

Leitantrag zum Schleswig-Holstein-Rat

Zukunftsgewandte Verkehrspolitik im Land zwischen den Meeren

Antragsteller: Landesvorstand

Eine leistungsfähige, verlässliche und zukunftsfeste Verkehrsinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Stärke, soziale Teilhabe und gleichwertige Lebensverhältnisse in Schleswig-Holstein. Als Land zwischen den Meeren, als Transitregion im Norden Europas und als Flächenland mit starken ländlichen Räumen steht Schleswig-Holstein vor besonderen mobilitätspolitischen Aufgaben – und muss zugleich seine erheblichen Entwicklungschancen nutzen.

In den vergangenen Jahren sind wichtige Weichen gestellt worden, auf denen konsequent aufgebaut werden kann. Schleswig-Holstein verfügt über leistungsfähige Verkehrsachsen, strategisch bedeutende Häfen und ein starkes Schienennetz, deren Wirkung durch gezielte Priorisierung, bessere Verzahnung und effizientere Umsetzung weiter gesteigert werden kann. Mit klaren Ausbauentscheidungen, beschleunigten Verfahren und einer stärker angebotsorientierten Mobilitätspolitik lassen sich Verlässlichkeit, Leistungsfähigkeit und Akzeptanz nachhaltig erhöhen.

Unser Leitantrag versteht sich als konstruktiver Beitrag zu einer zukunftsgewandten Verkehrspolitik, die vorhandene Stärken systematisch ausbaut, Ressourcen wirksamer einsetzt und Mobilität ganzheitlich denkt. Ziel ist es, Schleswig-Holstein infrastrukturell so aufzustellen, dass Wachstum, Klimaschutz und Alltagstauglichkeit Hand in Hand gehen und die Mobilität in unserem Land dauerhaft gesichert und weiterentwickelt wird.

Strategische Ausbauprioritäten im Fernstraßennetz

Ein leistungsfähiges Fernstraßennetz ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliche Stärke, gleichwertige Lebensverhältnisse und die verlässliche Mobilität von Menschen und Gütern in Schleswig-Holstein. Als Transitland zwischen Skandinavien und Mitteleuropa, als Wirtschaftsraum mit starken ländlichen Regionen und als Tourismusland mit hohen saisonalen Verkehrsspitzen ist Schleswig-Holstein in besonderem Maße auf funktionierende, durchgängige und belastbare Fernstraßen angewiesen. Strategische Ausbauprioritäten müssen sich daher konsequent an Netzfunktion, Entlastungswirkung und langfristiger Standortrelevanz orientieren und dürfen nicht durch jahrelange Verzögerungen, Stückwerk oder politische Unentschlossenheit unterlaufen werden.

Vor diesem Hintergrund kommt der A20 als zentraler Ost-West-Achse eine herausragende Bedeutung zu. Ihr durchgängiger Ausbau ist nicht nur ein infrastrukturelles Einzelprojekt, sondern der Schlüssel zur Neuordnung des Verkehrsflusses im gesamten Norden. Solange die A20 unvollendet bleibt, werden Verkehrsflüsse überlasteten Alternativrouten aufgezwungen und wirtschaftliche Potenziale verschenkt. Besonders die Unterelbquerung bei Glückstadt entscheidet darüber, ob die A20 ihre überregionale Funktion tatsächlich erfüllen kann. Die schnelle Realisierung aller bereits genehmigten Teilabschnitte ist daher unerlässlich, um endlich Planungssicherheit in die Umsetzung zu überführen und das Projekt aus dem Zustand des permanenten Vorläufigen zu lösen.

An diese überregionale Perspektive schließt unmittelbar die Bedeutung der A23 an, die als Hauptschlagader der Westküste das Rückgrat für Pendler, Wirtschaft und Tourismus bildet. Die steigenden Verkehrsüberlastungen der vergangenen Jahre haben deutlich gemacht, dass der bestehende Ausbau den Anforderungen längst nicht mehr genügt. Wiederkehrende Staus, stockender Verkehrsfluss und sicherheitsrelevante Situationen sind Ausdruck struktureller Unterdimensionierung. Ein konsequenter Ausbau, insbesondere der sechsstreifige Ausbau der hochbelasteten südlichen Abschnitte, ist daher notwendig, um die Leistungsfähigkeit dieser Achse dauerhaft zu sichern und die Westküste verlässlich an die Metropolregion Hamburg anzubinden.

