INFRASTRUKTUR

IM JÜTLANDSKORRIDOR

Ziele und Wünsche
aus der Perspektive Sønderjyllands

UdviklingsRåd Sønderjylland

Impressum:

UdviklingsRåd Sønderjylland (URS), Juni 2013

Layout und Karten: Danmarks Transport-Tidende

Druck: Mohrdieck Tryk A/S

Fotos: Lars Dagnæs

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 2
Die Visionen des URS in Kürze 6
Infrastruktur, Güter 7
Infrastruktur, Personenverkehr 11
Parallelautobahn 13
Doppelgleisige hochwertige Eisenbahn 15
Deutsch-dänischer Bahnhof an der Grenze 17
Kombiterminal Padborg 19
Deutsch-dänische Infrastrukturvereinbarung 21
Häfen in der Region 23
Bahnstrecke Esbjerg – Hamburg 25
Querstraßen in der Region 27
Flughäfen 29
Anlage 1: Güter- und Personenverkehr 31
Anlage 2: UdviklingsRåd Sønderjylland 33
Anlage 3: Verkehrspolitische Prioritäten im nordwestlichen Schleswig-Holstein 35
Quellen 37

Vorwort

Der Jütlandskorridor zwischen Sønderjylland und Norddeutschland ist Dänemarks wichtigstes Einfallstor nach Europa für Güter und Personen.

Das Verkehrsaufkommen wächst. Dies gilt insbesondere für internationale Transporte. Alle Prognosen lassen darauf schließen, dass der Jütlandskorridor auch künftig die wichtigste Verbindungsachse zwischen Dänemark und Europa sein wird. UdviklingsRåd Sønderjylland (Entwicklungsrat Sønderjylland – URS) hat daher eine langfristige Vision für die Entwicklung des Korridors erarbeitet. Sie ist zu sehen vor dem Hintergrund eines Europas in weiterem Wachstum, für das Infrastruktur und Handelsbeziehungen die Schlüsselwörter sind.

Übergeordnet ist es die Vision des URS, dass der Jütlandskorridor sich zu einer Route mit einem hochwertigen, effizienten Transportsystem für Güter und Personen entwickelt und konsolidiert, wobei die Verkehrsformen auf Straße und Schiene, zu Wasser und in der Luft einen multimodalen Kontext bilden.

Der URS ist der Auffassung, dass für die Entwicklungsvision des Korridors eine langfristige Perspektive wichtig ist, weil:

- Rücksicht auf den künftigen dänischen Handel mit dem Ausland und die weitere Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs genommen werden muss;
- die Entwicklung der Infrastruktur im Zusammenhang mit der übrigen regionalen und städtischen Entwicklung zu sehen ist, um einen optimalen Zusammenhang zwischen den einzelnen Infrastrukturelementen zu sichern, die zu einem ausgewogenen Dänemark beitragen;
- eine langfristige Vision und ein Ausbauplan wichtige Voraussetzungen sind, um Suboptimierung zu vermeiden und stattdessen die optimale Nutzung der volkswirtschaftlichen Gesamtinvestitionen zu sichern. Diese Herausforderung ist nicht zuletzt wichtig in der Grenzregion, wo die Entwicklung in Dänemark und Deutschland im Zusammenhang zu sehen ist;
- aktuelle Straßenprojekte zeigen, wie große Hindernisse schon kleine Erweiterungsarbeiten an der vorhandenen Infrastruktur für den laufenden Verkehr schaffen.

Mit dieser Entwicklungsvision und den daraus abgeleiteten Zielen und Wünschen in „Infrastruktur im Jütlandskorridor“ möchte der UdviklingsRåd Sønderjylland einen zusammenhängenden Beitrag zur Infrastrukturdebatte in Dänemark in den kommenden Jahren leisten.

Sønderjylland Juni 2013, Infrastrukturgruppe des URS

Ole Daugbjerg
Danfoss Fonden, Vorsitzender des URS

Bürgermeisterin Tove Larsen
Gemeinde Aabenraa
Stellvertretende Vorsitzende des URS

Geschäftsf. Direktor
Gerd Rahbek-Clemmensen
ECCO Holding A/S

Bürgermeister Jens Chr. Gjesing
Gemeinde Haderslev

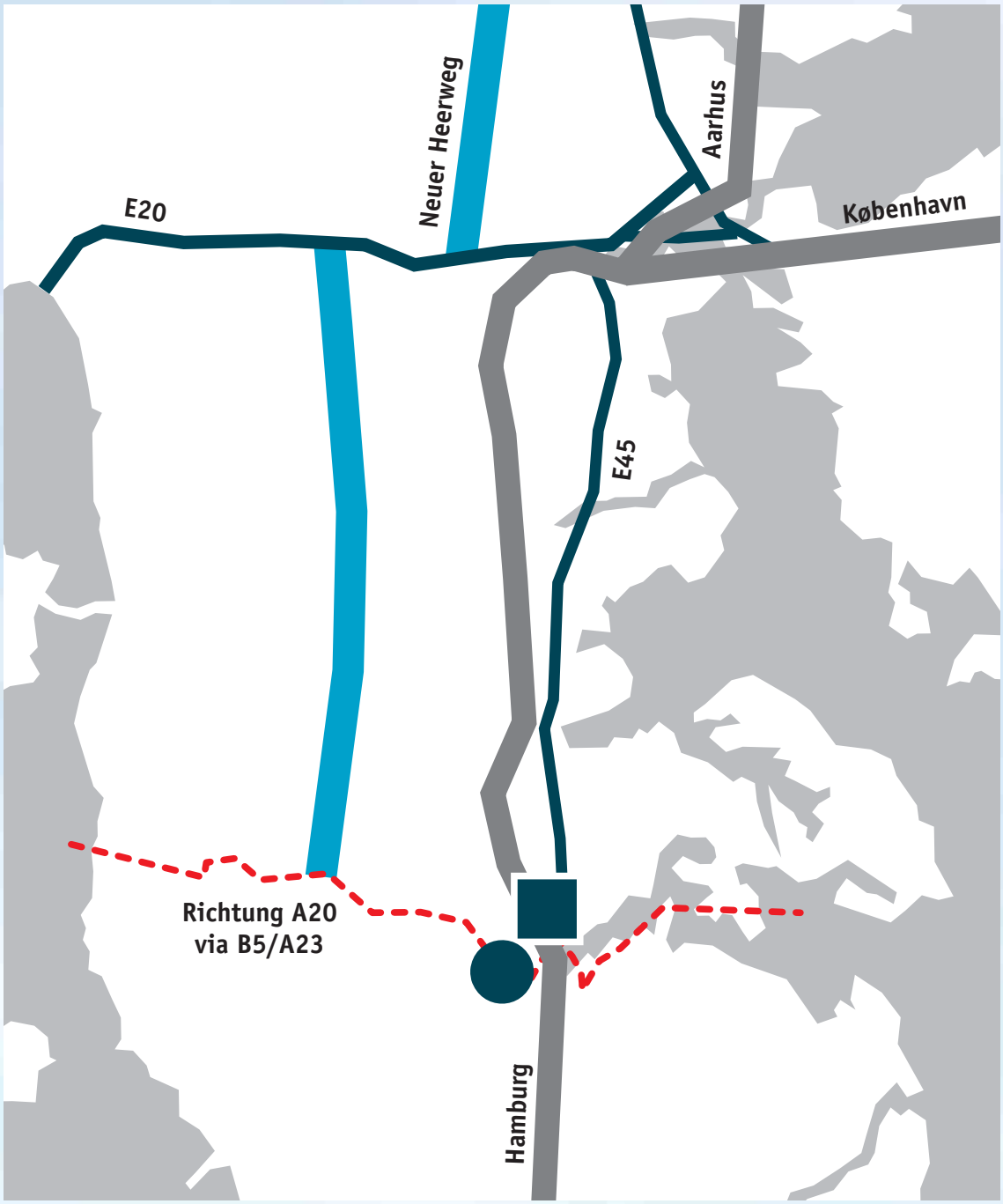
Direktor Mogens Therkelsen
HP Therkelsen A/S

Bürgermeister Laurids Rudebeck
Gemeinde Tønder

Direktor Henning Schmidt
Drengsted Entreprenørfirma A/S
Tønder Erhvervsråd

Bürgermeister Aase Nyegaard
Gemeinde Sønderborg

Entwicklungsvision für Sønderjylland



Neue Parallelautobahn

Vorhandene Autobahnen

Hochwertige Bahn

Deutsch-dänischer Bahnhof

Deutsch-danisches Kombiterminal

Die Visionen des URS in Kürze

Eine parallele Autobahn mitten durch Sønderjylland von der E20 zur Grenze mit Anschluss nach Europa westlich um Hamburg

Die E45 ist heute der wichtigste Straßenkorridor zwischen Dänemark und Europa. Der weitere Anstieg des Personen- und Güterverkehrs erhöht den Bedarf für den Ausbau der Kapazität auf der Route. Die Vision des URS ist es, dass die weitere Entwicklung der E45 durch die Anlage einer parallelen Autobahn durch die Mitte Sønderjyllands von der E20 bis zur Grenze mit dem Anschluss nach Europa westlich um Hamburg herum erfolgen sollte. Die Anlage einer Parallelautobahn anstelle eines abschnittsweisen Ausbaus der E45 bietet eine Reihe von klaren Vorteilen:

- Sie ist billiger als die Erweiterung vorhandener Strecken und verdoppelt die Kapazität.
- Sie stärkt Dänemark und die Grenzregion durch eine erheblich bessere Anbindung des dänischen Festlands.
- Langjährige Verkehrsbehinderungen auf der E45 bei einem schrittweisen Ausbau auf 6 Fahrstreifen lassen sich vermeiden.
- Eine Parallelautobahn verbessert die Anbindung über die B5/A23 an eine künftige Weiterführung der A20 nach Westen und die Elbquerung durch einen neuen Tunnel bei Glückstadt.
- Sie stärkt die Verkehrsabwicklung im gesamten Jütlandskorridor durch die Weiterführung des parallelen Straßensystems im gesamten Korridor.

Doppelgleisige hochwertige elektrifizierte Eisenbahn von Aarhus nach Hamburg mit Stopp in der Grenzregion

Die heutige Eisenbahnverbindung zwischen Aarhus und Hamburg muss auf eine hochwertige, voll ausgebaute doppelgleisige und elektrifizierte Bahnverbindung mit einer Streckengeschwindigkeit von mindestens 200 km/h ausgebaut werden. Der Ausbau der Bahn soll schnelle Personenzüge zwischen Aarhus und Hamburg mit Stopps an wichtigen Knotenpunkten unterwegs gewährleisten. Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur müssen durch modernes rollendes Material unterstützt werden, das kurze Reisezeiten und hohen Komfort gewährleistet.

Deutsch-dänischer Personenbahnhof in der grenznahen Region

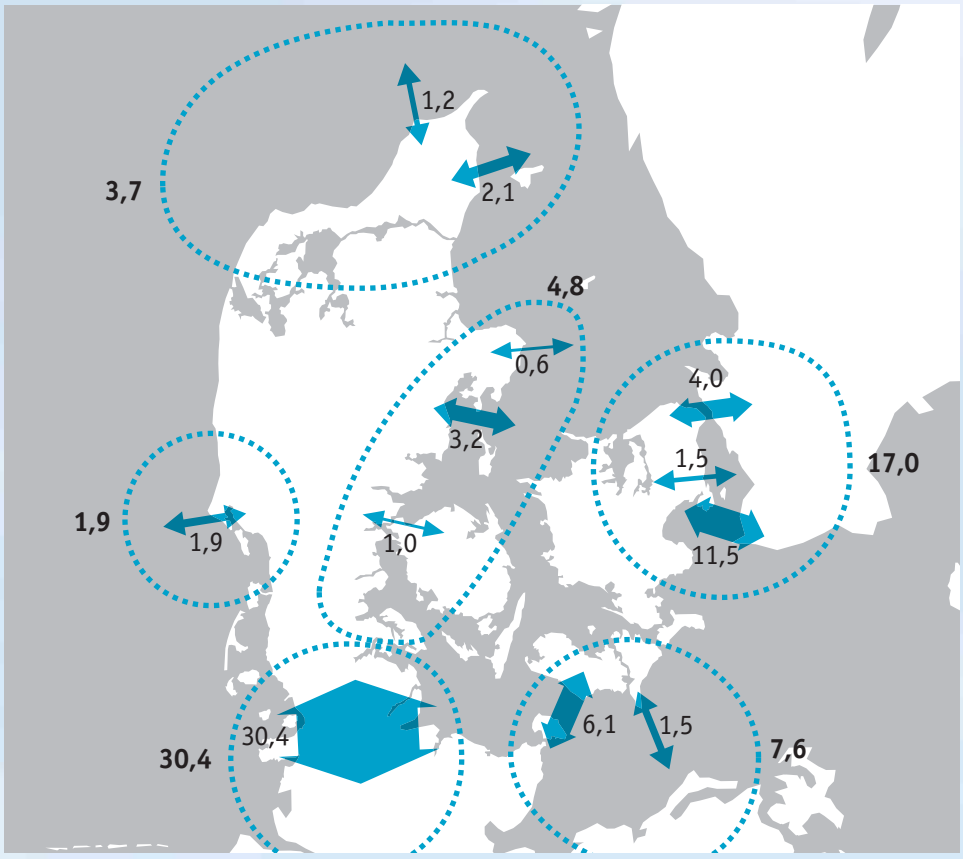
In der Grenzregion soll ein neuer deutsch-dänischer Personenbahnhof angelegt werden, der sowohl Flensburg als auch Sønderjylland bedienen kann, um die Gesamtreisezeit zu senken, u. a. weil die Schleife durch Flensburg entfällt. Gute öffentliche Nahverkehrsverbindungen und Park and Ride-Parkplätze sollen die optimale Zugänglichkeit zu den Zügen gewährleisten.

