung wird mit dem Bau des Stadttunnels jedoch erst im Jahr 2025 begonnen.

### **Bundesstraße B 31n Neubau Friedrichshafen**

Die Stadt Friedrichshafen, Unternehmen und Institutionen in Oberschwaben setzen sich für den Bau der neuen Bundesstraße B 31 ein. Mit dem Neubau von der Anschlussstelle Immenstaad bis zur bereits realisierten Umfahrung der Bundesstraße B 31 wäre eine

leistungsfähige Verkehrsanbindung der wirtschaftlich starken Region an die Autobahn A 81 geschaffen. Das bisherige Straßennetz ist den momentanen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen, weshalb der Abbau von Kapazitätsengpässen dringend notwendig ist. Der Bau ist bereits seit den 1960er Jahren im Gespräch, doch erst seit Mai 2012 ist der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig. Für den Baubeginn der Bundesstraße B 31n fehlen allerdings verbindliche Zusagen zur Finanzierung durch den Bund.

### **Bundesstraße B 88 Ortsumgehung Rothenstein**

Die Bundesstraße B 88 ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im ostthüringischen Raum mit überregionaler Verkehrsbedeutung. Sie verbindet die zentralen Orte im Südwesten bzw. Süden der Region Ostthüringen mit dem Oberzentrum Jena und dient außerdem als wichtiger Zubringer zu den groß-räumigen Verkehrsachsen der Autobahnen A 4 und A 9. Ziel des geplanten Ausbaus der Bundesstraße 88 ist die Verbesserung der unzureichenden Verkehrssituation innerhalb der Ortslagen Maua und Rothenstein, die Verkürzung der Reisezeit, die Beseitigung mehrerer Unfallschwerpunkte sowie die Schaffung von leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkten. Mit dem Ausbau der B 88 würde so eine Verkehrsanlage entstehen, die einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von bis zu 25.000 Fahrzeugen pro Tag gerecht wird. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im November 2009. Seither verzögert sich das Projekt aufgrund der fehlenden Finanzierung.

### **Bundesstraße B 311**

Die Bundesstraße B 311 ist mit der Bundesstraße B 31 die einzige West-Ost-Achse in Baden-Württemberg. Sie verläuft von Ulm nach Freiburg und ist daher von enormer wirtschaftlicher Bedeutung. Dennoch kommt es immer wieder zu massiven Verkehrsbehinderungen, hauptsächlich aufgrund der Ortsdurchfahrten von Unlingen und Erbach. Einmündende Straßen, Fußgängerverkehr und unübersichtliche Stellen führen zu zähfließendem Verkehr und Staus. Die Standorte entlang der Bundesstraße B 311 sind deshalb merklich schlechter aufgestellt als andere: Die Wirtschaftskraft von Unternehmen nimmt umso mehr ab, je weiter sie entlang der Bundesstraße B 311 vom Oberzentrum Ulm und damit der Anbindung an das Autobahnnetz entfernt sind. Bei der Bundesstraße B 311 liegt für die Ortsumfahrung Unlingen bereits Baurecht vor. Bislang stehen für den mit 14 Millionen Euro veranschlagten Bau lediglich drei Millionen Euro aus einem Sonderprogramm zur Verfügung. Dennoch soll Ende des Jahres 2013 mit dem Bau der Ortsumfahrung Unlingen begonnen werden.

### **Kölner Ring**

Das Kölner Stadtgebiet wird ringförmig von den Autobahnen A1, A 3 und A 4 umschlossen. Seit den 1960er Jahren ist die Verkehrsbelastung auf diesen Straßen kontinuierlich angestiegen, womit der Kölner Ring heute zu den höchst belasteten und stauanfälligsten Verkehrsverbindungen im Bundesgebiet gehört. Ein bedarfsgerechter Ausbau des Autobahnringes einschließlich aller Autobahnkreuze und Anschlussstellen ist daher dringend erforderlich, besonders mit Blick auf die für das Rheinland prognostizierte Zunahme des

Güterverkehrs um 129 Prozent bis zum Jahr 2025. Daher ist vorgesehen, die Autobahnen A 1 und A 4 auf sechs, die Autobahn A 3 auf acht Fahrstreifen auszubauen. Zwar ist für mehr als die Hälfte des 52 Kilometer langen Kölner Rings die geplante Verbreiterung bereits erfolgt. Beim bestehenden Tempo des Fortschritts werden bis zum Abschluss der Projekte die geschaffenen Verbesserungen und Leistungsreserven durch den enormen Verkehrszuwachs im Güterverkehr aber wieder obsolet sein.