Während die A23 die Westküste anbindet, übernimmt die B5 entlang derselben Region eine ergänzende, aber nicht minder wichtige Funktion. Als Westküstenmagistrale verbindet sie zahlreiche Orte, Wirtschaftsstandorte und Häfen, leidet jedoch seit Jahrzehnten unter Engpässen. Diese Defizite wirken wachstumshemmend und beeinträchtigen Verkehrssicherheit und Lebensqualität gleichermaßen. Der prioritäre Ausbau der B5, die stringente Weiterführung begonnener Abschnitte und eine beschleunigte Planfeststellung weiterer Teilstücke sind deshalb erforderlich, um aus einer historisch gewachsenen Durchgangsstraße eine leistungsfähige, moderne Fernverkehrsachse zu entwickeln.

Die B404 nimmt als zentrale Achse zwischen Kiel und dem südlichen Landesteil eine Schlüsselfunktion im Landesinneren ein. Gerade im Kieler Stadtgebiet zeigt sich besonders deutlich, wie sehr der heutige Ausbau hinter der tatsächlichen Bedeutung der Strecke zurückbleibt. Regelmäßige Rückstaus und Verkehrsbehinderungen sind die Folge eines zweistreifigen Querschnitts, der der Belastung nicht mehr gerecht wird. Ein zügiger vierstreifiger Ausbau mit Hochstufung zur A21 ist daher folgerichtig, um Kiel leistungsfähig in das Bundesfernstraßennetz einzubinden und die Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen des Landes nachhaltig zu stärken.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Den durchgängigen, zügigen Ausbau der A20 als zentrale Ost-West-Achse Schleswig-Holsteins einschließlich einer belastbaren Unterelbquerung bei Glückstadt sowie die schnellstmögliche Realisierung aller genehmigten Teilabschnitte ohne weitere Verzögerungsschleifen.
- Den konsequenten Ausbau der A23 als Hauptschlagader der Westküste, insbesondere den sechsstreifigen Ausbau auf den stark belasteten Abschnitten im südlichen Landesteil.
- Den prioritären Ausbau der B5 als Westküstenmagistrale.
- Den zügigen vierstreifigen Ausbau der B404 auf Kieler Stadtgebiet mit Hochstufung zur A21.

Starke Schiene als Standortfaktor

Ein leistungsfähiges Schienennetz ist ein zentraler Standortfaktor für Schleswig-Holstein und zugleich eine unverzichtbare Voraussetzung für Verkehrswende, wirtschaftliches Wachstum und die verlässliche Anbindung des Landes an nationale und internationale Verkehrsströme. Als nördliches Transitland mit engen Pendlerverflechtungen in Richtung Hamburg, wachsendem Güterverkehr und einem hohen Anspruch an klimafreundliche Mobilität kommt der Schiene eine Schlüsselrolle zu. Wo jedoch seit Jahren bekannte Engpässe nicht konsequent beseitigt werden,

entstehen strukturelle Schwächen, die den gesamten Verkehrsraum beeinträchtigen und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Schiene untergraben.

Besonders deutlich wird dieser Handlungsbedarf im Hamburger Umland, wo sich Fern-, Regional- und Güterverkehr auf wenigen hochbelasteten Abschnitten bündeln. Strecken wie Elmshorn–Pinneberg sind längst an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt, Verspätungen pflanzen sich systematisch fort und wirken weit über die Region hinaus. Der beschleunigte Ausbau zusätzlicher Gleiskapazitäten an diesen neuralgischen Punkten ist deshalb keine langfristige Vision, sondern eine kurzfristig notwendige Voraussetzung, um Stabilität in den Fahrplan zu bringen und die Leistungsfähigkeit des gesamten norddeutschen Schienennetzes zu erhöhen.

Diese Perspektive auf strukturelle Engpässe setzt sich an der Westküste mit der Marschbahn fort. Sie ist sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr von erheblicher Bedeutung und bildet zugleich das touristische Rückgrat der Anbindung Sylts. Die bislang fehlende Elektrifizierung stellt einen systematischen Nachteil dar, der Betriebskosten erhöht, die betriebliche Flexibilität einschränkt und die Einbindung in den bundesweiten Schienenverkehr erschwert. Eine vollständige Elektrifizierung, ergänzt um gezielte zweigleisige Ausbauten an klar definierten Engpassabschnitten, ist daher notwendig, um die Strecke zukunftsfest, leistungsfähig und betrieblich robust aufzustellen.