Das Kombiterminal in Padborg ist zu einem Gateway für den kombinierten Schienen-Straße-Transport zwischen Dänemark und Mittel- und Südeuropa zu entwickeln. Die Anlage, die mit einem deutsch-dänischen Transportcenter verbunden ist, soll mittelfristig zu einem effizienten Terminal nach gesamteuropäischem Standard entwickelt werden, d. h. für 850 m lange Züge und mit Portalkränen zum kosteneffizienten, schnellen Güterumschlag von der Straße auf die Bahn.

Deutsch-dänische Infrastrukturvereinbarung

Mit der Einrichtung der deutsch-dänischen Verkehrskommission 2011 wurden ein verstärkter Informationsaustausch und der Kontakt zwischen den Verkehrsministern in Kopenhagen, Kiel und Berlin sowie Beamten in den deutschen und dänischen Verkehrsministerien hergestellt. Die Arbeit der Infrastrukturkommission soll in eine deutsch-dänische Infrastrukturvereinbarung ausmünden, die sicherstellt, dass das grenzüberschreitende Verkehrsangebot und der grenzüberschreitende Infrastrukturausbau koordiniert wird.

Karte 1. Gütertransport 2011. Mio. t mit Lkw, Trailern und Containern von und nach Dänemark.



Quelle: TransECO2. Dokumentation für die Karte in Anlage 1

Tabelle 1. Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe in Westdänemark 2012 sowie Anteil an der gesamtdänischen Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe, Personen

	Ganz Dänemark	Anteil in Westdänemark	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl
CA Lebensmittel-, Getränke- und Tabakwarenindustrie	53.921	40.084	74 %
CB Textil- und Lederindustrie	5.824	4.742	81 %
CC Holz- und Papierindustrie, Druckereien	21.458	16.497	77 %
CD Ölraffinerien u. a. m.	903	283	31 %
CE Chemische Industrie	11.118	4.372	39 %
CF Medizinalindustrie	18.148	542	3 %
CG Kunststoff-, Glas- und Betonindustrie	25.663	17.931	70 %
CH Metallindustrie	37.414	29.446	79 %
CI Elektronikindustrie	16.319	8.065	49 %
CJ Herstellung elektrischer Geräte	10.419	7.545	72 %
CK Maschinenindustrie	54.737	44.099	81 %
CL Transportmittelindustrie	7.267	6.566	90 %
CM Möbel und sonstige Industrie u. a. m.	30.551	21.845	72 %
Insgesamt	**293.742**	**202.017**	**69%**

Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken.

Infrastruktur, Güter

Die Grenze zwischen Sønderjylland und Norddeutschland ist Dänemarks wichtigstes Einfallstor zum internationalen Markt. Die Region spielt heute eine wichtige Rolle für die gesamtdänische Wirtschaft. Hier verläuft der direkte Weg von Dänemarks größten Exporteuren von Lebensmitteln und Industriegütern zu den wichtigsten Verschiffungshäfen der dänischen Wirtschaft: Hamburg und Bremerhaven:

- 53 % des gesamten Güterverkehrs mit Lkw von und nach Dänemark überqueren die Grenze in Sønderjylland.
- 45 % des gesamten Güterverkehrs mit Lasteinheiten (Lkw, Container, Bahn und Ro-Ro) erfolgen über die Grenze in Sønderjylland. Seit 2002 ist das Güteraufkommen um 45 % oder 9,4 Mio. t angestiegen.

Die Bedeutung der Grenze in Sønderjylland ist daran abzulesen, dass erhebliche Teile der dänischen Industrie- und Landwirtschaftsproduktion in Westdänemark erbracht werden, dass Deutschland und Mitteleuropa die wichtigsten Handelspartner sind und dass zwei der wichtigsten Containerhäfen Europas, Hamburg und Bremerhaven, primär über die deutsch-dänische Grenze zu erreichen sind.

Veranschaulicht wird dies u. a. dadurch, dass:

- Westdänemark 69 % der Gesamtbeschäftigung im verarbeitenden Gewerbe und 60 % des Wertzuwachses in der Industrie aufweist;
- 65 % des gesamten dänischen Güterexports von Jütland/Fünen ausgehen;
- 30 % des gesamten dänischen Exports nach Deutschland, Holland, Österreich, Italien, Spanien, Portugal, Frankreich und in die Benelux-Länder gehen.

Gleichzeitig muss auch weiterhin sichergestellt werden, dass Infrastruktur und Verkehrsangebot im Korridor die wirtschaftliche und regionale Entwicklung auf beiden Seiten der Grenze unterstützen und dass der Korridor weiterhin seine Rolle als Garant für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Westskandinavien erfüllen kann.

Tabelle 2. Bruttowertschöpfung in Westdänemark 2011 nach Sektoren sowie Anteil an der gesamtdänischen Bruttowertschöpfung. Preisniveau 2011.

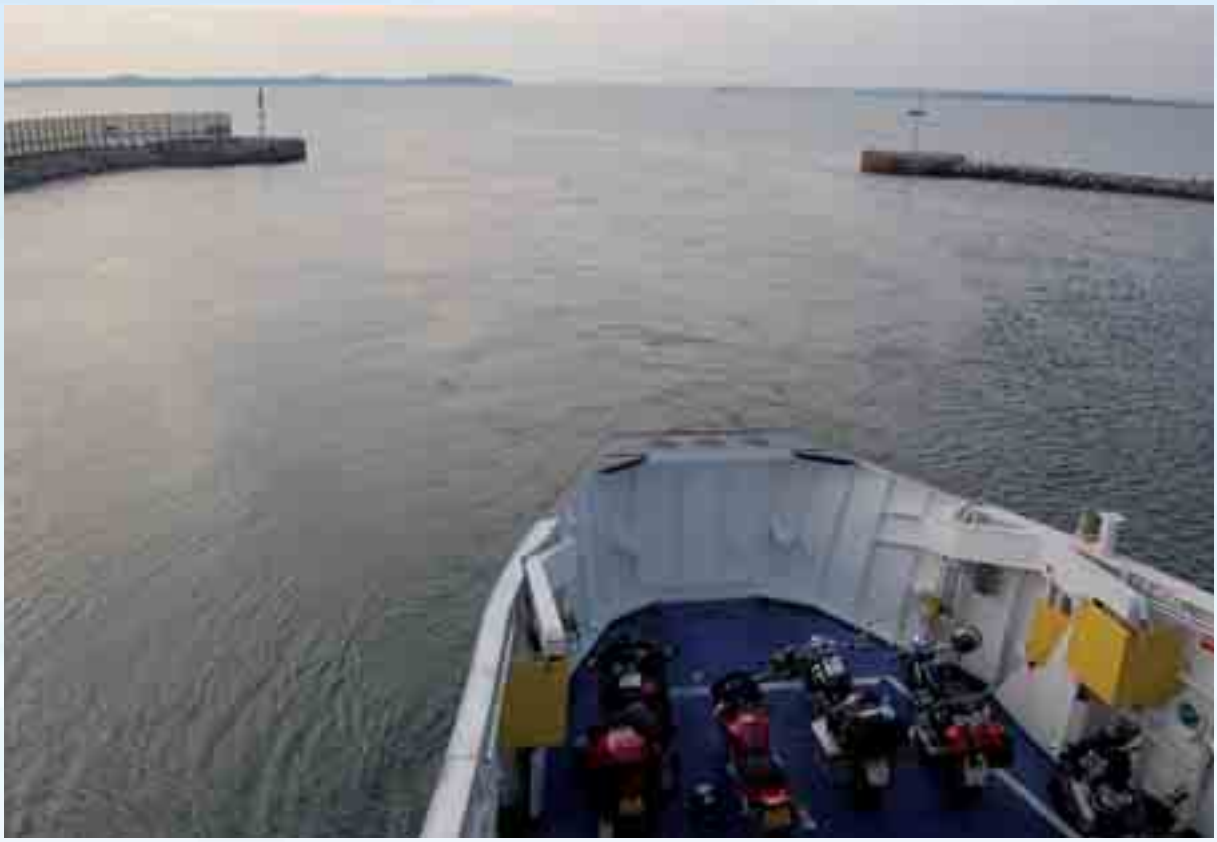
Landwirtschaft u. a. m., Rohstoffgewinnung	Westdänemark, Mio. DKK	18.417
	Anteil von ganz DK	**84 %**
Industrie, darunter Energie und Baugewerbe	Westdänemark, Mio. DKK	167.813
	Anteil von ganz DK	**60 %**
Dienstleistungen	Westdänemark, Mio. DKK	559.874
	Anteil von ganz DK	**47 %**

Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

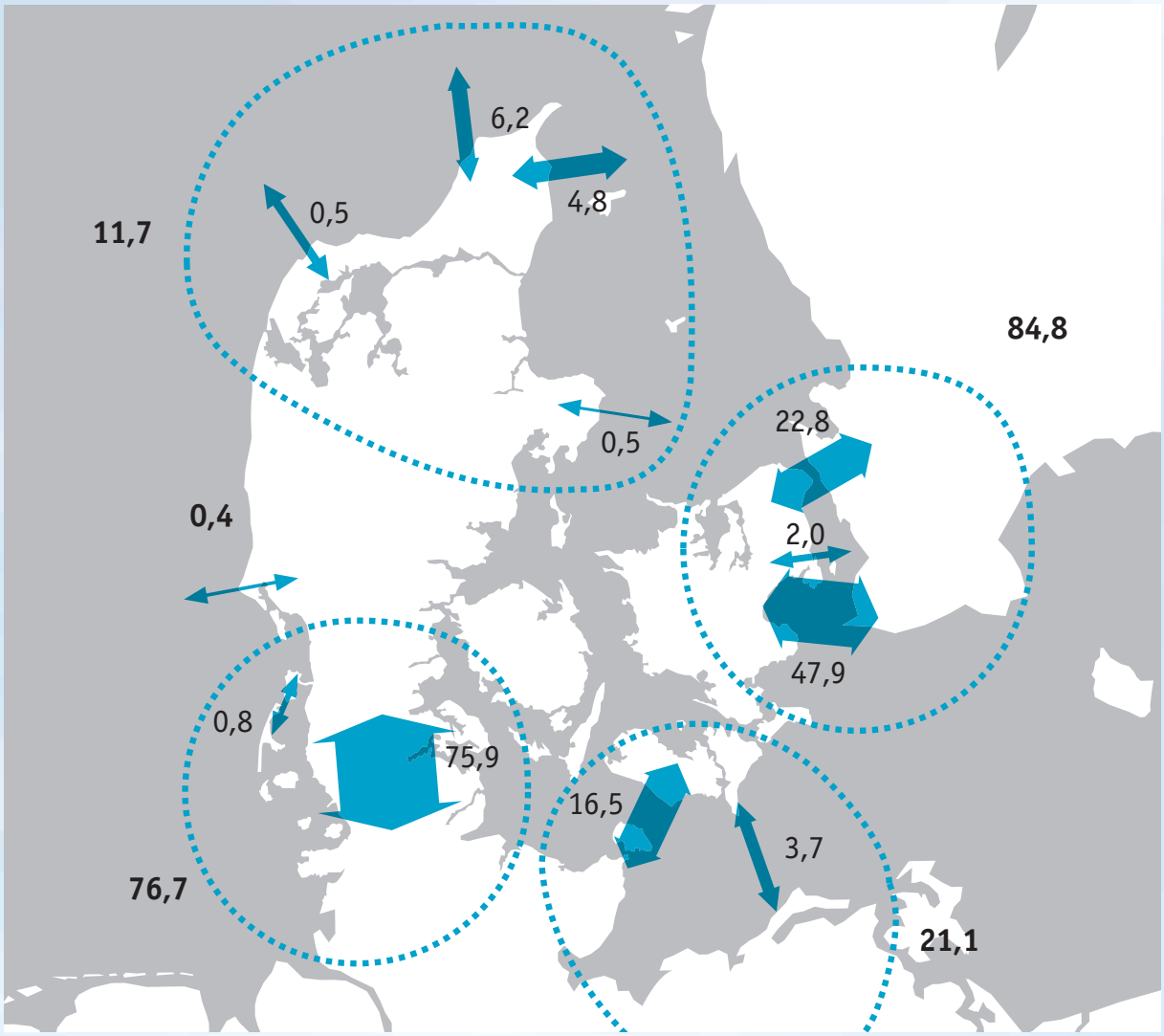
Tabelle 3. Dänemarks Im- und Export 2012 nach den 10 wichtigsten Partnerländern.

