

# Das Tor nach Europa

Infrastrukturentwicklung am  
Jyllandskorridor

Ziele und Wünsche aus einer südjütischen Perspektive

APRIL 2018

Vorwort .....	3
Vision für die Infrastrukturentwicklung am Jyllandskorridor .....	4
Ziele und Wünsche aus einer südjütischen Perspektive .....	5
Das Tor nach Europa, Güter .....	6
Das Tor nach Europa, Personen .....	8
Paralleles überregionales Straßensystem .....	10
Feste Verbindung Alsen-Fünen mit dazu gehörigen gut ausgebauten Straßennetz .....	11
Zweispurige hochwertige elektrifizierte Eisenbahn .....	12
Deutsch-dänischer Bahnhof/ eine Haltestelle für hochwertige Personenzüge in der Grenzregion ...	13
Stärkung der bedeutenden Rolle Sønderjyllands als Knotenpunkt für internationale Logistik und Transport .....	14
Transportsysteme der Zukunft .....	16
Deutsch-dänische Zusammenarbeit zur Entwicklung des Jyllandkorridors .....	17
Infrastrukturentwicklung und Pläne in Norddeutschland .....	18
UdviklingsRåd Sønderjylland (URS) .....	19

**IMPRESSUM:**

**Text:** UdviklingsRåd Sønderjylland (URS) und TransECO2

**Layout und Karten:** Danske Transport Medier ApS

**Druck:** Mohrdieck Tryk A/S

**PDF:** Download unter [www.soenderjylland.dk](http://www.soenderjylland.dk)

Der Jyllandskorridor zwischen Süddänemark und Norddeutschland ist Dänemarks wichtigste Achse für Güter und Personen von und nach Europa sowie in den Rest der Welt, und zwar über die norddeutschen Häfen.

Der Verkehr in Dänemark und in der EU wächst derzeit auf dem überregionalen Straßennetz mehr als je zuvor. Die Entwicklung der Zahlen bekräftigt, dass der Jyllandskorridor auch in Zukunft die wichtigste Verbindungslinie zwischen Dänemark und Europa sein wird.

Der Entwicklungsrat Sønderjylland (URS) hat deshalb eine langfristige Vision für die Entwicklung dieses Korridors erstellt; vor dem Hintergrund eines wachsenden Europas, bei dem Infrastruktur und Handel die Schlüsselbegriffe sind.

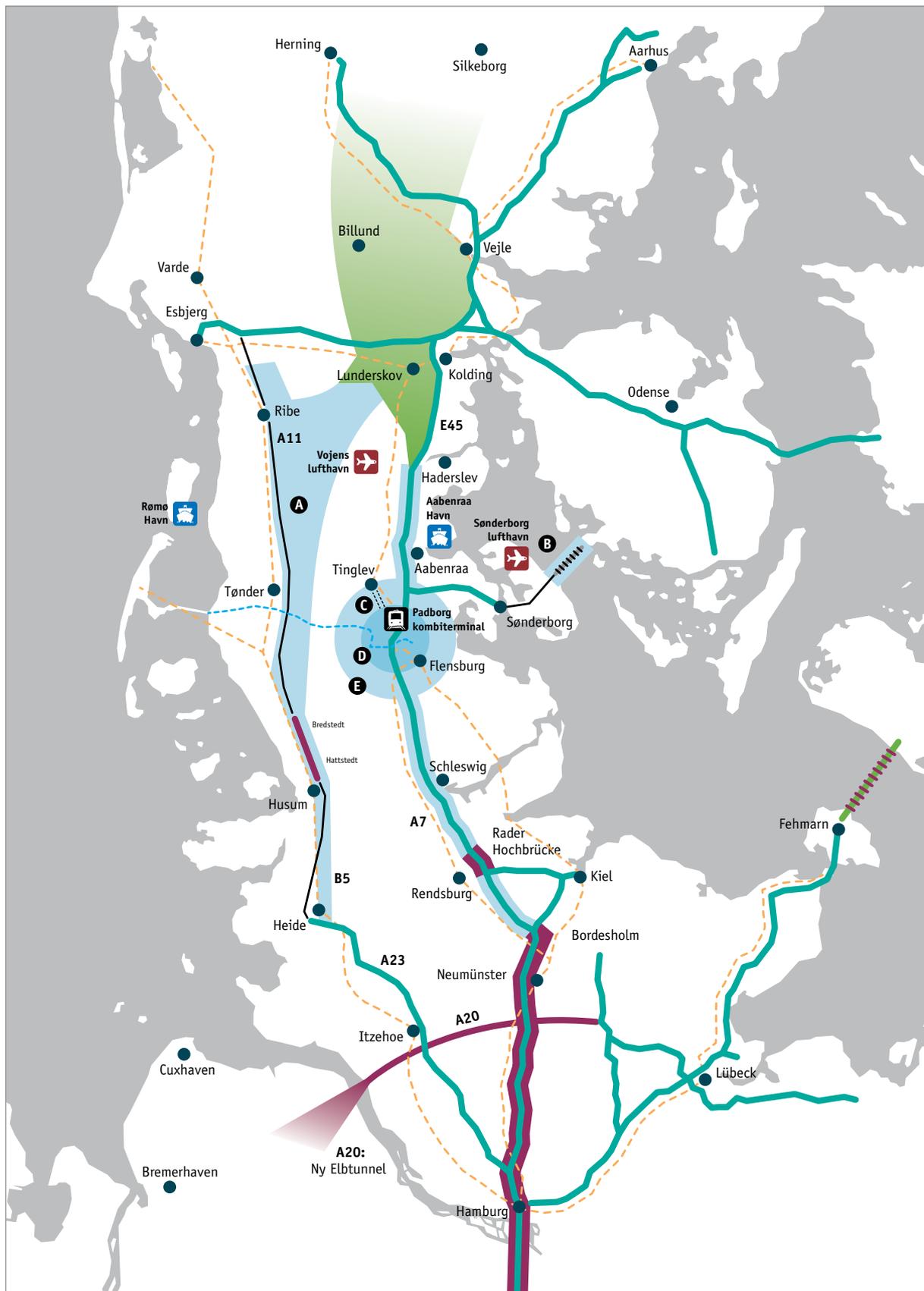
Der Jyllandskorridor soll zu einem hochwertigen und effektiven Transportsystem für Güter und Personen entwickelt und konsolidiert werden. Dabei sollen neue digitale Technologien genutzt werden, wobei der Transport auf Straßen, Schienen, zur See und in der Luft in einen multimodalen Zusammenhang einfließt.

Wir sind der Auffassung, dass eine langfristige Sicht wichtig ist, weil:

- Straßenzustand und Straßenkapazität berücksichtigt werden müssen; darüber hinaus kann die Weiterentwicklung des Personen- und Güterverkehrs den dänischen Handel mit den Nachbarn zukünftig verbessern sowie Tourismus und Pendeln unterstützen.
- die Entwicklung der Infrastruktur im Zusammenhang mit der übrigen Regional- und Stadtentwicklung gesehen werden muss, so dass ein optimaler Zusammenhang zwischen den einzelnen Infrastrukturelementen gewährleistet wird. Das wird dazu beitragen, dass Dänemark im Gleichgewicht bleibt.
- eine langfristige Vision und ein entsprechender Ausbauplan die optimale Ausnutzung der gesellschaftlichen Investitionen gewährleisten sollen. Diese Herausforderung ist nicht zuletzt in der Grenzregion wichtig, wo dänische und deutsche Infrastruktur zusammen entwickelt werden muss.
- aktuelle Straßenprojekte zeigen, wie selbst kleine Erweiterungen der bestehenden Infrastruktur größte Beeinträchtigungen für den täglichen Verkehr schaffen.
- die Entwicklung eines nachhaltigen Güter- und Personentransports die Wertschöpfung und Attraktivität des Korridors steigern kann.