Neben den Strecken selbst entscheidet zunehmend auch der Zustand zentraler Bauwerke über die Leistungsfähigkeit des Netzes. Ihre Bedeutung für den Wirtschaftsstandort wird häufig erst dann sichtbar, wenn sie zum limitierenden Faktor werden. Bauwerke wie die Eisenbahnbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn sind von strategischer Bedeutung für nationale und internationale Güterströme. Ihre bauliche Ertüchtigung oder ihr Ersatz darf daher nicht reaktiv erfolgen, sondern muss vorausschauend priorisiert werden, um die Zuverlässigkeit des Güterverkehrs zu sichern und Verlagerungseffekte auf die Straße zu vermeiden.

Doch selbst bei funktionierender Infrastruktur entscheidet im Schienenpersonennahverkehr vor allem die tatsächlich verfügbare Kapazität über Attraktivität und Akzeptanz. Auf stark nachgefragten Linien scheitert ein verlässliches Angebot häufig nicht an der Streckenführung, sondern an zu kurzen Zügen und instabilen Betriebskonzepten. Maßnahmen, die unmittelbar Kapazität schaffen, etwa durch zusätzliche Zugteile und die konsequente Umsetzung von Doppelzug- und Flügelkonzepten, entfalten deshalb eine besonders hohe Wirkung. Dies gilt ausdrücklich auch für den RE 74, dessen Flügelkonzept ab Jübek nur dann seinen verkehrlichen Nutzen entfaltet, wenn die gleichzeitige und verlässliche Bedienung der Strecken nach Husum und Flensburg dauerhaft sichergestellt ist.

Ergänzend dazu zeigt sich auf vielen Regionalzugverbindungen eine strukturelle Fehlverteilung der vorhandenen Flächen. Während die zweite Klasse regelmäßig überfüllt ist, bleiben Bereiche der ersten Klasse häufig weitgehend ungenutzt. Diese Diskrepanz verschärft Kapazitätsengpässe und mindert die Attraktivität des Angebots, obwohl der SPNV primär der Daseinsvorsorge dient. Eine konsequente Ausrichtung der Flächennutzung an der tatsächlichen Nachfrage eröffnet die Möglichkeit, mit einfachen Mitteln zusätzliche Kapazitäten zu schaffen und die Beförderungsqualität spürbar zu verbessern, insbesondere auf Pendlerstrecken und in den Spitzenzeiten.

Wie wichtig eine flexible Kapazitätssteuerung ist, zeigt sich zudem bei zeitlich gebündelten Sonderverkehren. Großveranstaltungen wie die Kieler Woche oder Fußballspiele erzeugen regelmäßig erhebliche Verkehrsströme aus Schleswig-Holstein in die Metropolregion, denn ein großer Teil der Besucher reist mit dem Zug an. Ohne zusätzliche Angebote führt dies auf den regulären RE-Verbindungen, insbesondere dem RE7, zu massiver Überlastung und unzumutbaren

Zuständen. Gerade bei solchen Anlässen ist der Schienenverkehr prädestiniert, große Fahrgastmengen sicher, effizient und klimafreundlich zu transportieren, sofern das Angebot gezielt an die Nachfrage angepasst wird.

Über diese punktuellen Belastungssituationen hinaus entscheidet sich die Attraktivität der Schiene, insbesondere im ländlichen Raum, an der Frage ihrer tatsächlichen Erreichbarkeit. Zusätzliche Halte und die Reaktivierung geeigneter Stationen können dort, wo sie sinnvoll in bestehende Achsen eingebunden sind, einen entscheidenden Beitrag zur Anbindung leisten und Verkehre vom Auto auf die Schiene verlagern. Voraussetzung ist jedoch stets eine sorgfältige Prüfung, die den realen Erschließungseffekt in den Mittelpunkt stellt und Haltestellen als funktionalen Bestandteil eines leistungsfähigen Netzes versteht.