Mrd. DKK	Import		Export		Insgesamt	
Deutschland	110,5	21 %	92,9	15 %	203,3	18 %
Schweden	70,8	13 %	80,3	13 %	151,1	13 %
Großbritannien	29,7	6 %	56,8	9 %	86,6	8 %
USA	15,0	3 %	45,4	7 %	60,3	5 %
Norwegen	28,6	5 %	41,7	7 %	70,3	6 %
Niederlande	39,2	7 %	26,5	4 %	65,7	6 %
Frankreich und Monaco	16,0	3 %	20,4	3 %	36,4	3 %
China	37,7	7 %	17,5	3 %	55,2	5 %
Italien	19,7	4 %	15,6	3 %	35,2	3 %
Polen	17,2	3 %	14,9	2 %	32,1	3 %
Sonstige	149,0	28 %	199,9	33 %	348,9	30 %
Insgesamt	**533,3**	**100 %**	**611,9**	**100 %**	**1.145,2**	**100%**

Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken



Karte 2. Personenverkehr 2011. Reisen in 1000 pro Tag mit Pkw, Schiff und Bahn von und nach Dänemark.



Quelle: TransECO2. Dokumentation für die Karte siehe Anlage 1

Tabelle 4. Bevölkerung in Dänemark und Norddeutschland 2010 und 2025 (Prognose).

	Westdänemark	Ostdänemark	Hamburg	Schleswig-Holstein
31. Dez. 2010	3,04	2,52	1,79	2,83
Prognose 2025	3,17	2,65	1,89	2,81

Quelle: Region Syddanmark

Auch in Bezug auf den Personenverkehr spielt die Grenze in Sønderjylland eine wichtige Rolle. 2011 wurden 40 % des gesamten Personenverkehrs von und nach Dänemark mit Pkw, Bahn und Fähre über die Grenze abgewickelt. Ca. 70.000 Personen überquerten täglich die Grenze – zum Großteil in Pkw. Seit 2002 hat der Personenverkehr über die Grenze in Sønderjylland um 11 % zugenommen.

Das höchste Verkehrsaufkommen hat die Autobahn E45 bei Frøslev, wo im Durchschnitt 16.000 Fahrzeuge pro Tag die Grenze überqueren. Die Region Syddanmark hat 2012 den Personen- und Lieferwagenverkehr an der Grenze gezählt, aufgeschlüsselt nach Nationalität der Fahrzeuge. Die Zählung veranschaulicht die Rolle der Grenze als internationalen Verkehrskorridor: ca. 15 % der Personen- und Lieferwagen auf der Autobahn bei Frøslev kamen aus anderen europäischen Ländern als Dänemark und Deutschland. Die deutschen Pkws machten insgesamt ca. die Hälfte des Verkehrs aus. Der Großteil der Fahrzeuge kam aus Regionen in Deutschland, die nicht direkt an der Grenze liegen.

Die Rolle der Region als Verkehrskorridor für den Personenverkehr ist im Licht der Tatsache zu sehen, dass Westdänemark, Schleswig-Holstein und Hamburg gut 7½ Mio. Einwohner haben.

Der Verkehrskorridor spielt weiter eine wichtige Rolle für Dänemark als Fremdenverkehrsland und somit für die Entwicklung des Tourismusgewerbes in Dänemark. Abb. 1 zeigt die Zahl der Übernachtungen ausländischer Gäste in Dänemark im Jahre 2012. Insgesamt hatten 2012 ausländische Gäste 22 Mio. Übernachtungen in Dänemark, 70 % davon in Westdänemark. Gut die Hälfte aller Übernachtungen fanden in Ferienhäusern statt.

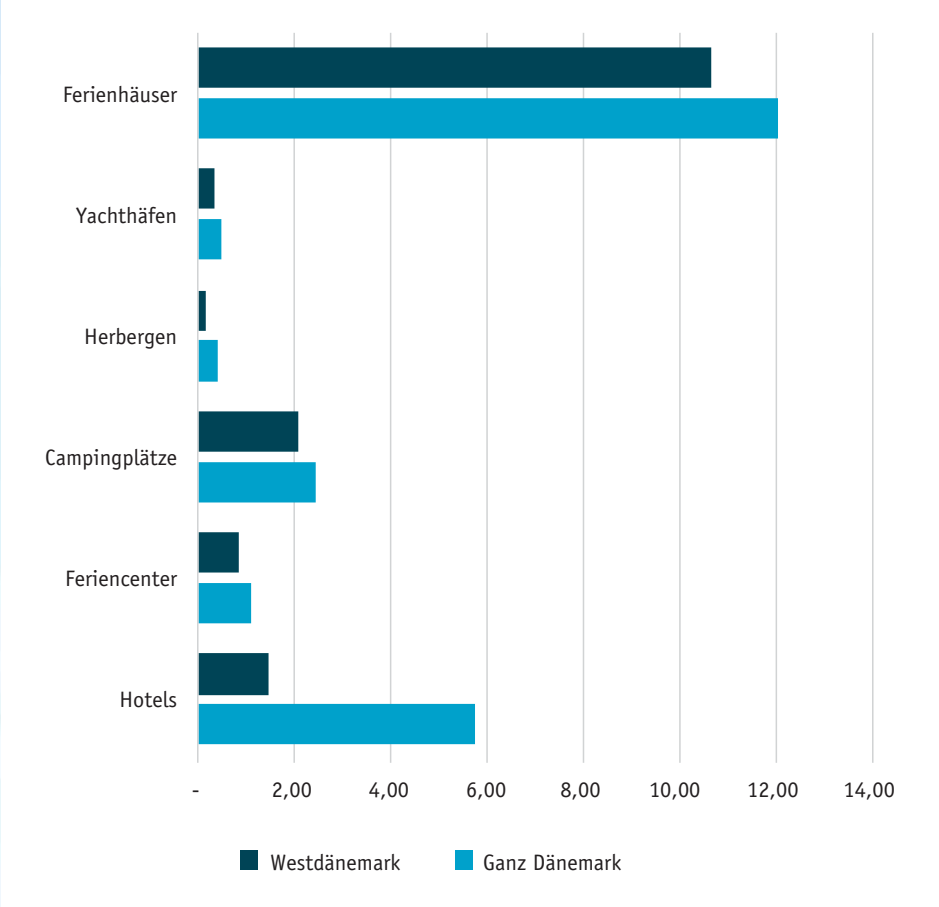
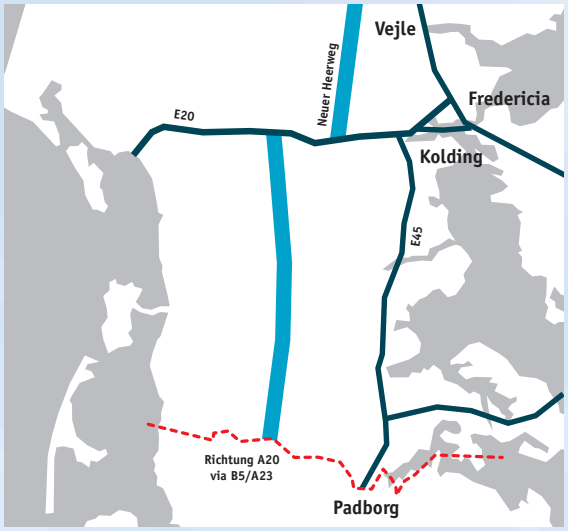


Abb. 1. Mio. Übernachtungen ausländischer Gäste in Dänemark 2012, davon Anteil in Westdänemark.

Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken



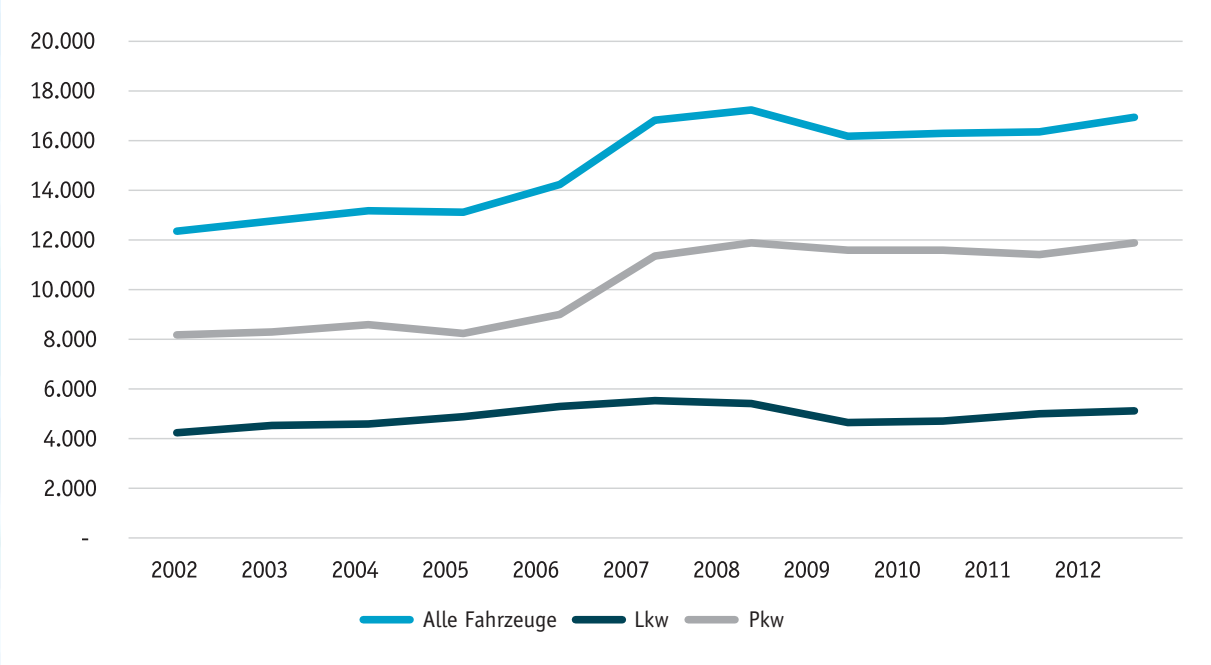
Karte 3. Linienführung einer neuen Parallelautobahn durch das zentrale Sønderjylland und der Heerwegautobahn

Tabelle 5. Verkehrszahlen auf der E45 an ausgewählten Punkten.

	Tages-Ø*/Jahr alle Fahrzeuge	Tages-Ø*/Jahr Lkw	Entw. 2004-2011 alle Fahrzeuge	Entw. 2004-2011 Lkw
E45 Grenzübergang Frøslev	16200	4600	24 %	7 %
E45 bei Kolding Syd	46900	7900	49 %	16 %

Quelle: Vejdirektoratet und ITD – *(Ø) Durchschnitt

Abb. 2. Entwicklung des Gesamtverkehrs über den Grenzübergang Frøslev 2001 bis 2012. Fahrzeuge pro Tag.



Quelle: Vejdirektoratet und ITD

Parallelautobahn

Die E45 ist heute der wichtigste Straßenkorridor zwischen Dänemark und Europa.

Von 2002 bis 2012 stieg der Gesamtverkehr auf der Autobahn am Grenzübergang Frøslev um 37 %.

Der Lkw-Verkehr macht einen erheblichen Teil des Gesamtverkehrs über die Grenze aus: 30 % im Jahre 2012. Von 2002 bis 2012 stieg der Lkw-Verkehr über die Grenze bei Frøslev um 21 %. Bis 2025 erwartet Danmarks Transportforskning (Dänische Verkehrsforschung), dass der Gütertransport mit Lkw über die Grenze sich im Vergleich zu 2000 verdoppelt.

Auch der Pkw-Verkehr hat zugenommen. Von 2002 bis 2012 stieg der Verkehr mit Personen- und Lieferwagen über die Grenze bei Frøslev um 46 %. Die Verkehrszunahme auf der E45 bedeutet, dass das Dänische Landesstraßenamt (Vejdirektoratet) erwartet, dass bis zum Jahr 2025 Kapazitätsprobleme auf der Strecke von Kolding bis zur Grenze allmählich entstehen. Um Kolding herum gibt es bereits heute beginnende Kapazitätsprobleme. Hier sind für 2025 kritische Kapazitätsprobleme zu erwarten.

Neue Parallelautobahn durch das zentrale Sønderjylland von der E20 zur Grenze

Der URS empfiehlt, die künftige Entwicklung des übergeordneten Straßenverkehrskorridors von der E20 zur Grenze durch die Anlage einer Parallelautobahn durch das zentrale Sønderjylland statt des Ausbaus der E45 auf 6 Fahrstreifen vorzunehmen.

Die Anlage einer Parallelautobahn bietet mehrere Vorteile:

- Vor allem ist die Anlage einer Parallelautobahn kostengünstiger als der Ausbau der vorhandenen Autobahn auf 6 Fahrstreifen.