Foto: TransEC02



Grafik: Tom Nielsen

— Eisenbahn

— Autobahn

— Straße

— Deutsche Straßenprojekte

— Dänische Straßenprojekte  
(VVM Mitjütische Autobahn)

— URS vision

## Ziele und Wünsche aus einer südjütischen Perspektive:

Platzierungen  
auf Karte Seite 4

- Paralleles, übergeordnetes und ausgebautes Straßensystem
- Feste Verbindung zwischen den Inseln Alsens und Fünen mit dazu gehörigem ausgebauten Straßennetz
- Doppelspurige elektrifizierte Eisenbahn
- Deutsch-dänischer Bahnhof / eine Haltestelle für überregionale Personenzüge in der Grenzregion
- Stärkung der bedeutenden Rolle Sønderjyllands als ein Knotenpunkt für internationale Logistik und Transport
- Transportsysteme der Zukunft
- Deutsch-dänische Zusammenarbeit zur Entwicklung des Jyllandskorridors

A

B

C

D

E

Mit dieser Entwicklungsvision wollen wir Denkanstöße geben und zur Infrastrukturdebatte in Dänemark und Nordeuropa in den kommenden Jahren beitragen.

*Sønderjylland, April 2018*

**Direktør Leif Friis Jørgensen**

*Naturmælk*

*Formand for UdviklingsRåd Sønderjylland*

**Borgmester Thomas Andresen**

*Aabenraa Kommune*

*Næstformand for UdviklingsRåd Sønderjylland*

**Borgmester Erik Lauritzen**

*Sønderborg Kommune*

**Adm. direktør Søren Stier**

*ECCO Holding A/S*

**Borgmester H.P. Geil**

*Haderslev Kommune*

**Direktør Mogens Therkelsen**

*HP Therkelsen A/S*

**Borgmester Henrik Frandsen**

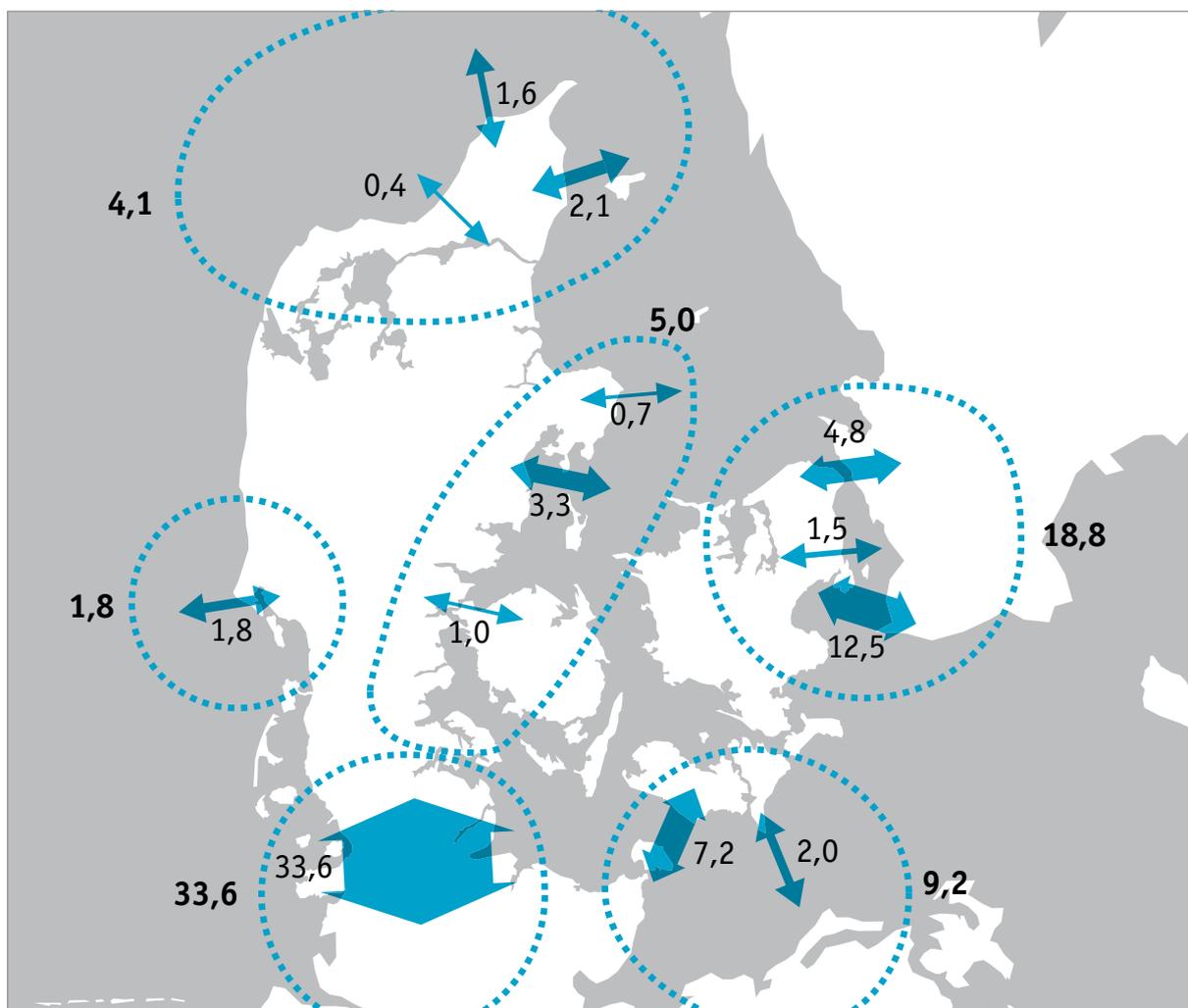
*Tønder Kommune*

**Direktør Henning Nielsen**

*Abtek International*

*Formand for Tønder Erhvervsråd*

Karte 1. Gütertransport 2016 Millionen Tonnen mit LKW, Trailer und Container von und nach Dänemark.



Quelle: TransEC02

Tabelle 1. Industriebeschäftigung Ende November 2015.

	Ganz Dänemark	Anteil in Westdänemark	
	Anzahl	Anzahl	Anteil
CA Lebensmittel, Getränke und Tabakwarenindustrie	53.099	39.937	75%
CB Textil- und Lederindustrie	5.517	4.447	81%
CC Holz- und Papierindustrie, Druckereien	20.621	16.246	79%
CD Ölraffinerien u.a.	868	240	28%
CE Chemische Industrie	11.047	4.235	38%
CF Medizintechnik	18.883	415	2%
CG Plastik, Glas und Beton	25.293	17.841	71%
CH Metallindustrie	37.235	29.468	79%
CI Elektronikindustrie	15.569	7.403	48%
CJ Herstellung von elektronischer Ausrüstung	10.009	7.111	71%
CK Maschinenindustrie	52.350	41.800	80%
CL Transportmittelindustrie	6.211	5.492	88%
CM Möbel und andere Industrie	30.646	21.983	72%
<b>Gesamte Industrie</b>	<b>287.348</b>	<b>196.618</b>	<b>68%</b>

Quelle: Danmarks Statistik

Der Jyllandskorridor ist Dänemarks wichtigste Verkehrsanbindung an den internationalen Markt. Die Region spielt somit eine wichtige Rolle für die gesamte dänische Wirtschaft.