Umgekehrt müssen Projekte kritisch hinterfragt werden, deren verkehrlicher Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis zu ihrem finanziellen Aufwand steht. Die Planung eines Innenstadtbahnhofs in Flensburg bindet erhebliche Landesmittel, ohne einen entsprechenden Kapazitätsgewinn im Gesamtnetz zu erzeugen. Ein Verzicht auf dieses Vorhaben und die konsequente Umsteuerung der Mittel in wirksame Maßnahmen im bestehenden Schienennetz ermöglicht es, mit begrenzten Ressourcen deutlich größere Effekte für Angebot, Stabilität und Infrastruktur zu erzielen.

Abschließend zeigt die Praxis, dass nicht nur große Bauprojekte, sondern auch scheinbar nachgeordnete Regelungen die Betriebssicherheit des Schienenverkehrs maßgeblich beeinflussen. Umgestürzte Bäume und Vegetationsschäden gehören zu den häufigsten Ursachen für Streckensperrungen und Verspätungen, insbesondere bei Extremwetterlagen. Ein verbindlicher Sicherheitskorridor für das Vegetationsmanagement entlang der Strecken, der standardisierte sicherheitsrelevante Maßnahmen ohne langwierige Einzelgenehmigungen ermöglicht, ist daher ein pragmatischer und wirkungsvoller Ansatz, um die Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs dauerhaft zu erhöhen.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Den beschleunigten Ausbau zentraler Engpässe im Hamburger Umland, insbesondere zusätzliche Gleiskapazitäten auf hochbelasteten Abschnitten wie Elmshorn–Pinneberg.
- Die vollständige Elektrifizierung der Marschbahn sowie den gezielten zweigleisigen Ausbau definierter Engpassabschnitte.
- Die bauliche Ertüchtigung beziehungsweise den Neubau kritischer Güterverkehrsbauwerke wie der Eisenbahnbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn.
- Eine klare Priorisierung von Maßnahmen, die im SPNV unmittelbar Kapazität schaffen, insbesondere durch die Anschaffung zusätzlicher Zugteile zur Umsetzung eines stabilen Doppelzugbetriebs auf stark nachgefragten Linien, ausdrücklich einschließlich der vollständigen und verlässlichen Umsetzung des Flügelkonzepts beim RE 74 ab Jübek mit gleichzeitiger Bedienung der Strecken Richtung Husum und Flensburg.
- Die Abschaffung der ersten Klasse in Regionalzügen des Schienenpersonennahverkehrs in Schleswig-Holstein.
- Den gezielten Einsatz von Sonderzügen auf stark nachgefragten Regionalexpresslinien, insbesondere dem RE7, bei absehbaren Großveranstaltungen.
- Die Prüfung und zügige Umsetzung zusätzlicher Haltestellen, wo sie den ländlichen Raum real an das Netz anbinden, einschließlich der Reaktivierung geeigneter Stationen entlang relevanter Achsen.

- Den Verzicht auf die Planung und Umsetzung eines Innenstadtbahnhofs in Flensburg sowie die konsequente Umsteuerung der dafür vorgesehenen Landesmittel zugunsten wirksamer Kapazitäts-, Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen im bestehenden Schienennetz, insbesondere dort, wo mit geringeren Mitteln ein höherer verkehrlicher Nutzen erzielt werden kann.
- Die Einführung eines verbindlichen „Sicherheitskorridors Vegetationsmanagement“ entlang von Bahnstrecken, in dem der sicherheitsrelevante Rückschnitt und die Fällung akut gefährdender Bäume ohne langwierige naturschutzrechtliche Einzelgenehmigungen möglich sind, indem für standardisierte Maßnahmen in einem Korridor von mindestens 20 Metern beidseits der Trasse eine pauschale Freistellung beziehungsweise Genehmigungsfiktion mit kurzen, verbindlichen Entscheidungsfristen der zuständigen unteren Naturschutzbehörde gilt.

Maritime Infrastruktur, Häfen und Nord-Ostsee-Kanal als strategischer Standortfaktor

Schleswig-Holstein ist als Land zwischen den Meeren in besonderem Maße auf leistungsfähige Häfen, Wasserstraßen und maritime Logistikketten angewiesen. Maritime Infrastruktur ist dabei nicht isoliert zu betrachten, sondern Teil eines überregionalen Systems aus Seehäfen, Hinterlandanbindungen und internationalen Handelsströmen.