- Zum zweiten bedeutet die Anlage der Parallelautobahn, dass lange Zeiträume mit erheblichen Verkehrsbehinderungen auf der E45 während des Ausbaus auf 6 Fahrstreifen vermieden werden können.

- Drittens verbessert eine Parallelautobahn über die B5/A23 die Anbindung an eine künftige Weiterführung der A20 nach Westen und die Elbquerung durch einen neuen Tunnel bei Glückstadt.

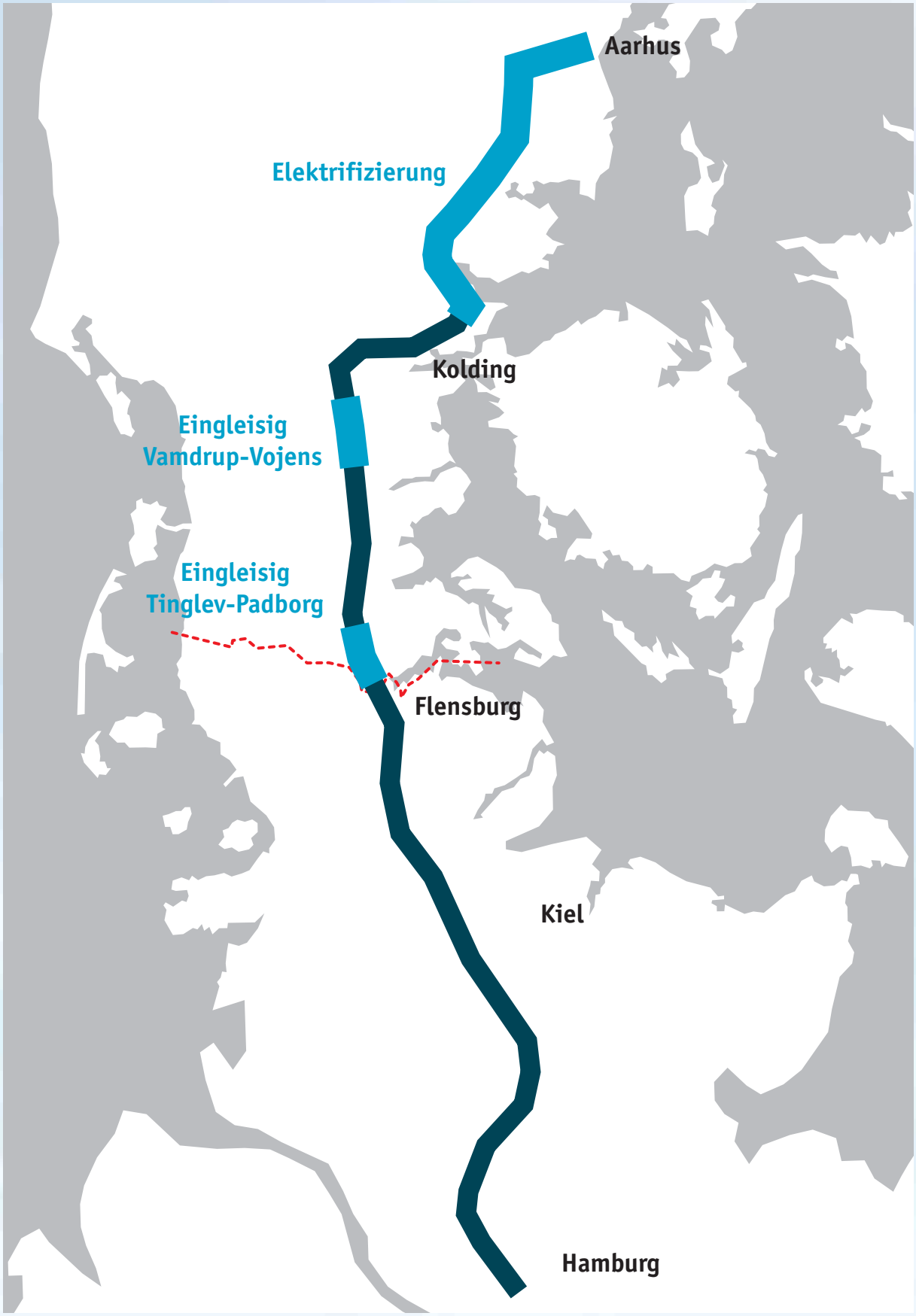
- Nicht zu letzt wird eine Parallelautobahn eine Reihe neuer Entwicklungsmöglichkeiten für die gesamte Region mit sich führen. Dies gilt z. B. für die bessere Erreichbarkeit der jütländischen Nordseeküste für deutsche Urlaubsgäste.

Die Anlage einer Parallelautobahn durch Sønderjylland mit Verbindung zum europäischen Autobahnnetz westlich um Hamburg herum wäre eine natürliche Weiterführung der vorgeschlagenen „Heerwegautobahn“ durch Mitteljütland und ergäbe insgesamt eine Stärkung der Infrastruktur und der internationalen Zugänglichkeit für den gesamten Jütlandskorridor.

Was muss geschehen:

- Die weitere Kapazitätssicherung im Nord-Süd-Autobahnkorridor soll durch die Anlage einer neuen Parallelautobahn durch das zentrale Sønderjylland von der E20 zur Grenze mit Zugang zu Europa westlich um Hamburg herum erfolgen.

Karte 4. Eisenbahn Aarhus-Hamburg.



Doppelgleisige hochwertige Eisenbahn

Die Eisenbahnstrecke von Aarhus nach Hamburg ist ein Teil des europäischen TEN-Netzes. Die Strecke ist auf dem Teilstück Fredericia – Hamburg elektrifiziert. Zwei Teilstrecken sind bislang eingleisig: Vamdrup – Vojens und Tinglev – Padborg.

Die beiden eingleisigen Strecken in Sønderjylland bilden einen Kapazitätsengpass für die weitere Steigerung der Bahntransporte durch die Region. Ein Unfall im Herbst 2012, bei dem ein Güterzug entgleiste, zeigte, dass eingleisige Strecken ein sehr kritisches Nadelöhr bilden, wenn sie wie in diesem konkreten Fall ausfallen.

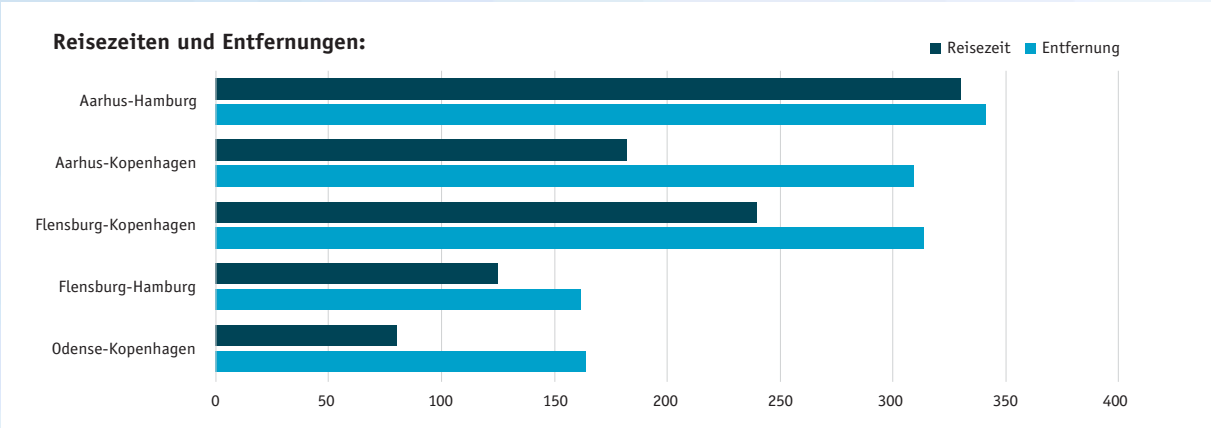
Auf dänischer Seite wird die Strecke durch ein neues Signalsystem verbessert. Die Strecke von Aarhus nach Padborg wird 2018 fertig. Die Strecke Vamdrup – Vojens (ca. 20 km) wird doppelgleisig ausgebaut, Fertigstellung 2015. Danach ist nur noch die Strecke zwischen Tinglev und Padborg (ca. 14 km) nicht doppelgleisig.

Der weitere Ausbau der gesamten Strecke ist wichtig für die künftige Bahnbedienung der Region wie auch für die Entwicklung des Bahnverkehrs zwischen Skandinavien und Mitteleuropa. Die Gesamtstrecke sollte zeitnah doppelgleisig ausgebaut werden. Auf längere Sicht ist es wichtig, dass weitere Nadelöhre entfernt werden und dass die Streckengeschwindigkeit auf mindestens 200 km/h gesteigert wird.

Was muss geschehen:

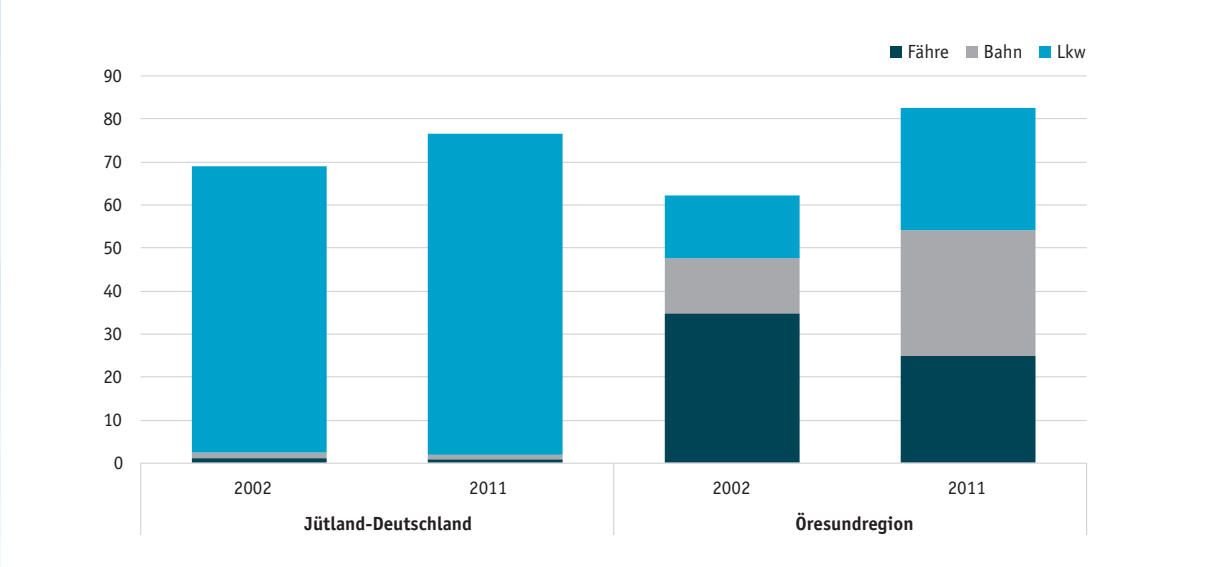
- Die Bahnstrecke zwischen Aarhus und Hamburg muss zu einer hochwertigen doppelgleisigen elektrifizierten Verbindung mit einer Streckengeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut werden.
- Die Teilstrecke von Aarhus nach Fredericia muss elektrifiziert werden.
- Das letzte eingleisige Teilstück zwischen Tinglev und Padborg muss doppelgleisig ausgebaut werden.
- Die Streckengeschwindigkeit zwischen Fredericia und Padborg muss auf der Gesamtstrecke auf 200 km/h gesteigert werden.
- Alle höhengleichen Übergänge müssen kreuzungsfrei ausgebaut werden.
- Der Ausbau der Bahn muss schnelle Personenzüge zwischen Aarhus und Hamburg mit Stopp an wichtigen Knotenpunkten unterwegs sicherstellen.
- Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur müssen durch modernes rollendes Material unterstützt werden, das kurze Reisezeiten und hohen Komfort gewährleistet.

Abb. 3. Reisezeiten mit der Bahn 2013 zwischen Aarhus-Hamburg, Aarhus-Kopenhagen, Flensburg-Kopenhagen, Flensburg-Hamburg und Odense-Kopenhagen.

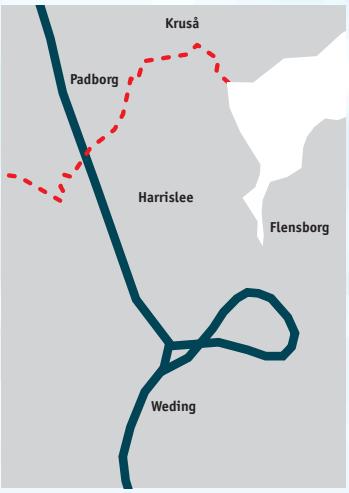


Quelle: TransECO2

Abb. 4. Personenverkehr über den Öresund und die Grenze in Sønderjylland 2002 und 2011. Reisende in 1000 pro Tag.



Quelle: TransECO2. Dokumentation siehe Anlage 1



Karte 5. Personenzüge fahren heute eine zusätzliche Schleife durch Flensburg. Ein neues deutsch-dänisches Passagierterminal in der grenznahen Region soll kürzere Reisezeiten sowie gute Parkmöglichkeiten und gute öffentliche Nahverkehrsverbindungen aus der ganzen Region gewährleisten.