Der Korridor ist der direkte Weg zwischen Dänemarks größten Exporteuren von z.B. Lebensmitteln und Industrieprodukten zu den wichtigsten Häfen; umgekehrt ist er der Importweg für Verbrauchswaren, Teilwaren oder halbfertige Waren, die in Dänemark weiterverarbeitet werden.

- 46 % des gesamten Gütertransports (LKW, Container, Zug und Ro-Ro) findet über die Grenze in Sønderjylland statt (siehe Karte 1). **Seit 2006 ist die Anzahl der LKW um 18 % gestiegen.**
- 51 % des gesamten Gütertransports mit **LKW** von und nach Dänemark fährt über die Grenze in Sønderjylland.

Die Bedeutung des Jyllandskorridors muss auch unter dem Aspekt gesehen werden, dass bedeutende Teile der dänischen Industrie- und Landwirtschaftsproduktion in Westdänemark liegen und dass Deutschland und Zentraleuropa die wichtigsten Handelspartner sind. Der Korridor gewährt somit Zugang zu Europas wichtigsten Containerhäfen, dem Hamburger Hafen und Bremerhaven.

Dies wird zum Beispiel dadurch illustriert, dass:

- 68 % der gesamten Industriebeschäftigung in Westdänemark verortet ist;
- die Bruttowertschöpfung in Westdänemark 78 % der dänischen Landwirtschaft, Waldwirtschaft und Fischerei beträgt sowie 56 % der industriellen Bruttowertschöpfung Dänemark, u.a. Energie und Bau.

**Tabelle 2. Bruttowertschöpfung in Westdänemark 2015, verteilt auf Branchen, sowie der Anteil der gesamten dänischen Bruttowertschöpfung. 2015 Preisniveau.**

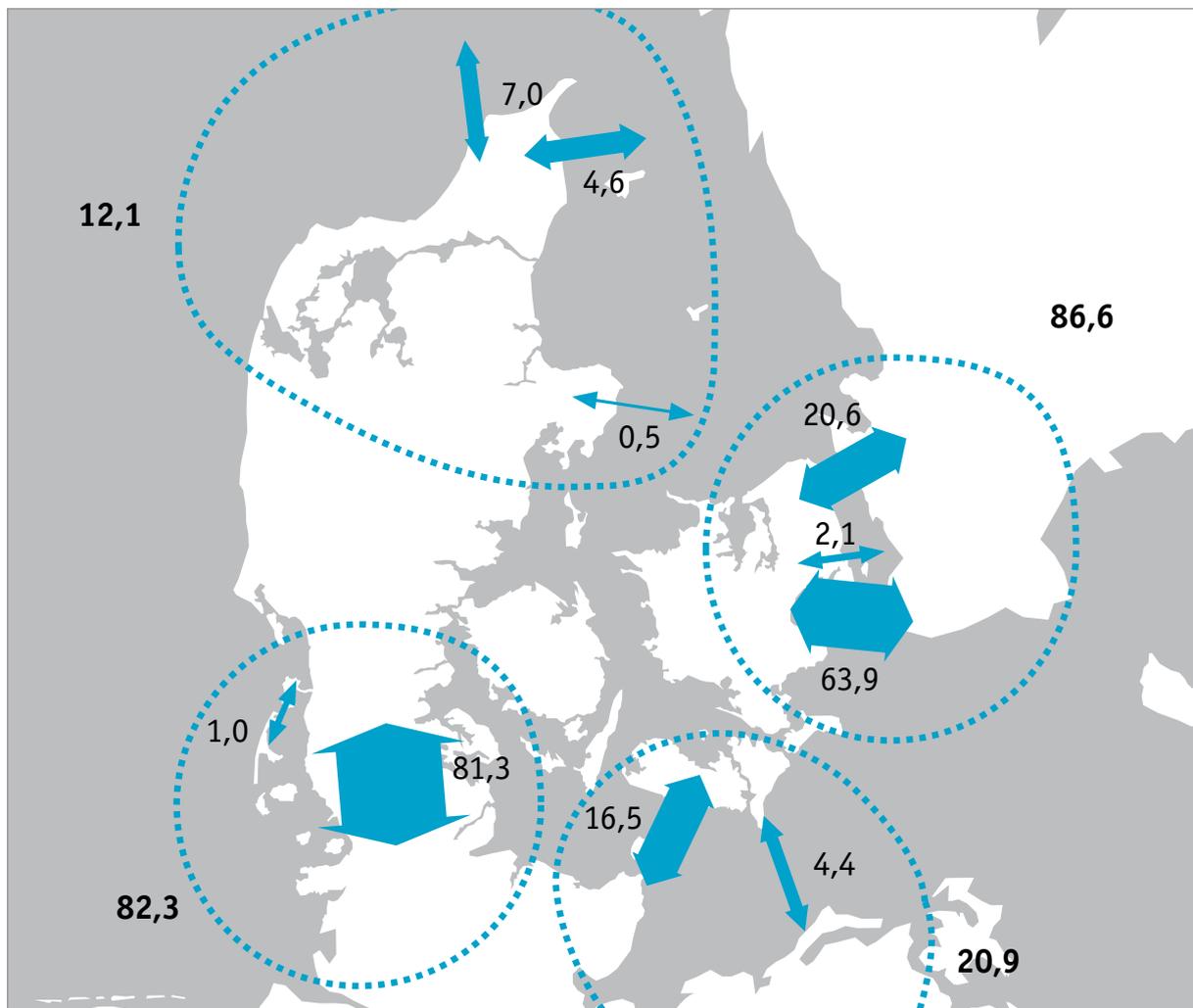
Landwirtschaft, Waldwirtschaft und Fischerei	Westdänemark, Mio. DKK	16.929
	<b>Anteil in ganz Dänemark</b>	<b>78 %</b>
Industrie, u.a. Energie und Bau	Westdänemark, Mio. DKK	211.477
	<b>Anteil in ganz Dänemark</b>	<b>56 %</b>
Dienstleistungen	Westdänemark, Mio. DKK	618.421
	<b>Anteil in ganz Dänemark</b>	<b>46 %</b>

Quelle: Danmarks Statistik



Foto: Aabenraa Havn

Karte 2. Personentransport per 24 Stunden mit PKW, Schiff und Zug von und nach Dänemark.