Die Anerkennung landesbedeutsamer Häfen als systemrelevante Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine verlässliche und langfristige Investitionspolitik. Viele Häfen stehen vor erheblichen Modernisierungsbedarfen bei Kaianlagen, Umschlagtechnik und Hinterlandanbindungen, während zugleich digitale Hafen- und Logistikprozesse immer stärker an Bedeutung gewinnen. Ohne eine dauerhafte finanzielle Absicherung drohen Substanzverluste, Kapazitätsengpässe und Wettbewerbsnachteile, obwohl die Häfen für Versorgungssicherheit, Wirtschaftsverkehr und Resilienz unverzichtbar sind.

Darüber hinaus benötigen die Häfen klare wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven. Standortspezifische Hafen- und Standortentwicklungskonzepte ermöglichen es, die individuellen Stärken einzelner Häfen gezielt auszubauen, Nutzungskonflikte zu reduzieren und Investitionen zu bündeln. Durch klar definierte Profile können gezielt Logistik-, Speditions-, Industrie- und seefahrtsnahe Betriebe angesiedelt werden, was regionale Wertschöpfungsketten stärkt, Arbeitsplätze sichert und kommunale Einnahmen stabilisiert.

Neben ihrer klassischen Logistikkfunktion bieten die Häfen und maritimen Standorte großes Potenzial als Innovations- und Industriestandorte. Schleswig-Holstein verfügt über starke Kompetenzen in der maritimen Wirtschaft, in Werften, Forschungseinrichtungen und Hochschulen. Dieses Potenzial kann nur dann wirtschaftlich wirksam werden, wenn Förderpolitik über reine Forschung hinausgeht und gezielt Demonstrationsprojekte, Pilotanwendungen und den Übergang in industrielle Serienfertigung unterstützt. So wird aus technologischer Entwicklung konkrete Wertschöpfung im Land.

Eine leistungsfähige maritime Infrastruktur Schleswig-Holsteins ist zudem untrennbar mit dem Hamburger Hafen verbunden. Als größter deutscher Seehafen und zentrales Drehkreuz des internationalen Handels ist er für die Wirtschaft, Logistik und Industrie Schleswig-Holsteins von herausragender Bedeutung. Zahlreiche schleswig-holsteinische Unternehmen sind direkt oder indirekt auf seine Leistungsfähigkeit angewiesen. Deshalb muss das Land Schleswig-Holstein den Hamburger Hafen als strategischen Partner begreifen und seine eigenen Interessen frühzeitig, kontinuierlich und koordiniert in dessen Weiterentwicklung einbringen.

Ein enger, institutionalisierter Austausch mit der Freien und Hansestadt Hamburg ist notwendig, um sicherzustellen, dass schleswig-holsteinische Belange bei Hafenentwicklung, Kapazitätsausbau und Infrastrukturentscheidungen berücksichtigt werden. Dazu gehört insbesondere die Sicherstellung leistungsfähiger und zukunftsfester Hinterlandanbindungen über Straße, Schiene und Wasserstraße sowie ein klares politisches Eintreten für eine ausreichende und dauerhaft nutzbare Elbvertiefung. Nur wenn der Zugang des Hamburger Hafens auch für große und moderne Schiffe langfristig gewährleistet ist, bleibt er wettbewerbsfähig – und damit auch ein stabiler Wachstumsmotor für Schleswig-Holstein.