Von politischer Seite wird angestrebt, einen größeren Teil des Personenverkehrs über weitere Strecken von der Straße auf die Bahn zu verlagern. In Dänemark haben die Querung des Großen Belts und die Einführung neuer Schnellzugkonzepte ein Wachstum im Bahnverkehr zwischen Ost- und Westdänemark ausgelöst. Ebenso haben in Deutschland neue Hochgeschwindigkeitsstrecken und neues rollendes Material zu Wachstum im Bahnverkehr geführt.

Die dänische Regierung hat im März 2013 eine Hochgeschwindigkeitsstrategie für Dänemark veröffentlicht, nach der die Reisegeschwindigkeit zwischen Kopenhagen und Odense auf 1 Stunde (gegenüber 1 ¼ Stunden heute) und 1 Stunde zwischen Odense und Aarhus sowie zwischen Odense und Esbjerg reduziert wird (heute 1:24 bzw. 1:23). Gleichzeitig wird das Hauptstreckennetz in Dänemark elektrifiziert und eine neue Generation elektrischer Hochgeschwindigkeitszüge für den Fernverkehr angeschafft.

Die Strecke Aarhus-Hamburg ist durch einen unzureichenden Service besonders der grenzüberschreitenden Züge gekennzeichnet. Die Reisegeschwindigkeit auf der Gesamtstrecke ist niedrig. Wie aus Abb. 3 hervorgeht, beträgt die Reisezeit zwischen Aarhus und Hamburg heute ca. 4½ Stunden oder 1½ Stunden mehr als zwischen Aarhus und Kopenhagen. Die Reisezeit ist also ca. 80 % länger, während die Entfernung Aarhus-Hamburg im Vergleich zu Aarhus-Kopenhagen nur ca. 10 % größer ist.

Außerdem ist bemerkenswert, vgl. Abb. 4, dass der grenzüberschreitende Personenverkehr in Sønderjylland und in der Öresundregion zunimmt. Während jedoch der Verkehr in der Öresundregion mit Bahn, Schiff und Auto abgewickelt wird, erfolgt der grenzüberschreitende Personenverkehr in Sønderjylland so gut wie ausschließlich mit dem Auto. Bessere Bahnverbindungen sollen die Entwicklung des Korridors als multimodalen Korridor für den internationalen Personenverkehr sichern. Es ist wichtig, dass die gesamte Strecke Aarhus-Hamburg in die dänische Hochgeschwindigkeitsstrategie einbezogen wird und dass die Entwicklung mit dem Ausbau auf deutscher Seite koordiniert wird.

Es ist davon auszugehen, dass die Verbesserung der Reisegeschwindigkeit auf dieser Strecke ein erhebliches Entwicklungspotenzial für die gesamte Region in sich birgt. Zeitnah muss die Gesamtreisezeit zwischen Kolding und Hamburg um mindestens ½ Stunde reduziert werden. Mittelfristig ist wichtig, dass die Strecke in die dänische Hochgeschwindigkeitsstrategie („Stundentaktmodell“) einbezogen wird und dass eine deutsch-dänische Hochgeschwindigkeitsstrategie für die Gesamtstrecke Aarhus-Hamburg entwickelt wird.

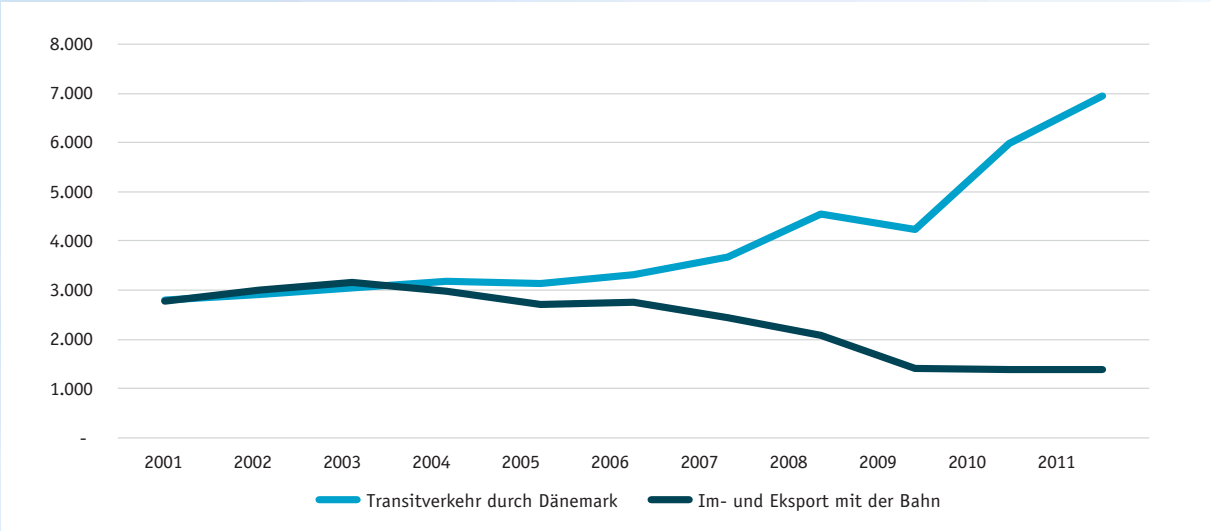
Deutsch-dänischer Bahnhof an der Grenze

In Grenznähe ist ein neuer deutsch-dänischer Bahnhof zu errichten, so dass die Gesamtreisezeit u. a. durch die Umgehung der Schleife durch Flensburg gesenkt werden kann. Außerdem geht die Vision davon aus, dass ein deutsch-dänischer Bahnhof ein natürlicher Haltepunkt für neue schnelle Züge zwischen Aarhus und Hamburg ist.
Gute öffentliche Nahverkehrsverbindungen und P+R (Park and Ride)-Parkplätze gewährleisten optimale Erreichbarkeit der Züge.

Was muss geschehen:

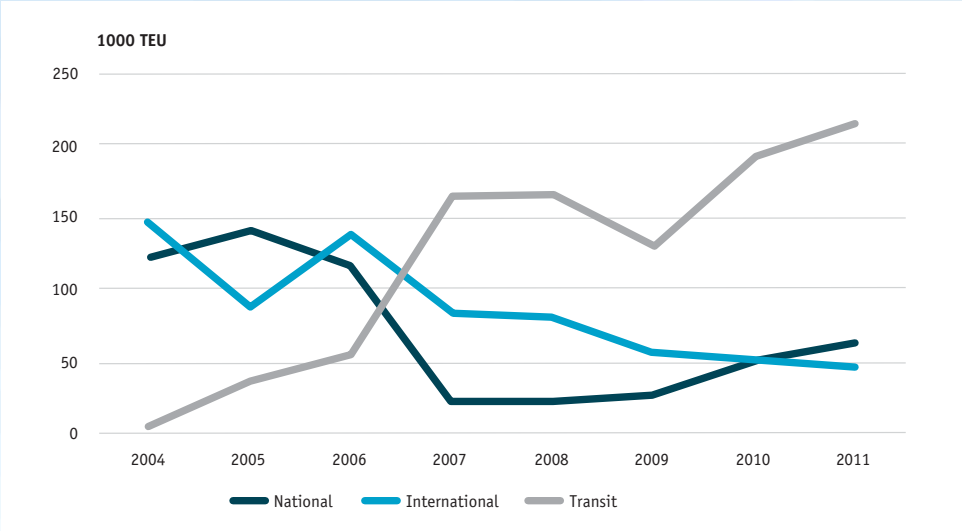
- Die Strecke Aarhus-Hamburg muss in das dänische Stundentaktmodell einbezogen werden.
- Gemeinsame deutsch-dänische Strategie für die Entwicklung eines hochklassigen Transportsystems für Passagiere im Korridor.
- Etablierung eines gemeinsamen deutsch-dänischen Personenbahnhofs in Grenznähe mit Halt von Intercity- und internationalen Zügen. Der Bahnhof soll durch gute Möglichkeiten für P+R (Park and Ride) und gute Anschlüsse an den öffentlichen Personennahverkehr in Dänemark und Deutschland die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärken und verstärktes Grenzpendeln auslösen.

Abb. 5. Entwicklung des Güterverkehrs mit der Bahn in, von/nach und durch Dänemark 2001-2011.



Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Abb. 6. Entwicklung des kombinierten Straßen-Schiene-Verkehrs 2004-2011. Anzahl TEU.



Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

FAKTEN:

Cowi hat für die dänische Verkehrsbehörde (Trafikstyrelsen) 2012 eine Expertise über die Potenziale und den Ausbaubedarf des Kombiterminals in Padborg erarbeitet. Die Analyse ergab, dass eine erhebliche Marktentwicklung in neuen Marktrelationen und Marktsegmenten erfolgt ist, wobei der Lkw-Transport die vorherrschende Transportform ist. Für die kommenden Jahre dürften die Voraussetzungen für weiteres Wachstum gegeben sein. Das Terminal operiert heute an der Grenze der maximalen Kapazität. Schon ein geringer Anstieg würde bedeuten, dass der Betrieb nicht unter optimalen Bedingungen ablaufen kann.

Kombiterminal Padborg

Die EU hat das politische Ziel, dass der Güterverkehr über 300 km auf der Schiene abgewickelt wird.

Die Grenzregion ist heute ein wichtiger Korridor für den kombinierten Straße-Schiene-(intermodalen)-Güterverkehr mit der Bahn. Auf der Strecke Kolding-Hamburg verkehren täglich 53 Güterzüge. Über 80 % des Verkehrs sind Transitgüter zwischen Norwegen/Schweden und Deutschland. Trotz des Wachstums des Schienengüterverkehrs durch die Region spielt er nur eine sehr bescheidene Rolle für die Unternehmen der Region.

Abb. 5 zeigt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in und durch Dänemark von 2001 bis 2011: Der Transitverkehr durch Dänemark ist um 150 % gestiegen, während der internationale Gütertransport mit der Bahn von und nach Dänemark halbiert wurde.

Das Kombiterminal Padborg wurde 1987 als erstes Kombiterminal in Dänemark eingerichtet. Das Terminal befindet sich heute im Besitz von Banedanmark und ist an TX Logistik als Betreiber vermietet. Ab Ende der 1990er Jahre bis 2007 wurde es nicht als Bahnterminal genutzt. Nach der Übernahme des Betriebs durch TX Logistik ist eine markante Entwicklung eingetreten. 2012 wurden ca. 40.000 TEU im Terminal abgefertigt, und der Verkehr über das Terminal befindet sich weiter im Wachstum. Abb. 6 zeigt die Entwicklung des kombinierten Straße-Schiene-Verkehrs in, von, nach und durch Dänemark: Der kombinierte Straße-Schiene-Verkehr von und nach Dänemark ist von ca. 120.000 TEU 2006 auf ca. 40.000 TEU 2009 zurückgegangen. Ein wesentlicher Teil des gesamten kombinierten Straße-Schiene-Verkehrs von und nach Dänemark wird über Paadborg abgewickelt. Ein weiteres Wachstum des Terminals Padborg ist durch die Ausformung des Terminals begrenzt und setzt einen Ausbau voraus.

Es gibt gute Argumente für eine Modernisierung des Kombiterminals an der Grenze zwischen Dänemark und Deutschland – u. a. wegen seines Standorts, da hier ein „Systemwechsel" zwischen Skandinavien und Mitteleuropa erfolgt. Hinzu kommt das potenzielle Zusammenwirken mit dem Transport- und Logistikgewerbe in der Region Syddanmark und Schleswig.

In der verkehrspolitischen Vereinbarung von März 2013 wurde beschlossen, das Kombiterminal in Padborg zu modernisieren und zu erweitern, u. a. mit Lagereinrichtungen und der Einrichtung von Sicherheitsvorkehrungen (insgesamt 10,5 Mio. DKK).

Auf längere Sicht ist die Entwicklungsperspektive eine Erweiterung, so dass das Terminal Güterzüge in voller Länge (850 m) abfertigen kann und es mit Portalkränen zur kosteneffizienten und schnellen Umladung von Lasteinheiten ausgestattet wird.

Was muss geschehen:

- Das Kombiterminal in Padborg muss zu einem deutsch-dänischen Gateway für den kombinierten Straße-Schiene-Verkehr zwischen Dänemark und Mittel- und Südeuropa entwickelt werden. Das Terminal, das im Anschluss an ein deutsch-dänisches GVZ-Center liegt, soll sich mittelfristig zu einem effizienten Terminal nach gemeinsamem europäischem Standard (850 m lange Züge und Portalkräne für die kosteneffiziente und schnelle Umladung von der Straße auf die Bahn) entwickeln.

FAKTEN: DEUTSCH-DÄNISCHE INFRASTRUKTURKOMMISSION

Der dänische Transportminister und der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr in Schleswig-Holstein haben 2011 eine deutsch-dänische Verkehrskommission eingerichtet.