Quelle: TransEC02

Tabelle 3 Verkehr auf der E 45 auf ausgewählten Strecken, Jahresverkehr auf 24 Stunden gerechnet (ADT - durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke - DTV in Kfz/24h) und Entwicklung 2004-2016

	ADT alle Autos	ADT alle LKW	Entwicklung 2004-2016 alle Autos	Entwicklung 2004-2016 alle LKW
E45 an der Grenze bei Frøslev	18.564	5.854	+ 41 %	+ 29 %
E45 westlich von Haderslev	41.200	8.400	+ 41 %	+ 31 %

Quelle: Vejdirektoratet, ITD



Foto: Claus Fisker

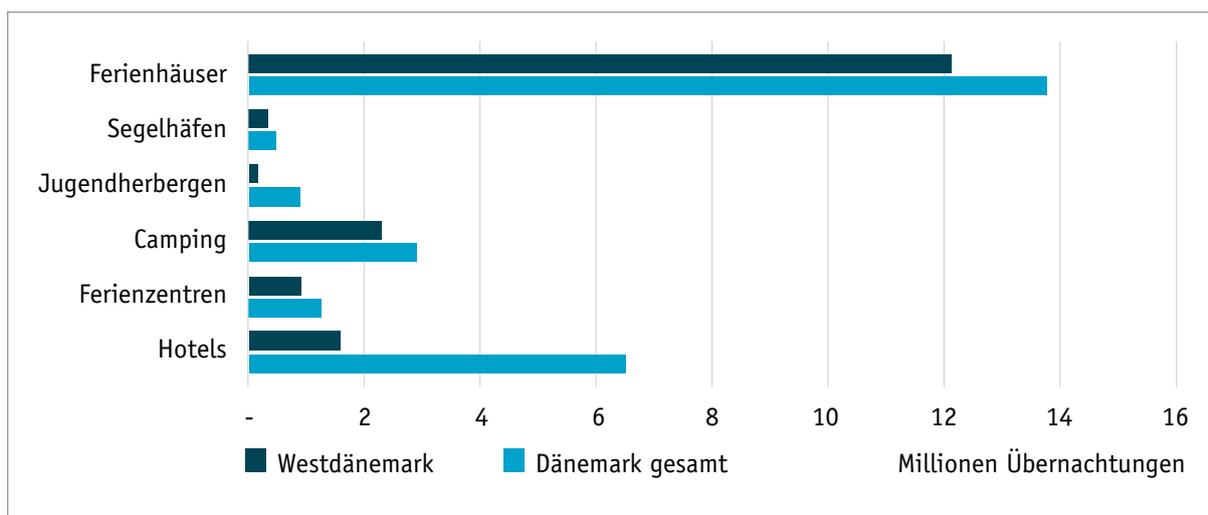
Auch wenn es um den Personenverkehr geht, spielt die Grenze in Sønderjylland eine wichtige Rolle. Im Jahr 2016 passierte 40,8 % des Personenverkehrs mit **Auto, Schiff und Zug** von und nach Dänemark die Landesgrenze in Sønderjylland. Im Jahr 2016 kreuzte 72 % des **gesamten Autoverkehrs** von und nach Dänemark die Grenze in Sønderjylland.

Ca. 82.300 Personen überquerten täglich die Grenze – der größte Anteil in PKW. **Seit 2006 ist der Personenverkehr über die Grenze in Sønderjylland um 17 % gestiegen.**

Das größte, grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen besteht an der Autobahn E45 bei Frøslev, wo 2016 - auf 24 Stunden gerechnet - durchschnittlich 18.500 PKW und LKW fuhren. Die Rolle der Region als Transportkorridor für Personenverkehr muss auch unter dem Aspekt betrachtet werden, dass in Westdänemark, Schleswig-Holstein und Hamburg gut 7,7 Millionen Einwohner leben.

Der Transportkorridor hat auch eine wichtige Rolle für Dänemark als Tourismusland und damit für die Entwicklung der Tourismusbranche in Dänemark. Grafik 1 zeigt die Anzahl der Übernachtungen in Dänemark von ausländischen Gästen im Jahr 2016. Im Jahr 2016 gab es 26 Millionen Übernachtungen von ausländischen Gästen in Dänemark, 68 % davon in Westdänemark. Gut die Hälfte aller Übernachtungen fanden in Ferienhäusern statt.

**Grafik 1. Millionen Übernachtungen in Dänemark 2016 von ausländischen Gästen.**



Quelle: Danmarks Statistik, Statistikbanken

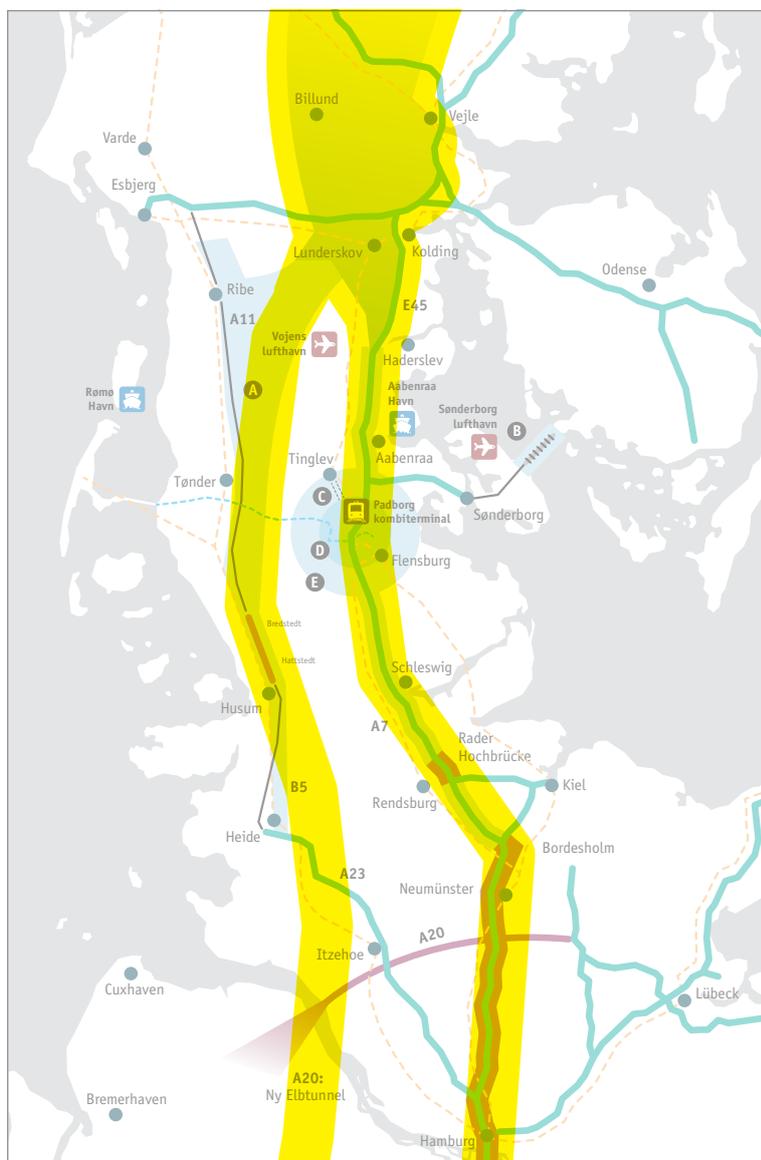


Foto: Kurt Henriksen

Die Autobahn E 45 / A7 ist heute die wichtigste Straße zwischen Dänemark und Europa. Angesichts des wachsenden Verkehrs an der dänischen E45 erwartet das Vejdirektorat (Straßenverkehrsamt), dass hier bis zum Jahr 2025 allmählich Kapazitätsprobleme auf der Strecke von Kolding zur Grenze entstehen werden. Um Kolding herum gibt es schon heute beginnende Kapazitätsprobleme und es wird erwartet, dass diese im Jahr 2025 kritisch sein werden. In Dänemark wird darum eine VVM-Studie (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)) für eine neue Autobahn Give-Billund-E 20- Hadersleben in Midtjylland erstellt werden.