Zentraler Bestandteil der maritimen Infrastruktur Schleswig-Holsteins ist darüber hinaus der Nord-Ostsee-Kanal als meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Seine Schleusenanlagen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau sind entscheidend für Sicherheit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der gesamten Wasserstraße. Angesichts zunehmender Schiffsgrößen und hoher Auslastung ist eine bauliche und technische Weiterentwicklung der Schleusen zwingend erforderlich, um den Kanal dauerhaft funktionsfähig zu halten und seine Rolle als internationale Schlüsselverbindung zwischen Nord- und Ostsee zu sichern.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Das Land Schleswig-Holstein soll alle Häfen von überregionaler Bedeutung als systemrelevante Verkehrsinfrastruktur anerkennen und dauerhaft finanziell absichern. Investitionen sind gezielt auf die Modernisierung von Kaianlagen, Umschlagtechnik, Hinterlandanbindungen sowie Hafenbahnanschlüssen zu konzentrieren.
- Das Land soll gemeinsam mit den Hafenkommunen standortspezifische Hafen- und Standortentwicklungskonzepte erarbeiten, die klare wirtschaftliche Profile definieren und den gezielten Zuzug von Logistik-, Speditions-, Industrie- und seefahrtsnahen Betrieben ermöglichen.
- Schleswig-Holstein soll seine Rolle als führender maritimer Innovations- und Industriestandort ausbauen, indem Forschung, Entwicklung und Pilotanwendungen zu nachhaltigen Schiffsantrieben, alternativen Kraftstoffen und klimaneutralen Hafenbetrieben gezielt gefördert werden.
- Das Land soll eine landesweite Hafenstrategie vorlegen, die Aufgaben, Schwerpunkte und Investitionsprioritäten der einzelnen Häfen klar definiert, Doppelstrukturen vermeidet und die knappen Mittel auf Standorte mit hoher Netz-, Wirtschafts- und Versorgungswirkung konzentriert.
- Das Land Schleswig-Holstein soll die strategische Bedeutung des Hamburger Hafens für die eigene Wirtschaft ausdrücklich anerkennen und einen engen, dauerhaften Austausch mit der Freien und Hansestadt Hamburg pflegen.
- Eine bauliche und technische Weiterentwicklung der Schleusenanlagen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau.

Ländliche Mobilität als Infrastrukturauftrag

Die Sicherstellung verlässlicher Mobilität im ländlichen Raum ist eine zentrale öffentliche Aufgabe und ein wesentlicher Bestandteil gleichwertiger Lebensverhältnisse in Schleswig-Holstein. Während Ballungsräume von dichten Netzen und vielfältigen Angeboten profitieren, stehen ländliche Regionen vor der Herausforderung, Mobilität trotz großer Entfernungen, geringer

Nachfrage und begrenzter Ressourcen zu gewährleisten. Ein zukunftsfähiger Ansatz muss daher wegführen von starren, historisch gewachsenen Strukturen und hin zu flexiblen, bedarfsorientierten Systemen, die Erreichbarkeit sichern, ohne dauerhaft ineffiziente Angebote zu subventionieren.

Vor diesem Hintergrund bietet ein konsequent umgesetztes Hub-and-Spoke-System einen strukturell überzeugenden Rahmen für den ländlichen Raum. On-Demand-Shuttles können dabei als flexible Zubringer die Fläche erschließen und Fahrgäste zuverlässig zu leistungsfähigen Knotenpunkten bringen, während Expressbuslinien auf den Hauptachsen schnelle und attraktive Verbindungen zwischen den Zentren sicherstellen. Diese klare funktionale Trennung ermöglicht es, knappe Ressourcen gezielt dort einzusetzen, wo sie die größte Wirkung entfalten, und schafft zugleich ein verständliches, verlässliches System für die Nutzerinnen und Nutzer.

An diese Systemlogik knüpft die Forderung an, erfolgreiche Modellprojekte nicht als singuläre Experimente zu behandeln, sondern ihre Erkenntnisse systematisch zu verstetigen. Projekte wie SMILE24 aus der Schleiregion haben gezeigt, dass On-Demand-Verkehre im ländlichen Raum erhebliche Potenziale entfalten können, wenn sie richtig eingebettet sind. Ein landesweites Vorgehen, das diese Erfahrungen in die Fläche überträgt und On-Demand-Angebote gezielt dort einsetzt, wo klassischer Linienverkehr strukturell ineffizient ist, ermöglicht eine nachhaltige Weiterentwicklung des ÖPNV jenseits punktueller Pilotvorhaben.

Damit flexible Angebote jedoch dauerhaft Akzeptanz finden und finanzierbar bleiben, bedarf es klarer Effizienzregeln. On-Demand-Verkehre dürfen nicht unkoordiniert neben bestehenden Linienstrukturen operieren und dadurch Parallelangebote schaffen, die Kosten erhöhen, ohne zusätzlichen Nutzen zu generieren. Eine klare Abgrenzung der Einsatzbereiche, verbindliche Steuerungsmechanismen und die konsequente Vermeidung von Doppelstrukturen sind notwendig, um die Wirtschaftlichkeit zu sichern und das Gesamtsystem zu stärken.