Die Kommission besteht aus jeweils 5 Mitgliedern aus Dänemark und aus Deutschland. Die Mitglieder wurden benannt von:

Dänemark:
- Transportministerium
- Region Syddanmark
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- dem dänischen Transportminister

Deutschland:
- Verkehrsministerium in Schleswig-Holstein
- Bundesverkehrsministerium
- IHK Hamborg
- IHK Schleswig-Holstein
- WIREG

Schwerpunkt der Arbeit der Kommission ist der „Jütlandkorridor". Sie soll wichtige Herausforderungen identifizieren und analysieren und auf dieser Grundlage Empfehlungen aussprechen.

Die Kommission tritt mindestens einmal im Quartal zusammen.

FAKTEN: EU-INFRASTRUKTUR

Das EU-Programm für die transnationale Infrastruktur, Trans-European Transport Network, ist einer der Bausteine, um die Strategieziele 2020 der EU zu erreichen.
Der Jütlandkorridor (Aarhus-Hamburg) ist ein Teil des transeuropäischen Netzes der EU. Daher können Mittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturprojekten aus dem EU-TEN T-Programm beantragt werden.

Nach Schätzungen der EU verdoppelt sich der Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten bereits im Jahr 2020.

Quelle: http://ec.europa.eu/transport/

Deutsch-dänische Infrastrukturvereinbarung

Der URS arbeitet seit 2007 für eine deutsch-dänische Regierungsvereinbarung für die Infrastruktur und ein grenzüberschreitendes Verkehrsangebot im Jütlandkorridor.

Mit der Einrichtung der deutsch-dänischen Verkehrskommission 2011 wurden ein verstärkter Informationsaustausch und Kontakte zwischen den Verkehrsministern in Kopenhagen, Kiel und Berlin sowie zwischen Beamten der deutschen und dänischen Verkehrsministerien geschaffen.

Eine eigentliche Regierungsvereinbarung müsste zumindest Folgendes enthalten:

- Ausarbeitung einer gemeinsamen Planungsgrundlage mit Beteiligung von Wirtschaft, Kommunen, Region, Staat.
- Gemeinsame Strategie und Handlungspläne für Bahn, Straßennetz, Flughäfen sowie Häfen und Terminals, die in den jeweiligen nationalen Plänen verankert sind.
- Integrierte Verkehrs-/Reiseplanung im Hinblick auf häufigere, schnellere und direktere Nord-Süd-Bahnverbindungen, darunter Optimierung des Fahrplans sowie Verbesserung des eingesetzten rollenden Materials.

Was muss geschehen:

- Die Verkehrskommission gibt gemeinsame deutsch-dänische Analysen über den Entwicklungsbedarf und Strategien für den Ausbau der Infrastruktur im Jütlandkorridor über die deutsch-dänische Grenze hinweg in Auftrag.
- Es wird eine deutsch-dänische Infrastrukturvereinbarung über die Entwicklung der grenzüberschreitenden Infrastruktur und des Verkehrsangebots in der Region vorbereitet und abgeschlossen.
- Der Entwicklungsbedarf des Jütlandkorridors wird im Hinblick auf das TEN-T-Programm, das gemeinsame europäische Transportnetz, sichtbar gemacht. Es erfolgt eine Bewertung der Möglichkeiten zur Förderung der Entwicklung des Korridors.

Tabelle 6. Häfen der Region, Güterumschlag 2001 und 2011.

1000 t	2001	2011
Hafen Aabenraa	1.079	1.423
Hafen des Ensted-Werks	2.027	7.073
Hafen Havneby	48	93
Fynshav	28	70

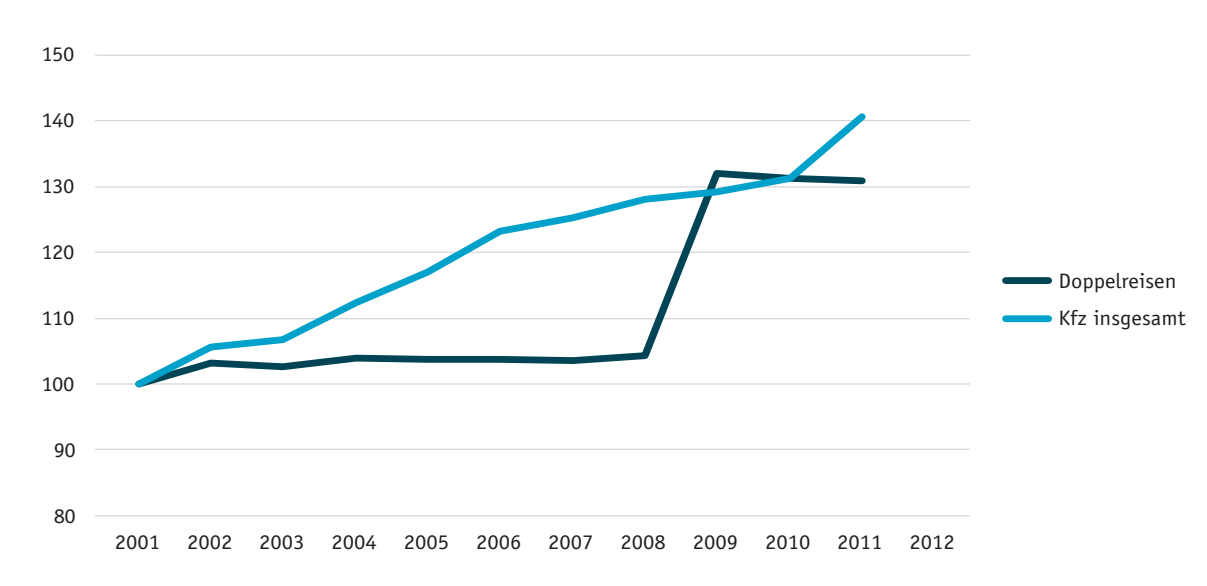
Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Tabelle 7. Fährrouten aus den Häfen der Region. Anzahl Doppelreisen und überführter Kfz, Passagiere und Lkw 2011.

	Havneby-List	Bøjden-Fynshav	Søby-Fynshav
Doppelreisen	2.157	3.351	1.311
Kfz insgesamt	53.390	139.990	23.657
Passagiere/1000	293	356	64
Lkw	12.380	4.074	632

Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Abb. 7. Entwicklung der Zahl überführter Kraftfahrzeuge und Anzahl Doppelreisen auf der Fährlinie Bøjden-Fynshav 2001 – 2011. Index: 2012 = 100.



Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

FAKTEN: BRÜCKE ZWISCHEN ALSEN UND FÜNEN

COWI führte 2011 für die Region Syddanmark eine Analyse der wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Bedeutung einer festen Verbindung zwischen Fünen und Alsen durch.

Eine feste Querung kann für ca. 10 Mrd. DKK für eine 2+1-Straßenverbindung angelegt werden. Die Analyse zeigt, dass eine feste Querung eine positive volkswirtschaftliche Wirkung haben wird. Darüber hinaus dürfte die feste Querung die interne Verbindung zwischen Sønderjylland und Fünen und dadurch das Gesamtwachstumspotenzial der Region stärken.

Häfen in der Region

Vier Häfen in Sønderjylland spielen eine bedeutende Rolle für das gesamte Transportsystem der Region: Aabenraa, der Hafen des Ensted-Werks, Havneby und Fynshav. Tabelle 6 zeigt den Güterumschlag 2001 und 2011 sowie die Unterschiede in Bezug auf Größe und Güterumschlag der Häfen. Zwei der Häfen, Havneby und Fynshav, sind Fährhäfen.

Hafen Aabenraa – Verschiffung von Konstruktionen für die Offshoreindustrie

Der Hafen Aabenraa hat von 2001 bis 2011 einen steigenden Güterumschlag zu verzeichnen. Dank der Lage des Hafens im Aabenraa Fjord ist eine große Wassertiefe bis zum Kai vorhanden. Dadurch besitzt der Hafen ein wichtiges Entwicklungspotenzial als Verkehrsknotenpunkt für Transportgewerbe und Industrien der Region. Wichtige Warengruppen, die über den Hafen ein- und ausgeschifft werden, sind: Große Metallkonstruktionen für die Offshoreindustrie, die im Hinterland des Hafens produziert werden, Steine, Sand und Kies, Öl, Zement und landwirtschaftliche Produkte. Eine besondere Rolle spielt der Hafen heute als Verschiffungshafen von großen Metallkonstruktionen für die Offshoreindustrie. Der Zugang zu einem Hafen im Nahbereich ist entscheidend für die Hersteller im Hinterland des Hafens.

Hafen des Ensted-Werks – der größte Kohlehafen Nordeuropas

Der Hafen des Ensted-Werks spielt heute eine wichtige Rolle im dänischen Energieversorgungssystem als Zentrum für den Kohleimport. Dem Hafen fällt diese Rolle dank einer einzigartigen Wassertiefe (18 m) zu, so dass große Schiffe Kohle aus überseeischen Destinationen löschen können.

Havneby – Fähre nach Sylt und Service für Offshore-Windkraftanlagen

Havneby ist der Ausgangspunkt einer Fährverbindung zur deutschen Wattenmeerinsel Sylt. Die Fährroute hat heute eine stabile Passagiergrundlage. Auch der Güterverkehr mit der Fähre nimmt zu. Der Hafen Havneby hat darüber hinaus wegen seiner Lage zu den neuen Windparks in der Nordsee kombiniert mit einer Straßenverbindung zum Festland ein Entwicklungspotenzial als Servicehafen für Offshore-WEA.

Fynshav – Verkehrsknotenpunkt

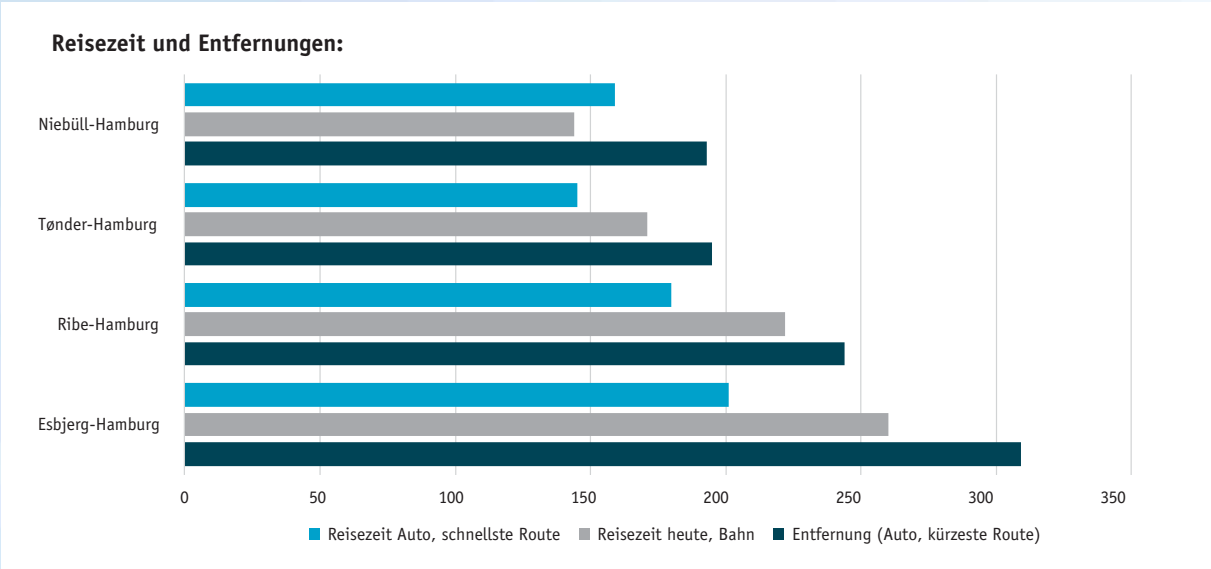
Fynshav ist Fährhafen für die Routen Bøjden-Fynshav und Søby-Fynshav.
Die Fährlinie zwischen Bøjden auf Fünen und Fynshav hat Wachstum zu verzeichnen. Seit 2001 ist die Zahl der überführten Kraftfahrzeuge um 40 % gestiegen. Seit 1998 hat der Verkehr auf der Linie um 69 % zugenommen. Die dänische Verkehrsbehörde führt gegenwärtig eine neue Ausschreibungsrunde für den Betrieb der Fährlinie durch. Eine Analyse von Inzight für die Verkehrsbehörde gelangt zu dem Schluss, dass die Eröffnung der neuen Autobahn nach Sønderborg kombiniert mit einem verbesserten Fährkonzept (1½-Stunden-Takt und 35 Min. Fahrzeit) das Potenzial für eine markante Stärkung des Verkehrskorridors zwischen Fünen/Seeland und Sønderjylland/Deutschland in sich birgt.

Die Fährlinie zwischen Søby auf Ærø und Alsen wurde durch eine größere Zahl von Abfahrten verstärkt und 2009 verlegt, so dass sie auf Alsen den Fährhafen in Fynshav anläuft. Seit 2006 ist die Zahl der überführten Kraftfahrzeuge um 50 % gestiegen.