## **Schiene**

### **Chemiedreieck Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing**

Zwischen Markt Schwaben und Ampfing ist die Schienenstrecke trotz eines erheblichen Personen- und Güterverkehrsaufkommen auf ca. 45 Kilometern nur eingleisig ausgebaut. Das könnte zukünftig die Weiterentwicklung des sogenannten Chemiedreiecks in Südostoberbayern behindern. Dort erwirtschaften in neun Kleinstädten und Gemeinden 25 Chemieunternehmen einen Gesamtumsatz von über acht Milliarden Euro. Allein in den Jahren 2008 bis 2011 investierten die dort angesiedelten Unternehmen über 3 Milliarden Euro in neue Produktionsanlagen und in die Standortinfrastruktur. In der Folge werden auch die Produktionskapazitäten zunehmen und die Menge der hergestellten Güter. Ein Ausbau der Schienenstrecke Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing wird daher notwendig. Der Ausbau der Bahnstrecke befindet sich jedoch bislang erst in der Planungsphase.

### **Rheintalbahn**

Die Rheintalbahn in Baden-Württemberg verläuft durch die Oberrheinische Tiefebene von Mannheim bis nach Basel in der Schweiz. Die Strecke ist die bedeutendste Hauptverkehrssache für den internationalen Nord-Süd-Gütertransport durch Deutschland und Teil eines durchgängigen Gleiskorridors zwischen Rotterdam und Genua. Um den prognostizierten Verkehrszuwachs bewältigen zu können, wird die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel vierspurig ausgebaut und stärkt durch eine verbesserte Infrastruktur den Wirtschaftsstandort Südlicher Oberrhein. Das Projekt wurde häufig durch Klagen und Einwendungen von Anliegergemeinden, Bürgern und Unternehmen verzögert. Auch die Finanzierung einiger Abschnitte ist noch nicht gesichert. Die Verzögerungen beim Ausbau der Rheintalbahn schwächen somit die Logistikregion und führen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr. Gegenüber der Schweiz ist Deutschland vertraglich dazu verpflichtet, den Ausbau bis zum Jahr 2020 umzusetzen. Im Sommer 2013 wurde mit dem Bau eines weiteren Streckenabschnittes begonnen.

### **Y-Trasse Hamburg/Bremen – Hannover**

Das umgangssprachlich als Y-Trasse bezeichnete Bahnprojekt NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover ist mittlerweile seit ca. 20 Jahren im Gespräch. Der Großteil des Projekts umfasst eine Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover, daneben einen kurzen Streckenausbau für eine Abzweigung bei Visselhövede nach Bremen. Der Bau der Y-Trasse hätte für den Schienengüterverkehr erhebliche Kapazitätssteigerungen

zur Folge: Güterzüge würden für die Vorbeifahrt von ICE-Zügen auf den bisherigen Strecken nicht mehr auf die Ausweichgleise verdrängt und könnten zudem in dichtem Abstand hinter den ähnlich schnellen Regionalzügen verkehren. Der Bau ist notwendig, da den Bahntrassen im Hinterland aufgrund des steigenden Güterumschlags der Nordseehäfen Kapazitäts-empässe drohen. Laut Bundesregierung sollen zur Beschleunigung der Planung weitere 19 Millionen Euro für das Verkehrsgroßprojekt eingesetzt werden. Momentan befindet sich die Y-Trasse jedoch erst im Stadium der Vorentwurfsplanung. Im Entwurf zum Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist das Projekt in die niedrigste Kategorie D eingeordnet, mit deren Realisierung in der Regel erst nach 2015 begonnen werden kann. Zudem gibt es Widerstände von Bürgerinitiativen und Umweltschutzorganisationen gegen die Y-Trasse. Seit Mitte des Jahres 2013 werden daher drei alternative Konzepte zur Y-Trasse diskutiert.