Ergänzend zur Weiterentwicklung des ÖPNV ist die intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel von zentraler Bedeutung. Kostenlose und leistungsfähige Park-and-Ride-Angebote an regionalen Bahnhöfen und Knotenpunkten ermöglichen es, den Pkw- und Fahrradverkehr sinnvoll in das öffentliche System einzubinden. Der massive Ausbau solcher Angebote senkt Zugangshürden, erhöht die Reichweite von Bahn und Bus und leistet einen wirksamen Beitrag zur Entlastung der Straßen in den Zentren.

Schließlich spielt auch das private und gemeinschaftlich organisierte Mobilitätsangebot im ländlichen Raum eine wichtige Rolle. Nicht-gewerbliche Carsharing-Modelle können dort, wo klassische Angebote an ihre Grenzen stoßen, eine flexible Ergänzung darstellen und individuelle Mobilität sichern. Eine gezielte Förderung solcher Initiativen sowie die bevorzugte Bereitstellung geeigneter öffentlicher Flächen an kommunalen Standorten schaffen die notwendigen Rahmenbedingungen, um bürgerschaftliches Engagement zu unterstützen und Mobilität vor Ort dauerhaft zu stärken.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Die konsequente Einführung eines Hub-and-Spoke-Systems im ländlichen Raum mit On-Demand-Shuttles als Zubringer und Expressbuslinien auf den Hauptachsen.
- Ein landesweites Vorgehen, das Erfahrungen aus Modellprojekten wie SMILE24 aus der Schleiregion systematisch in die Fläche überführt und dort On-Demand-Verkehre gezielt als Ersatz einsetzt, wo klassischer Linienverkehr strukturell ineffizient ist.

- Klare Effizienzregeln für On-Demand-Verkehre, einschließlich der Vermeidung von Parallelstrukturen zum Buslinienangebot.
- Den massiven Ausbau kostenloser Park-and-Ride-Angebote an regionalen Bahnhöfen und Knotenpunkten für Pkw und Fahrräder.
- Die gezielte Förderung nicht-gewerblicher Carsharing-Angebote in dünn besiedelten Regionen sowie die bevorzugte Bereitstellung geeigneter öffentlicher Flächen an kommunalen Standorten.

Technologieoffene Mobilität und leistungsfähige Straßen

Eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik in Schleswig-Holstein muss die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die strukturellen Gegebenheiten des Landes realistisch abbilden. Gerade in einem Flächenland mit hohem Pendleranteil, starkem Wirtschaftsverkehr und ländlich geprägten Räumen bleibt der motorisierte Individualverkehr auf absehbare Zeit ein unverzichtbarer Bestandteil des Mobilitätssystems. Technologieoffenheit und Leistungsfähigkeit dürfen dabei kein Gegensatz zu Klimaschutz und Verkehrssicherheit sein, sondern sind Voraussetzung dafür, Mobilität insgesamt effizienter, sicherer und verlässlicher zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund ist ein ausdrückliches, technologieoffenes Bekenntnis zum motorisierten Individualverkehr notwendig, das sich auch klar in den aktuellen Debatten um ein politisch forciertes Verbrenner-Aus positioniert. Pauschale Festlegungen auf einzelne Antriebstechnologien werden der Vielfalt regionaler Mobilitätsanforderungen ebenso wenig gerecht wie dem Stand technologischer Entwicklungen. Gerade in ländlichen Räumen, im Schwerlast- und Wirtschaftsverkehr sowie für viele private Haushalte ist der Verbrennungsmotor – zunehmend in Verbindung mit synthetischen Kraftstoffen oder hybriden Konzepten – auf absehbare Zeit ein relevanter Bestandteil der Mobilität. Eine Verkehrspolitik, die den Pkw nur noch unter dem Vorbehalt einer bestimmten Antriebsform akzeptiert, riskiert soziale Verwerfungen und Akzeptanzprobleme und blendet zugleich das Innovationspotenzial alternativer klimafreundlicher Technologien aus.