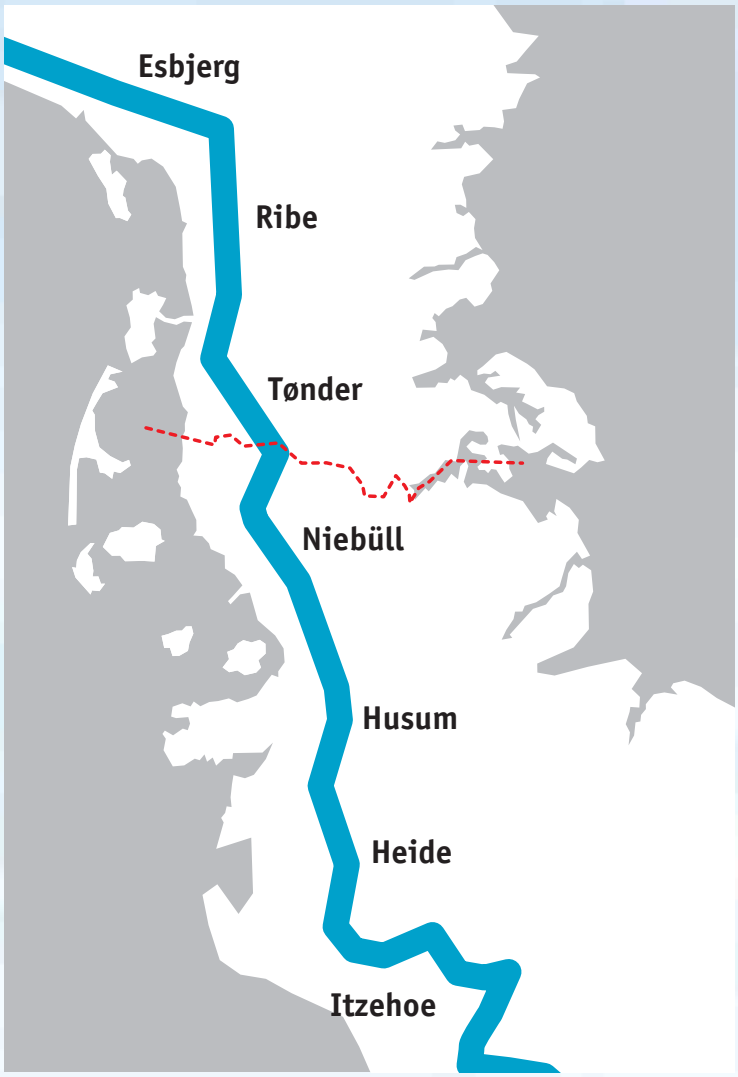
Was muss geschehen:

- Geschäftsentwicklung in den Häfen
- Sicherung der Zugangsbedingungen der Häfen durch Ausbau des Straßennetzes der Region, so dass der Verkehr mit Gigalinern und Transport von Gütern in Übergröße möglich werden.
- Weitere Entwicklung von Bøjden-Fynshav als wichtiger Verkehrskorridor. Mittelfristig durch die Entwicklung der Fährverbindung. Auf längere Sicht ist die Vision eine feste Verbindung (siehe auch unter „Querstraßen in der Region“).

Abb. 8: Reisezeit und Entfernungen der auf Bahn zwischen Esbjerg und Hamburg für ausgewählte Streckenabschnitte.



Karte 6. Die Eisenbahn entlang der Westküste.



Bahnstrecke Esbjerg – Hamburg

Die Eisenbahnstrecke von Esbjerg nach Hamburg entlang der Westküste bildet eine wichtige regionale Verbindung. In Deutschland ist die Strecke Teil der Bahnverbindung zwischen der Urlaubsinsel Sylt und Hamburg.

Seit der Wiedereröffnung der Strecke zwischen Tønder und Niebüll besteht Bahnverbindung zwischen Esbjerg und Hamburg mit Umstieg in Niebüll.

Die Gesamtreisezeit zwischen Esbjerg und Hamburg beträgt heute mit der schnellsten Verbindung ca. 4 Stunden 20 Min. Mit dem Auto beträgt die Fahrzeit auf der schnellsten Route 3 Stunden 22 Min.

Insbesondere die Bahnfahrt zwischen Esbjerg und Niebüll ist langsam. Die Fahrt dauert heute 1 Stunde 45 Min. für die knapp 100 km. Die Streckengeschwindigkeit ist auf dänischer Seite zwischen Tønder und Bramming 100 km/h und zwischen Tønder und der Grenze 60 km/h.

Die Strecke von Bramming nach Tønder wird mit einem neuen Signalsystem ausgestattet, das 2020 fertiggestellt ist.

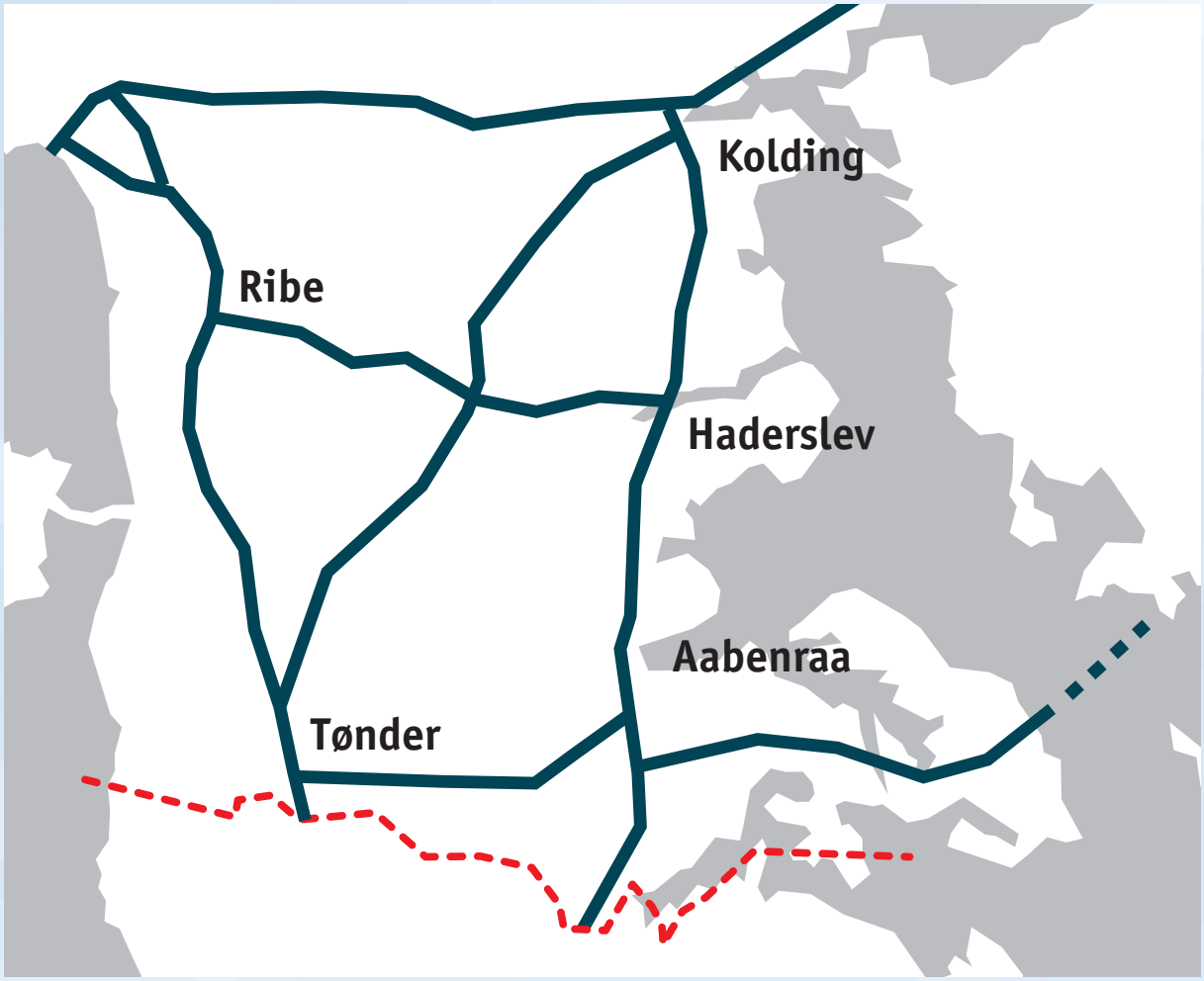
Es ist wichtig, dass die gesamte Strecke von Esbjerg nach Hamburg weiterhin verbessert und dass das Verkehrsangebot auf der Strecke entwickelt wird.

Was muss geschehen:

- Die Eisenbahnstrecke von Esbjerg zur Grenze muss laufend weiterentwickelt werden, u. a. im Hinblick auf die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von den jetzigen 100 km/h.

- Das gesamte Verkehrsangebot auf der Strecke muss verbessert werden.

Karte 7. Das übergeordnete Straßennetz in Sønderjylland.



Querstraßen in der Region

Mehrere Ost-West-Straßen in Sønderjylland haben eine wichtige Funktion für den Zusammenhang der Region und den Zugang zur E45 und einer neuen Parallelautobahn.

Die wichtigsten Querstraßen der Region sind:

- Route 8/42 von Tønder nach Fynshav
- Route 25 von Abild nach Kolding
- Route 47/24 von Haderslev nach Ribe

Der Verkehr auf diesen Straßenabschnitten hat nicht denselben Umfang wie der Verkehr im Nord-Süd-Korridor. Das Wachstum im Personen- und Güterverkehr bedeutet jedoch auch Wachstum auf diesen Straßenabschnitten. Auf Teilstrecken werden in den kommenden Jahren im Takt mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen Kapazitätsprobleme und ein Erweiterungsbedarf entstehen.

Hinzu kommt, dass diese Straßen eine wichtige Funktion haben, da sie den Zugang zum Autobahnnetz und den Häfen der Region für besondere Gütertransporte in Übergröße haben. Dies gilt z. B. für Komponenten für Windkraftanlagen und für die Offshoreindustrie im Übrigen – Bereiche, in denen die Industrie der Region heute eine wichtige Marktposition einnimmt und Wachstumspotenzial besitzt.

Ein besonders wichtiger Punkt ist das Berufspendeln der Mitarbeiter der Fertigungsunternehmen in Sønderjylland und ihre Rekrutierung. Hier spielen die Querstraßen ebenfalls eine große Rolle, und auch in diesem Licht ist die Idee der Etablierung einer festen Querung zwischen Fünen und Alsen zu sehen. Eine solche Querung würde das Berufspendeln Fünen-Sønderjylland-Norddeutschland und umgekehrt stärken. Darüber hinaus würde die Querung den Verkehr über den Kleinen Belt entlasten, auf dem bereits heute Kapazitätsprobleme festzustellen sind.

Was muss geschehen:

- Ausbau der Kapazität auf Teilstrecken im Takt mit dem Entstehen von Kapazitätsproblemen
- Einbeziehung des Straßennetzes in das Netz für Gigaliner
- Anpassung des Straßennetzes an den Transport von Windkraftkomponenten und Schwergut in Übergröße im Übrigen
- Ausarbeitung eines konkreten Projekts zur Einrichtung einer festen Querung zwischen Alsen und Fünen, so dass diese Querung Teil der künftigen verkehrspolitischen Entscheidungen für den Ost-West-Verkehr in Dänemark bilden kann.

Tabelle 9. Anzahl Reisende ab Flughafen Sønderborg und Flughafen Billund 2001 und 2011. In 1000 pro Jahr.

	2001	2011
Flughafen Sønderborg	42	35
Flughafen Billund	857	1356

Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

Flughäfen

Gute internationale Verbindungen sind eine wichtige Rahmenbedingung für die regionale Wirtschaft. Die Flughäfen der Region spielen eine wichtige Rolle für die Verbindung von und nach Kopenhagen und können potenziell dazu beitragen, Verbindungen zu anderen europäischen Regionen und den schnellen Zugang zu den internationalen Hubs für interkontinentale Flugverbindungen herzustellen.

Flughafen Sønderborg

Der Flughafen Sønderborg hat heute täglich Flüge von und nach Kopenhagen. Die Flugzeit beträgt 35 Minuten. Die „Connection Time" auf dem Flughafen Kopenhagen beträgt 45 Minuten. Von „Take off" in Sønderborg ist es möglich, im Laufe von 1½ Stunden in einem Flugzeug zu einem interkontinentalen Zielort zu sitzen.

Sønderborg hat nach der Eröffnung der festen Querung über den Großen Belt eine stabile Passagiergrundlage von ca. 30.000 abreisenden Passagieren pro Jahr.

Mit der Eröffnung der neuen Autobahn von der E45 nach Sønderborg im Frühjahr 2012 wurde die Erreichbarkeit des Flughafens verbessert. Mit Ausgangspunkt in der verbesserten Zugänglichkeit ist eine wichtige Entwicklungsperspektive für die Region nördlich und südlich der Grenze die Entwicklung und Konsolidierung eines regionalen Flughafens in der deutsch-dänischen Region.

Der Flughafen Sønderborg sollte zu einem binationalen Flughafen mit täglichen Flügen zu einer oder mehreren größeren deutschen Städten entwickelt werden.