Südlich der Grenze wurde der Ausbau der E45/A7 auf sechs Spuren von Bordesholm und bis Hamburg begonnen. Und im Jahr 2023 beginnt der Bau einer 6-spurigen Autobahnbrücke als Ersatz für die jetzige Rader Hochbrücke. Darüber hinaus ist der Bau eines neuen westlichen Elbtunnels bei Glückstadt in den 2020er Jahren als ein Teil der Weiterführung der A 20 geplant. (Quelle: www.bmwi.de)

### Karte 3. Paralleles übergeordnetes gut ausgebautes Straßensystem.



Grafik: Tom Nielsen

**Ein paralleles gut ausgebautes Straßensystem, das die geplante Midtjylland-Autobahn (Give-Billund-E 20- Hadersleben) via der weitergeführten A 23 mit dem geplanten westlichen Elbtunnel bei Hamburg verbindet, brächte viele naheliegende Vorteile für den Jyllandskorridor:**

- Es steigert die Durchfahrtszahlen und bringt doppelte Straßenkapazität.
- Es stärkt Dänemark und die Grenzregion, da Jütland insgesamt deutlich besser vernetzt wird.
- Es eröffnet alternative Routen für den Güter- und Personenverkehr bei Verkehrsunfällen und Straßenbauarbeiten.
- Der Zugang zu Westeuropa wird verbessert, wenn der westliche Elbtunnel eröffnet wird.

Eine der wichtigsten Straßen in Süddänemark mit Ausbaureserven ist die Route 8/42, die Alsen mit Fünen verbindet. Immer mehr Menschen entdecken diese Abkürzung. Dies lässt sich am Fährverkehr ablesen, der von 2015 bis 2016 bei den PKW um 6,7 % und bei den LKW mit 7,3 % gestiegen ist.<sup>Note</sup>

**Tabelle 4. Erwarteter Jahresverkehr auf 24 Stunden gerechnet in 2030 mit und ohne Als-Fünen-Brücke, Anzahl Autos**

	Basis (keine Alsen-Fünen-Brücke)	Alsen-Fünen-Brücke ohne Maut (Änderung)	Alsen-Fünen-Brücke (Änderung)
E20 Lillebeltbrücke	90.800	-11.200	-8.000
E45 Södjütische Autobahn zwischen Kolding V und Kolding S	61.500	-10.000	-6.500
E20 Autobahn auf Fünen zwischen Nørre Aaby und Middelfart	84.500	-9.200	-6.500

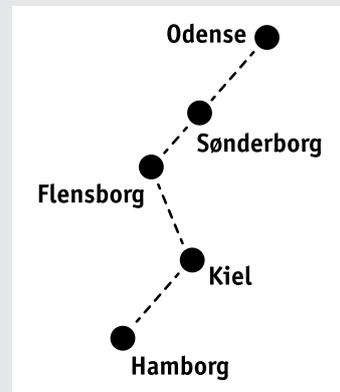
Quelle: COWI/AlsFynBroen

Die Strecke verbindet auch zwei Arbeitsmärkte und Unternehmensansiedlungen, die an der Achse Odense-Sønderborg-Flensburg-Kiel-Hamburg für ihre starke Position im Bereich Roboter, Automatisierung, Mechatronik und Powerelektronik bekannt sind.

In den letzten Jahren wurden einige deutsch-dänische Entwicklungsprojekte zwischen der Region Syddanmark und dem Land Schleswig-Holstein durchgeführt, die diese Technologien unterstützen. Dabei handelt es sich z.B. um die Projekte eMotion, Power-Elektronik Region (PE: Region) und IndustriProduktionRegion (InProReg).

**Eine feste Verbindung Alsen-Fünen mit dem dazu gehörigen ausgebauten Straßennetz, das die Region Syddanmark zusammen führt, würde einige naheliegende Vorteile für den Jyllandskorridor bieten:**

- eine deutlich reduzierte Reisezeit – zum Nutzen für Unternehmen, Pendler und Studierende
- Verkürzte Reisezeit 30 Minuten Odense-Hamburg und 60 Minuten Kopenhagen –Sønderborg
- Entlastung des Verkehrs auf Westfünen im sog. „Dreiecksgebiet“ ( Kolding-Fredericia-Vejle) und auf der südjütischen Autobahn



Grafik: Tom Nielsen

**FAKTA: Als-Fyn**



Abstand: 11 km Küste zu Küste und 50 km Autobahn auf Alsen und Fünen.

Preis: 18,5 Mia Kronen in Anlageninvestition

Jährliche Rendite der Anlageninvestition: 5-7 %

Verkehr: 15.400 – 28.900 Fahrzeuge auf 24 Stunden.

Pendeln: Von derzeit 100 Personen auf 24 Stunden gerechnet zu über 5.000 zwischen Sønderborg und Südfünen.

Quelle: AlsFynbroen.dk

Note: Zahlen für 2016: PKW (130.245) LKW (44.000) Quelle: Trans EC02.

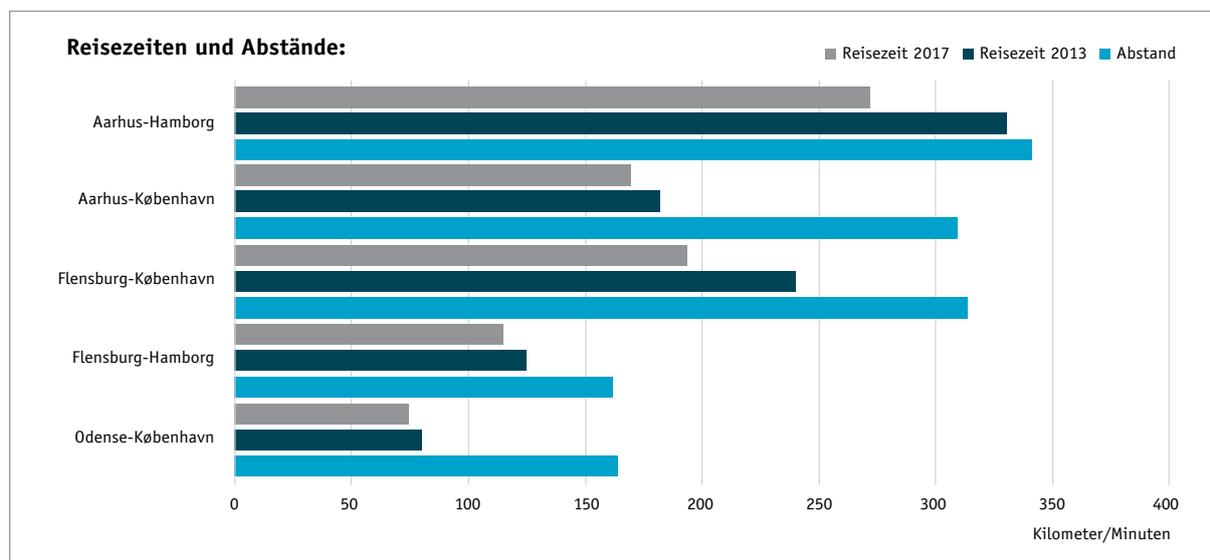
Die Strecke von Aarhus nach Hamburg ist durch eine sehr niedrige Taktdichte insbesondere im grenzüberschreitenden Zugverkehr geprägt. Außerdem durch eine geringe Reisegeschwindigkeit auf der gesamten Strecke. Die Eisenbahnstrecke von Aarhus nach Hamburg ist aber ein Teil des europäischen EU core TEN-T Netz, das spätestens 2020 voll ausgebaut sein soll. Die Strecke ist von Fredericia nach Hamburg elektrifiziert. Es gibt jedoch immer noch eine Teilstrecke von ca. 14 km, die einspurig ist: Tinglev-Padborg.