## **Wasser**

### **Elbe-Lübeck-Kanal**

Der Elbe-Lübeck-Kanal verbindet die Ostsee über die Trave mit der Elbe. Damit sichert er die Anbindung der Lübecker Häfen an das europäische Binnenwasserstraßennetz. Die Hafenvirtschaft, die verladende Wirtschaft und die Binnenwirtschaft sind in Sorge, dass Transporte auf dem Elbe-Lübeck-Kanal in Zukunft aufgrund der mittlerweile geringen Kapazität des Kanals immer weniger möglich sind. Für einen Ausbau mit Bundesmitteln wird eine jährliche Frachtrate von fünf Millionen Tonnen erwartet. Diese Frachtrate ist aber nur mit größeren Schiffen zu bewältigen. Dafür müssten wiederum neun Brücken angehoben, sechs Schleusen verlängert und das Kanalbett vertieft werden. Der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals würde die im Hafen Lübeck umschlagbaren Mengen aus dem Inland deutlich vergrößern. Dazu ist jedoch die Aufnahme des Ausbauprojektes Elbe-Lübeck-Kanal in den Bundesverkehrswegeplan 2015 notwendig. Das Wirtschaftsministerium in Schleswig-Holstein betont, dass die zukünftigen Verkehre nur zu bewältigen sind, wenn die Wasserstraßen ausgebaut würden.

### **Elbvertiefung**

Hamburg leidet an einer zu geringen Wassertiefe in der Elbe. Vielen Reedereien ist es nicht mehr möglich, die Hansestadt als End- oder Ausgangshafen zu nutzen, weil sie ihre Schiffe wegen des Tiefgangs nicht voll beladen zwischen Mündung und Hafen fahren lassen können. Es besteht ein sehr enges Zeitfenster für auslaufende Schiffe und damit ein hohes Verkehrsaufkommen. Eine Elbvertiefung würde diese Situation deutlich entzerren. Seit 1990 hat sich der Containerumschlag in Hamburg mehr als vervierfacht. Von heute acht Millionen Standardcontainern könnte der Umschlag bis 2015 noch einmal auf 18 Millionen anwachsen, wenn die Großcontainerschiffe den Hamburger Hafen weitgehend ohne Behinderungen bedienen können. Ende Dezember 2011 wurde der Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses fertig gestellt. Dieser wurde den Ländern Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein zur Erteilung des Einvernehmens übermittelt. Dieses ist Voraussetzung für den endgültigen Planfeststellungsbeschluss.

## **Neckarschleusen**

Auf dem Neckar gibt es 27 Schleusen, die bis auf eine nur für Schiffe mit 105 Metern Länge ausgelegt sind. Da auf dem Rhein inzwischen aber vorzugsweise Schiffe mit 135 Metern unterwegs sind, haben sich der Bund und das Land Baden-Württemberg vor rund fünf Jahren darauf verständigt, die Neckar-Schifffahrt daran anzupassen. Im Jahr 2008 wurden dafür etwa 183 Millionen Euro veranschlagt. Durch weitere notwendig gewordene Maßnahmen wie die Sanierung von Wehren und Ufern, könnten insgesamt sogar rund 650 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt notwendig werden. Das Bundesverkehrsministerium hat vor einem Jahr begonnen, die deutschen Wasserwege in sieben Kategorien zu unterscheiden. Schnell vorangetrieben werden soll zunächst einmal der Ausbau der ersten Kategorie. Der Neckar liegt jedoch von der Mündung bis Heilbronn in der zweiten, bis Stuttgart in der dritten und bis Plochingen in der vierten Kategorie. Entsprechend unwahrscheinlich wird die Verlängerung aller Schleusen bis zum Endpunkt des schiffbaren Neckars in Plochingen (Kreis Esslingen), die laut Aussage des Bundes bis 2025 verwirklicht werden sollte.