Flughafen Billund

Zwar zählt der Flughafen Billund nicht zum direkten Interessengebiet des URS, dennoch ist seine Rolle generell von Bedeutung für die Region Syddanmark und Westdänemark. Der URS erkennt diesen Umstand an, weshalb der URS in seiner übergeordneten Vision für die Infrastrukturentwicklung Zugangswege nach Billund prioritiert.

Was muss geschehen:

- Entwicklung des Flughafens Sønderborg zu einem binationalen Flughafen.
- Mitwirken an der übergeordneten Straßenplanung unter Berücksichtigung der Zugänglichkeit zum Flughafen Billund.

Gütertransport mit Lkw, Fähre, Bahn und Containern sowie losen Trailern zu Schiff von und nach Dänemark 2011 sowie die Entwicklung von 2002 bis 2011. Mio. t.

MIO. t 2011	LKW	FÄHRE	BAHN	SCHIFF: CONT.	SCHIFF: RO- RO	INSGESAMT	ENTW. 02-11 MIO. t	%
Hanstholm						-		
Hirtshals		*1,2*				*1,2*		
Frederikshavn		*2,1*				*2,1*		
Aalborg				*0,3*		*0,3*		
Nordjütland insgesamt	**-**	**3,4**	**-**	**0,3**	**-**	**3,7**	**(0,1)**	**- 3 %**
Grenå		*0,6*				*0,6*		
Aarhus				*2,9*	*0,3*	*3,2*		
Fredericia				*0,6*	*0,3*	*1,0*		
Aabenraa						-		
Ostjütland insgesamt	**-**	**0,6**	**-**	**3,5**	**0,7**	**4,8**	**1,4**	**40 %**
Landgrenze + Rømø	**22,2**	**0,1**	**8,2**	**-**	**-**	**30,5**	**9,4**	**45 %**
Esbjerg (Westjütland)	**-**	**-**	**-**	**0,3**	**1,6**	**1,9**	**0,3**	**17 %**
Helsingør		4,0				4,0		
Hafen Kopenhagen		0,1		1,3	0,09	1,5		
Öresundbrücke	4,4		7,1			11,5		
Öresundsregion insgesamt	**4,4**	**4,2**	**7,1**	**1,3**	**0,1**	**17,0**	**9,4**	**124 %**
Rødby		6,1				6,1		
Gedser		1,5				1,5		
Fehmarnbelt insgesamt	**-**	**7,6**	**-**	**-**	**-**	**7,6**	**2,0**	**35 %**
Westdänemark insgesamt	**22,2**	**4,1**	**8,2**	**4,1**	**2,3**	**40,8**	**10,9**	**37 %**
Ostdänemark insgesamt	**4,4**	**11,7**	**7,1**	**1,3**	**0,1**	**24,6**	**11,4**	**86 %**
Dänemark insgesamt	**26,6**	**15,8**	**15,3**	**5,3**	**2,4**	**65,4**	**22,3**	**52 %**

Quelle: TransECO2

Personenverkehr von und nach Dänemark mit Pkw, Fähre und Bahn 2011 sowie Entwicklung von 2002 bis 2011. Personen in 1000 pro Tag.

VERHEHR 2011 TAGES-Ø/JAHR X 1000	A. PASSAGIERE MIT FÄHRE, AUF BRÜCKE ODER ÜBER LANDGRENZE	B. PASSAGIERE MIT BAHN, AUF BRÜCKE ODER ÜBER LANDGRENZE	C. KFZ AUF BRÜCKE ODER ÜBER LANDGRENZE	D. PERSONEN/KFZ (BERECHNET MIT CA. 1,54 PERSONEN/KFZ)	PERSONEN INGS. 2011 (A+B+D)		ENTW. 02-11
Hanstholm	*0,5*				*0,5*		
Hirtshals	*6,2*				*6,2*		
Frederikshavn	*4,8*				*4,8*		
Grenå	*0,5*				*0,5*		
Jütland - Nordwegen/Schweden ings.	**12,0**				**12,0**	**6 %**	**-21 %**
Frøslev			*16,3*	*25,1*	*25,1*		
Kruså			*14,6*	*22,4*	*22,4*		
Sæd			*5,6*	*8,6*	*8,6*		
Fähre Havneby	*0,8*				*0,8*		
Bahn über Landgrenze 2)		*1,1*			*1,1*		
Sonstige Übergänge 1)			*12,1*	*18,7*	*18,7*		
Jütland - Deutschland insgesamt	**0,8**	**1,1**	**48,6**	**74,8**	**76,7**	**40 %**	**11 %**
Esbjerg	*0,2*				*0,2*		
Jütland - England/Färöer	**0,2**	**-**			**0,2**	**0,1 %**	**-50 %**
Helsingør	*22,8*				*22,8*		
Öresundbrücke - Kfz			*18,5*	*28,5*	*28,5*		
Öresundbrücke - Bahn		*29,4*			*29,4*		
Kopenhagen - Polen					-		
Kopenhagen - Norge	*2,0*				*2,0*		
Öresundsregion insgesamt	**24,8**	**29,4**		**28,5**	**82,8**	**43 %**	**33 %**
Gedser	3,7				3,7		
Rødby	16,5				16,5		
Fehmarnbelt insgesamt	**20,2**				**20,2**	**11 %**	**-5 %**
Dänemark insgesamt	**58,0**	**30,5**		**103,4**	**191,9**	**100 %**	**15 %**

Quelle: TransECO2

YANG MING

NORD-
SPEDITION

Anlage 2: UdviklingsRåd Sønderjylland

UdviklingsRåd Sønderjylland (URS) ist ein Forum für die Zusammenarbeit zwischen privaten und öffentlichen Partnern, die sich gemeinsam für die Sicherung einer dynamischen Entwicklung in Sønderjylland einsetzen.

Das Ziel ist die Positionierung Sønderjyllands als eines innovativen Landesteils mit starker Identität, wo es attraktiv ist:

- zu leben, zu arbeiten und zu lernen
- private und öffentliche Unternehmen zu gründen und zu betreiben
- Geschäftsideen zu entwickeln

Der URS ist seit 2008 in einem freiwilligen Verein verankert, der von einem zweiköpfigen Vorstand geführt wird.
Der Vorsitzende wird aus der Mitte der Vertreter von Wirtschaft und Clustern, der stellvertretende Vorsitzende aus der Mitte der Bürgermeister der vier Gemeinden in Sønderjylland gewählt.

Wirtschaft

Ole Daugbjerg, Danfoss Fonden, **Vorsitzender URS**
Antoni Stenger, Det Sønderjyske Landbrugsråd
Leif Friis Jørgensen, Naturmælk
Jørgen Mads Clausen, Danfoss A/S
Finn Jensen, Sygehus Sønderjylland
Laurids Lauridsen, Finsø A/S
Per Munk Jensen, SE
Allan Jepsen, Contino Holding A/S
Hans Henrik Fischer, Advokat, Vorsitzender RegLab
Henning Danielsen Dam, Sydbank A/S
Carsten Friis, Dansani A/S
Gerd Rahbek-Clemmensen, ECCO Holding A/S
Peder Damgaard, BHJ Fonden
Mogens Therkelsen, HP Therkelsen A/S

Sozialpartner

Thorkild Jacobsen, Dansk EL-forbund
Erling Duus, Eegholm A/S, DI Sønderjylland

Gemeinden

Tove Larsen, Aabenraa, **Stellv. Vorsitzende URS**
Jens Chr. Gjesing, Haderslev
Aase Nyegaard, Sønderborg
Laurids Rudebeck, Tønder

Wirtschaftsverbände

Poul Brændekilde, Jyske Bank, Haderslev
Oluf Lauridsen, DS SM A/S, Aabenraa
Henning Schmidt, Drengsted Entr. Forr., Tønder
Leif Petersen, Servodan A/S, Sønderborg

Bildungseinrichtungen

Peter Thode Loft, University College Syddanmark
Finn Karlsen, Erhvervsakademi Syd
Bjarne G. Sørensen, Syddansk Universitet

Lesen Sie mehr auf www.soenderjylland.dk

HECTORRAIL

Anlage 3: Verkehrspolitische Prioritäten
im nordwestlichen Schleswig-Holstein

Die Industrie- und Handelskammer Flensburg arbeitete 2012 eine Gesamtprioritierung für die Entwicklung der Infrastruktur im nordwestlichen Schleswig-Holstein aus. Die fünf wichtigsten verkehrspolitischen Maßnahmen sollten laut IHK Flensburg sein:

Ausbau der B5

Die B5 ist die übergeordnete Straßenverbindung entlang der Westküste. Die B5 ist die Fortsetzung auf deutscher Seite von Route A11 in Dänemark. Von Heide verläuft sie als Autobahn A23 weiter.
Die IHK Flensburg empfiehlt, dass die B5 von der Grenze bis Heide als mehrspurige Straße kreuzungsfrei zum quer verlaufenden Verkehr ausgebaut wird.

Ausbau der Autobahn A7

Die Autobahn A7 ist die Verlängerung der E45 auf deutscher Seite. Inzwischen wurde ein Ausbau der A7 von Bordesholm nach Hamburg von 4 auf 6 Fahrspuren in Angriff genommen. Die Arbeiten beginnen 2014.
Die IHK Flensburg empfiehlt, dass das Projekt im Hinblick auf eine schnellere Realisierung als ÖPP-Projekt durchgeführt wird.

Verlängerung der Autobahn A20 über die Elbe

Die A20 ist eine Ost-West-Autobahnverbindung in Deutschland, die von der Grenze zu Polen über Lübeck nördlich um Hamburg herum bis südlich der Elbe und westlich von Hamburg verläuft. Die Gesamtstrecke beträgt gut 400 km. Das Gesamtprojekt sieht eine neue feste Straßenverbindung über die Elbe und abschließend eine Untertunnelung der Elbe bei Glückstadt vor. Die A20 ist Teil des Transeuropäischen Transportnetzes, TEN.

Der erste Teil der Autobahn von Polen bis Bad Segeberg, 322 km, wurde im Zuge der „Verkehrsprojekte der Deutschen Einheit“ durchgeführt und ist heute fertig.

Die IHK Flensburg empfiehlt, wegen der hohen regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Projekts und im Lichte des weiteren Wachstums des Lkw-Verkehrs in Nord-Süd-Richtung auf der A7 die A20 in ihrer vollen Länge einschließlich einer neuen Querung der Elbe westlich von Hamburg zu beschleunigen.

Ausbau der Bahnstrecke Hamburg – Flensburg

Die IHK empfiehlt, dass die Bahnstrecke Hamburg-Flensburg ausgebaut wird und dass neue schnelle Personenzüge eingesetzt werden. Das Ziel sollte sein, die Reisezeit zwischen Hamburg und Flensburg um mindestens 30 Min. zu verkürzen.

Entwicklung der Häfen entlang der Westküste

Das Meeresgebiet westlich von Schleswig-Holstein ist ein künftiges Entwicklungsgebiet für die Errichtung von seeseitigen Windparks. Die Häfen entlang der Westküste haben infolgedessen ein wichtiges Entwicklungspotenzial als Knotenpunkte für den Ausbau und den späteren Betrieb der Windparks.

Die IHK Flensburg empfiehlt daher, dass laufend in die Entwicklung der Häfen entlang der Westküste, insbesondere der Häfen in Husum, Büsum und Brunsbüttel investiert wird.

LAURITZ
DENMARK
Tlf. +45 75 12
Fax +45 75 13

Quellen

- Analyse af potentialet for udbygning af Padborg Kombiterminal, Trafikstyrelsen 2012
- Grænsetælling i Sønderjylland, maj 2012. Region Syddanmark 2013
- Transportstatistik Vestskandinavien 2012. Nordisk Transport Politisk Netværk december 2012
- En grøn transportpolitik, status for de strategiske analyser. Transportministeriet 2011
- Jyllandskorridoren – Porten til Europa. Udviklingsråd Sønderjylland maj 2011
- Dänemark und Norddeutschland – ein Vergleich. Region Syddanmark 2012
- Undersøgelse vedr. Den fremtidige færgebetjening på Bøjden-Fynshav ruten – analyserapport
- Statsvejnettet 2012. Vejdirektoratet 2012
- Derfor skal vi bygge Hærvejsmotorvejen – en oversigt over facts og analyser. www.Hærvejsmotorvej.nu
- Infrastruktur og økonomisk udvikling langs Vestkysten. Rambøll Management 2012
- En vestdansk-nordtysk banestrategi. Region Syddanmark 2012
- Danmarks Statistik – statistikbanken
- Rute 11 og rute 24 Esbjerg-Tønder. Forundersøgelse: opgradering af vejforbindelsen Esbjerg-grænsen. Vejdirektoratet 2012
- Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliancen og Det Konservative Folkeparti om: En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. Marts 2013
- Indlæg om gennemførte analyser – i samarbejde med Hærvejsmotorvejskomiteen. Trekantområdet Danmark. 2012
- Analyse af den økonomiske og trafikale betydning af en fast forbindelse mellem Fyn og Als. Region Syddanmark 2011
- Verkehrspolitische Grundsatzpositionen der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg. IHK Flensburg 2012