Die einspurige Strecke in Sønderjylland stellt heute einen Kapazitätsengpass für das weitere Wachstum des Eisenbahntransports von Gütern und Personen dar. Hinzu kommt, dass Unfälle, wie die Entgleisung eines Güterzugs im Herbst 2012, eine einspurige Strecke komplett ausfallen lassen; einspurige Verbindungen sind also sehr kritische Engpässe.

### Der zweispurige elektrifizierte Ausbau auf der gesamten Eisenbahnstrecke Aarhus-Hamburg hätte einige naheliegende Vorteile für den Jyllandskorridor:

- Die Reisezeit Aarhus-Hamburg wird reduziert.
- Die Einwohner der Grenzregion erhalten Zugang zu Fernzugverbindungen in Dänemark und Europa.
- Mehr Kapazitäten für Personenzüge und Güterzüge.
- Krisenfeste Struktur trotz Entgleisungen, Schienenbruch u.a.
- Gute Anbindung des ÖPNV zu den Ausbildungsinstitutionen im Landesteil, z.B. der Stundentakt nach Sønderborg.

**Grafik 2. Reisezeiten mit Zug 2017 , ausgewählte Strecken, Abstand und Reisezeit.**



Quelle: TransECO2

Wie aus Grafik 3 hervorgeht beträgt die Reisezeit mit dem Zug zwischen Aarhus und Hamburg heute ca. 4,5 Stunden und ist damit 1,5 Stunden länger als die Reisezeit zwischen Aarhus und Kopenhagen. Somit ist die Reisezeit ca. 80 % länger, während der geografische Abstand zwischen Aarhus und Hamburg nur ca. 10% größer ist als zwischen Aarhus und Kopenhagen.

Die Stadt Flensburg beauftragte 2015 eine Studie zur optimierten Vernetzung von Stadt- und Fernverkehr im Eisenbahnbereich. Das war von der südjütischen Idee eines gemeinsamen Bahnhofs an der Hauptstrecke inspiriert. Die Studie wurde von der Region Syddanmark und der Kommune Aabenraa gefördert.

Die Studie zeigte u.a., dass:

- die derzeitigen Reisezeiten und Abfahrten im Jyllandskorridor nicht wettbewerbsfähig sind
- verbesserte Fahrpläne sowie eine erweiterte Elektrifizierung kurzfristig Einsparungen bei den Reisezeiten bringen werden, z.B. eine Reduzierung von 20 Minuten auf der Strecke Aarhus-Hamburg auf insgesamt 4 Stunden.
- Ein Streckenausbau und ein Bahnhof an der Hauptachse die Reisezeit Aarhus-Hamburg kurzfristig auf 3,45 Stunden und langfristig auf 3,20 Stunden reduzieren könnte.

Mittelfristig ist es wichtig, dass ein deutsch-dänischer Bahnhof in der dänischen Hochgeschwindigkeitsstrategie berücksichtigt wird sowie eine gemeinsame deutsch-dänische Hochgeschwindigkeitsstrategie für die gesamte Strecke zwischen Aarhus und Hamburg entwickelt wird.

In Flensburg arbeitet die Verwaltung weiter an dem Konzept für einen deutsch-dänischen Bahnhof, siehe [www.zugzumzob-flensburg.de](http://www.zugzumzob-flensburg.de)

## Ein deutsch-dänischer Bahnhof bzw. eine Fernbahnhof für Personenzüge in der Grenzregion hätte einige naheliegende Vorteile für den Jyllandskorridor:

- Es werden mehr Passagiere aus Süddänemark und Norddeutschland auf die Schiene umsteigen, wenn die gesamte Reisezeit von und zu deutschen und dänischen Metropolen und Großstädten reduziert wird.
- Dort werden natürlicherweise schnelle Schnellzüge zwischen Aarhus und Hamburg halten, wenn mit einer guten Anbindung an den ÖPNV und ausreichend park-and-ride- Parkplätzen eine optimale Zugänglichkeit zu den Zügen gewährleistet wird.

## Die Zugstrecke Aarhus-Hamburg



Foto: Lars Dagnæs

## Drehpunkt für die globalen Versorgungsketten der Unternehmen

Einige dänische und internationale Unternehmen haben ihre Produktion und ihre regionalen Distributionszentren in Sønderjylland angesiedelt. Dies gilt z.B. für: **Hartmann, Abena, Valmont SM, Hydro Precision Tubing Tønder a.s, Ecco, Bestseller, Danfoss und Linak.**

Alle Betriebe agieren global, sowohl hinsichtlich ihrer Absatzmärkte als auch bezüglich ihrer Zulieferer. Dass sie zusammen mit der regionalen Logistik- und Transportwirtschaft einen zentralen Faktor für die zukünftige Entwicklung darstellen, wird durch folgende Umstände unterstützt:

- Zentrale Lage am Jyllandskorridor mit Zugang zu Kunden, Arbeitskräften und Lieferanten über eine hochwertige Infrastruktur, E 45 /A7, Häfen, Flughäfen und Bahnen.
- Hochleistungs-Datenverbindungen mit hoher Kapazität
- Unternehmensstrukturen, Know-How, Netzwerk, Technologien, Verständnis für europäische Geschäftskultur sowie Service- und Lieferantenkompetenzen; 24/7/365



### Flughafen Vojens

*Entwicklungsperspektive:* Standort für Unternehmen und Institutionen, die zusammen mit dem Militär zum Betrieb und der Instandhaltung der Flugzeuge beitragen. [www.vojenslufthavn.dk](http://www.vojenslufthavn.dk) und [www.ace-denmark.dk](http://www.ace-denmark.dk)

## BESTSELLER®



Vojens  
lufthavn

Rømø  
Havn



### Hafen Rømø

*Entwicklungsperspektive:* Standort für Unternehmen und Institutionen, die zusammen mit dem Militär zum Betrieb und der Instandhaltung der Flugzeuge beitragen. [www.portromo.dk](http://www.portromo.dk)

valmont  sm

ECCO®



HYDRO



Aabenraa  
Havn

Padborg  
Transportcenter



Padborg  
kombiterminal



### Padborg Kombiterminal

*Entwicklungsperspektive:* Umschlag längerer Güterzüge und bessere Hebevorrichtungen/Kräne. [www.bane.dk](http://www.bane.dk) und [www.txlogistik.eu](http://www.txlogistik.eu)

## Transport ist eine regionale Kompetenz

Es gibt eine bedeutende Konzentration der Transportwirtschaft in Sønderjylland mit einem Schwerpunkt in der Kommune Aabenraa.

### Padborg Transportcenter

Im Transportcenter verbinden sich in einzigartiger Weise Unternehmen im Bereich Transport und Logistik mit den Bereichen Handel und Service. Die Unternehmen im Center sind seit 2015 im Verein Padborg Transportcenter mit über 90 Mitgliedern organisiert. [www.padborgtransportcenter.dk](http://www.padborgtransportcenter.dk)

Die Gegend ist u.a. bekannt für:

- Internationalen Transport und Distribution von frischen und gefrorenen Lebensmitteln sowie Stückgut.
- Internationaler Transport von Industriegütern (full load und Stückgut).
- Servicefunktionen und 3PL (Thirdpartlogistic).
- Konsolidierung, Steuerung und Distribution. Sprachen Deutsch, Benelux, Französisch und Osteuropäische.