## **Schleuse Kleinmachnow**

Durch den Ausbau der Schleuse Kleinmachnow des Teltowkanals in Berlin-Brandenburg bietet sich großes Potenzial für die Verlagerung von Gütern auf den Wasserweg. Rund 1,6 Millionen Tonnen könnten künftig statt auf der Straße oder mit der Bahn auf der Oder-Spree-Wasserstraße transportiert werden. Bisher ist aber die Binnenschifffahrt für den Gütertransport der großen Industriebetriebe in Eisenhüttenstadt noch keine lukrative Alternative. Nach Eigenangabe der Initiative „Pro Schleuse“ werden ohne den Schleusenausbau zusätzliche 80.000 LKW-Fahrten pro Jahr nötig sein. Durch einen Neubau könnte die Schleusendauer auf ca. 20 Minuten verkürzt werden. Der Bund hatte ursprünglich geplant, die Schleuse für 185 Meter lange Schubverbände auf eine Länge von 190 Metern auszubauen. Die Pläne zum Ausbau sind aber seit November 2010 gestoppt. Begründet wurde die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses auch mit Einsparungen im Bundeshaushalt. Stattdessen ist nun eine Sanierung der Schleuse vorgesehen.

## **Schleuse Scharnebeck**

Der Elbe-Seitenkanal ist wesentlicher Bestandteil der Hinterlandverbindungen des Hamburger Hafens. Die 1974 errichtete Anlage, mit der am Elbeseitenkanal ein Höhenunterschied von 38 Metern überwunden werden kann, ist mittlerweile verschlissen und baufällig. Für einen Neubau in Scharnebeck sprechen das hohe Aufkommen auf dem Elbe-Seitenkanal, die begrenzte Nutzbarkeit der Elbe als Binnenwasserstraße und das hohe Entlastungspotenzial. Durch den Ausbau könnten auch Schiffe mit über 100 Metern Länge abgefertigt werden. Ein Nicht-Ausbau hätte negative Folgen für die verladende Wirtschaft, die Häfen Hamburg und Lübeck sowie für die Sicherheit der Umwelt. Ziel der IHK ist es, dass die Schleuse in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen wird und bis 2025 gebaut ist. Bislang ist jedoch nichts entschieden.



## **Luft**

### **Flughafen Berlin Brandenburg**

Mit dem neuen Flughafen könnten die Kapazität für den Frachtflug von ursprünglich 60.000 Tonnen auf bis zu 600.000 Tonnen ausgebaut werden. Aufgrund von Planungsfehlern und Problemen mit der Brandschutztechnik, den Gepäckbändern und beim Check-in wurde der ursprüngliche Eröffnungstermin auf ein unbestimmtes Datum verschoben. Dem Flughafen droht neben der verspäteten Eröffnung auch ein Finanzierungsdefizit. Der Flughafen wird mit rund 4,7 Milliarden Euro voraussichtlich doppelt so teuer wie ursprünglich geplant. Die Mehrkosten sind auf nicht eingeplante Kostensteigerungen beim Terminalbau zurückzuführen sowie auf höhere Lärmschutzmaßnahmen, die gerichtlich angeordnet wurden. Hinzu kommt der Ausfall von Einnahmen durch die verspätete Eröffnung. Diese Finanzierungslücke tragen die Länder Berlin und Brandenburg zu je 37 Prozent sowie der Bund zu 26 Prozent. Am 3. Juli 2013 wurde bereits das neue Frachtzentrum des neuen Flughafens eröffnet. Die Fertigstellung des gesamten Flughafens könnte nach Expertenschätzungen bis Herbst 2015 erfolgen.

### **Flughafen München – 3. Startbahn**

Nach Angabe der Flughafengesellschaft ist Bayern mit einem Exportvolumen von mehr als 145 Mrd. Euro auf dem 24. Rang der Exportnationen. Für Bayern als exportorientiertes Land ist der Ausbau des Flughafens notwendige Voraussetzung, um im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben. Der Bau einer dritten Startbahn wurde durch einen Bürgerentscheid am 17. Juni 2012 abgelehnt. Seit März 2013 findet am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof außerdem ein Prozess statt, mit dem Bund Naturschutz, Anwohner und anliegende Gemeinden die Baugenehmigung auch gerichtlich kippen wollen. Als Drehkreuz im internationalen Luftverkehr ist der Flughafen München jedoch langfristig auf eine dritte Start- und Landebahn angewiesen, um im Wettbewerb bestehen zu können.

Stand: Oktober 2013