Quelle: Aabenraa Havn/Erik Nissen

### Aabenraa Hafen und Industriehafen

*Entwicklungsperspektive:* Zentral gelegener Tiefwasserhafen mit Ausbaupotenzial auf 460.000 m<sup>2</sup> für hafennahe Produktion.

[www.aabenraahavn.dk](http://www.aabenraahavn.dk)

**Danfoss**

**LINAK**   
WE IMPROVE YOUR LIFE



**Sønderborg  
lufthavn**



Quelle: Sønderborg Lufthavn

### Sønderborg Flughafen

*Entwicklungsperspektive:*

Bedienung internationaler Routen, die die regionale Reichweite unterstützen. Sowie Ausbau der Rahmen für bestehende Geschäftsflüge, damit verknüpfte Serviceleistungen und baseselskaber als Katalysator für die strategischen Ziele der Region.

[www.sonderborg-lufthavn.dk](http://www.sonderborg-lufthavn.dk)

Grafik: Tom Nielsen

## Globalisierung, technologische Entwicklung und Digitalisierung

Die Globalisierung bedeutet längere und komplexere Versorgungsketten. Gleichzeitig schärft die internationale Konkurrenz die Fähigkeit einzelner Nationen, besondere Wettbewerbsfähigkeit zu entwickeln. Die technische Entwicklung findet immer schneller statt. Dies gilt z.B. für die Bereiche Automatisierung, Digitalisierung, Simulierung, Datenverkehr und Datenanwendung und der so genannten additiven Manufacturing (z.B. 3D Druck) und neue Energieformen. Aber auch die Transportformen und Geschäftsmodelle verändern sich. Und die Entwicklung von globalen Versorgungsketten stärkt die Bedeutung von neuen supply chain\*1 Konzepten, die auf Integration und Datenteilung die Wertschöpfungsketten übergreifend abzielen und Mittel zur Steigerung der Agilität.

Die Entwicklungstendenzen sind wichtig für die Industrie- und Handelsunternehmen im Landesteil, die ihren Schwerpunkt in der Entwicklung von Logistik und supply chain haben, da dies eine wichtige Voraussetzung für Wachstum am Markt und verbesserte Gewinne ist.

Mehrere Maßnahmen können diese Entwicklung unterstützen, zum Beispiel:

- Zusammenarbeit bei der Digitalisierung der Versorgungskette und Entwicklung von neuen automatisierten Technologien in den Distributionscentern und in den Transportsystemen.
- Technologische Entwicklung mit Fokus auf Energieeinsparungen, alternative Energiequellen wie Elektrizität, Wasserstoff, Gas und digitale Infrastruktur, Anwendungen und Geschäftsmodelle.
- Kompetenzentwicklung für die Mitarbeiter in den Unternehmen der Region.

## Nachhaltigkeit und Grüner Landesteil 2030

Globale Ziele zur Reduzierung des Ausstosses von Klimagasen bekommen in den nächsten Jahren eine große Bedeutung für die Entwicklung der Transport- und Logistikbranche.

Der „Udviklingsråd Sønderjylland“ hat die Initiative „Grüner Landesteil 2030“ ins Leben gerufen, um Produkte, Konzepte und Kompetenzen zu profilieren und weiter zu entwickeln, die zur Erfüllung des Weltziels der UN beitragen.

Dies geschieht vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Stärken Südjütlands, nämlich: Transport, Lebensmittel und Produktions - und Energietechnologie. Im Bereich Logistik und Transport können es neue Transportkonzepte mit dem Ansatz der „grünen Lösungen“ sein, wie zum Beispiel:

- Entwicklung von Logistiksystemen, so dass Vergeudung und Leerfahrten vermieden werden
- Vermehrte Nutzung von Giga-Linern und mehr Güter auf die Bahn
- Energieeinsparungen
- Implementierung und Entwicklung neuer Treibstoffe, E-Antriebe und Naturgas
- Energieeffizienteres Fahren z.B. durch Fuhrparkmanagement und Implementierung von ECO-driving
- Ausbildungen und Zertifizierung
- Fahrer-Unterstützungssysteme



\* Supply chain wird oft als Bezeichnung für die Optimierung des Wegs der Waren vom Lieferanten zum Kunden verwendet.

In der Grenzregion liegen Dänemarks wichtigste Nord-Süd-Straßen und Eisenbahnlinien für den Güter- und Personentransport. Der Jyllandkorridor ist auch ein Teil eines internationalen Transportkorridors, Scan-Med Korridor, zwischen Skandinavien und dem Mittelmeer – einer der vorrangigen Transportkorridore im TEN-T-Netz der EU.

Gemeinsame Anstrengungen zur Entwicklung des Korridors von deutscher und dänischer Seite sind deshalb auch von großer Bedeutung für den Güter- und Personentransport des Landesteils.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung der Infrastruktur und Logistikkompetenzen in der Region wurde in den letzten zehn Jahren intensiviert. Hier einige Beispiele::

## Deutsch-dänische Transportkommission

2011 wurde auf Druck der Grenzregion eine deutsch-dänische Transportkommission gegründet, die Empfehlungen zur Transportinfrastruktur am Jyllandkorridor abgeben sollte. Die Kommission hat ihre Arbeit im November 2015 mit dem Bericht „Transportinfrastruktur am Jyllandkorridor“ abgeschlossen. Dieser beschreibt insgesamt 20 Infrastrukturprojekte. Mehrere dieser Projekte fließen in den übergeordneten Infrastrukturplan in Dänemark bzw. Deutschland ein. Mehr dazu unter: <https://www.trm.dk>

## Die Dagebüller Erklärung

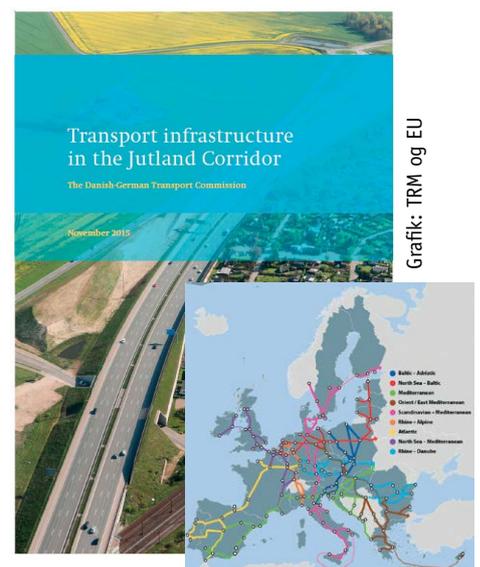
Im Mai 2015 unterschrieben Kommunen, Industrie- und Wirtschaftsakteure nördlich und südlich der Grenze eine gemeinsame Absichtserklärung zur Entwicklung der Transportinfrastruktur entlang der Westküste von Esbjerg nach Hamburg. Das Ziel ist, dass die Akteure grenzüberschreitend und gemeinsam die deutsche bzw. dänische Regierung zum Ausbau einer zusammenhängenden und belastbaren parallelen Straßeninfrastruktur entlang der Westküste bewegen. Die Erklärung können Sie downloaden unter: <http://www.soenderjylland.dk/downloads/>

## Cross Border Logistics (CB-Log)

Der „Udviklingsråd Sønderjylland“ und die WIREG Flensburg haben in den Jahren 2009 bis 2012 das Projekt Crossborder Logistics durchgeführt. Im Projekt wurde die Grundlage für eine grenzüberschreitende Logistikregion zwischen der Region Syddanmark und dem Landesteil Schleswig analysiert. Das Ergebnis waren zwölf konkrete Vorschläge zur Weiterentwicklung der Grenzregion in den Bereichen Innovation, Ausbildung, Vermarktung der Logistikkompetenzen der Region und Entwicklung des grenzüberschreitenden Arbeitsmarkts. Mehr dazu unter: [www.cb-log.dk](http://www.cb-log.dk)

## Ein deutsch-dänischer Bahnhof für den Personentransport

Im Jahr 2016 wurde eine Analyse zur Verbesserung der Eisenbahnanbindung der Stadt Flensburg veröffentlicht. Die Analyse wurde von der Flensburger Ratsversammlung in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft in Schleswig-Holstein in Auftrag gegeben und von der Kommune Aabenraa und der Region Syddanmark finanziell unterstützt. Die Analyse hatte den Schwerpunkt Personentransport in der Stadt Flensburg. Mehrere Szenarien zur Verlegung des Flensburger Bahnhofs nach Weiche und damit an die Hauptlinie zwischen Dänemark und Deutschland wurden analysiert, so wie es URS vorgeschlagen hatte. Die Analyse zeigte, dass der jetzige Fernverkehr im Korridor zu gering ist, um damit den Bau eines gemeinsamen deutsch-dänischen Bahnhofs zu begründen. Mehr zu den Analysen lesen Sie unter: <http://zugzumzob-flensburg.de>



Deutschland ist eine Bundesrepublik, wobei der Bund die Verantwortung für die nationale Infrastruktur trägt: Straßen, Eisenbahnen, Flughäfen, Häfen und Binnengewässer. Die staatliche Infrastruktur umfasst u.a. ca. 63.000 km Bundesstraßen, davon 12.8000 km Autobahnen und ca. 7.350 km Kanäle und 23.000 km<sup>2</sup> Seewasserstraßen, d.h. Meeresgebiete für kommerzielle Schifffahrt.

Die Planungsgrundlage für den staatlichen Infrastrukturausbau wird im nationalen Transportinfrastrukturplan festgelegt, der alle zehn Jahre erstellt wird. Der geltende Plan, der „Bundesverkehrswegeplan 2030“, wurde 2016 veröffentlicht.

Die Investitionsplanung geschieht auf Vorschlag der 16 Bundesländer. Somit können z.B. Straßenprojekte nicht in die staatliche Planung einbezogen werden, wenn sie nicht von den Bundesländern als vorrangig eingestuft wurden. Die Bundesländer haben auch die Verantwortung für den Ausbau des staatlichen Straßennetzes, d.h. die Bundesländer tragen die Verantwortung für die Detailplanung der Projekte und müssen die planerischen Rahmenbedingungen für die Durchführung der Projekte gewährleisten.

Die Infrastruktur in Deutschland ist geprägt von der zentralen Lage des Landes in Europa. Ein wesentlicher Teil des Verkehrs sind ausländische Fahrzeuge. Der internationale Verkehr (Im- und Export sowie Transitverkehr) macht einen bedeutenden Teil des gesamten Verkehrs aus. Deutschland spielt deshalb eine wesentliche Rolle in Bezug auf die Effektivität des gesamten Transportsystems in Europa.

## Priorisierte Straßeninfrastrukturprojekte in Schleswig-Holstein

Die Landesregierung in Schleswig-Holstein hat die folgenden Straßeninfrastrukturprojekte als die Wichtigsten benannt: Quelle: <https://www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/V/verkehrsinfrastruktur.html>

- Ausbau der A7 von Bordesholm nach Hamburg auf sechs Spuren
- Erneuerung der Autobahnbrücke über den Nordostseekanal, die so genannte Rader Hochbrücke
- Ausbau der A 220 mit einer neuen westlichen Autobahnverbindung unter der Elbe
- Ausbau der A 23 und B5
- Ausbau der B 404 und A 21
- Rader Hochbrücke wird auf sechs Spuren ausgebaut



Foto: DPA

## A 20 neue westliche Autobahnverbindung unter der Elbe

Die Autobahn A20 soll mit einer neuen Verbindung über die Elbe westlich von Hamburg ausgebaut werden. Die Weiterführung der A20 von der A7 Richtung Westen hat hohe Priorität im Bundesverkehrswegeplan und es sind Mittel für neue Bauabschnitte reserviert.

Ein gut 6 km langer Tunnel soll die Elbe westlich queren. Er soll privat gebaut und durch Maut re-finanziert werden. Es wird erwartet, dass mit den ersten Arbeiten für den Tunnel in der ersten Hälfte der 2020er Jahre begonnen wird.



Foto: NLSt BV

Private und öffentliche Akteure arbeiten zusammen, wobei sich die Partner gemeinsam bemühen, eine dynamische Entwicklung in Sønderjylland zu gewährleisten.

Sønderjylland soll ein innovativer Landesteil mit einer starken Identität werden, so dass es attraktiv ist, hier:

- zu wohnen, zu arbeiten und eine Ausbildung zu absolvieren bzw. zu studieren
- private und öffentliche Unternehmen zu betreiben und zu entwickeln
- Ideen zur Geschäftsreife zu entwickeln

Mehr über die Aktivitäten von URS lesen Sie unter: [www.soenderjylland.dk](http://www.soenderjylland.dk)

## Mitglieder April 2018

### Wirtschaft

Direktør Leif Friis Jørgensen, Naturmælk  
Head of GS North Europe, Jens Gaarde Gad, Danfoss A/S  
Adm. Direktør Søren Stier, ECCO Holding A/S  
Områdedirektør Laurids Kudsk, Sydbank A/S  
Formand Peder Damgaard, BHJ Fonden  
Adm. Direktør Jesper Arkil, Arkil A/S  
Strategidirektør Lars Bo Jensen, Syd Energi, SE  
Gårdejer Jørgen Popp Petersen, Det Sønderjyske Landbrugsråd  
Direktør Mogens Therkelsen, H.P. Therkelsen Transport A/S  
Adm. Direktør Peter Fosgrau, Sygehus Sønderjylland  
Adm. Direktør Carina Christensen, ITD  
Adm. Direktør Frank Abel, Sønderjysk Forsikring G/S  
Advokat Hans Henrik Fischer, Fischer Advokatfirma

### Arbeitsmarktpartner

Marita Geinitz, Formand 3 F, Als  
Adm. Direktør Erling Duus, Eegholm A/S, Formand DI Sønderjylland

### Kommunen

Borgmester Erik Lauritzen, Sønderborg Kommune  
Borgmester Thomas Andresen, Aabenraa Kommune  
Borgmester H.P. Geil, Haderslev Kommune  
Borgmester Henrik Frandsen, Tønder Kommune

### Wirtschaftsverbände

Adm. Direktør Henrik Raunkjær, Tentoma Aps, Sønderborg  
Direktør John Christensen, Fleggaard Holding A/S, Aabenraa  
Gårdejer Johan Schmidt, Damkjærgaard, Haderslev  
Direktør Henning Nielsen, Abtek International ApS, Tønder

### Ausbildungsstätten

Direktør Henrik Leth, UC SYD  
Direktør Finn Karlsen, EUC SYD  
Prorektor Bjarne G. Sørensen, Syddansk Universitet  
Kst. Direktør Vinnie Lerche Freudendal, VUC SYD



**UdviklingsRåd** Sønderjylland  
[www.soenderjylland.dk](http://www.soenderjylland.dk)