An dieses Grundverständnis schließt die Frage an, wie Verkehrsverlagerung tatsächlich erreicht werden kann. Attraktive Alternativen entstehen nicht durch pauschale Einschränkungen oder Benachteiligungen des Autoverkehrs, sondern durch bessere Angebote, verlässliche Takte und eine intelligente Verknüpfung der Verkehrssysteme. Eine Politik, die auf Verbote und Erschwernisse setzt, riskiert Akzeptanzverluste und soziale Schieflagen. Eine angebotsorientierte Verkehrspolitik hingegen stärkt Wahlfreiheit und ermöglicht freiwillige Verlagerung dort, wo sie sinnvoll und praktikabel ist.

Gerade im Stadt-Umland-Verkehr zeigt sich, dass Leistungsfähigkeit der Infrastruktur entscheidend für einen reibungslosen Verkehrsablauf ist. Stauanfällige Knotenpunkte, fehlende Umgehungen und unzureichend dimensionierte Straßen führen zu Zeitverlusten, erhöhten Emissionen und Sicherheitsrisiken. Die Priorisierung von Umgehungsstraßen, Knotenertüchtigungen und verkehrsflussorientierten Maßnahmen ist daher ein wirksamer Ansatz, um Mobilität zu sichern, ohne sie durch generelle Restriktionen strukturell zu beschneiden.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Ein ausdrückliches und technologieoffenes Bekenntnis zum motorisierten Individualverkehr als Bestandteil der Mobilität.

- Eine Verkehrspolitik, die Attraktivität und Verlagerung durch bessere Angebote und Systemverknüpfung erreicht und nicht durch pauschale Benachteiligung des Autoverkehrs.
- Die Priorisierung von Umgehungen, Knotenertüchtigungen und verkehrsflussorientierten Maßnahmen im Stadt-Umland-Verkehr, statt Mobilität über generelle Restriktionen strukturell zu verknappen.

Echte Reform des Planungs-, und Genehmigungsrechts

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur scheitert in Schleswig-Holstein weniger an fehlenden Konzepten als an langwierigen Verfahren, komplexen Regelwerken und wachsender Blockadeanfälligkeit von Planung und Umsetzung. Projekte mit unstrittigem Nutzen benötigen oft Jahrzehnte bis zur Realisierung, obwohl Bedarf, Finanzierung und Beschlüsse vorliegen. Eine grundlegende Reform der Planungs-, Genehmigungs- und Beteiligungsstrukturen ist daher Voraussetzung für handlungsfähige Infrastrukturpolitik.

Ausgangspunkt ist eine deutliche Straffung und Vereinfachung der Planungs- und Genehmigungsprozesse für kritische Verkehrsprojekte. Der heutige Verfahrensaufwand bindet unverhältnismäßig viele personelle und finanzielle Ressourcen. Vereinfachte Verfahren, klare Zuständigkeiten und standardisierte Abläufe ermöglichen die Umsetzung netzwerkstärkender Projekte in Jahren statt in Jahrzehnten.

Eng damit verbunden ist das Verbandsklagerecht, das sich häufig als Verzögerungsinstrument erweist. Während Beteiligungsrechte legitim sind, führt die nahezu unbegrenzte Klagemöglichkeit bei Vorhaben von überragender Bedeutung zu einer Schiefelage zulasten des Gemeinwohls. Eine weitgehende Einschränkung ist erforderlich, verbunden mit dem Ziel einer Anpassung des Bundes- und EU-Rechts.

Auch auf kommunaler Ebene bedarf es klarer Grenzen für Bürgerbegehren beim Ausbau kritischer Infrastruktur. Demokratisch gefasste Beschlüsse dürfen nicht dauerhaft blockiert werden. Eine weitere Begrenzung plebiszitärer Verfahren stärkt Entscheidungsfähigkeit und Planungssicherheit.

Neben rechtlichen Verfahren wirken auch technische Regelwerke blockierend. Mindestabstandsvorgaben zwischen Autobahnanschlussstellen verhindern teils sinnvolle Entlastungslösungen. Ihre Aufhebung eröffnet planerische Spielräume und bedarfsgerechte Netzanpassungen.

Schließlich beeinträchtigen naturschutzrechtliche Einzelgenehmigungen beim Straßenbegleitgrün zunehmend Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit. Ein verbindlicher Sicherheits- und Vegetationskorridor entlang von Straßen ab Landesstraßenkategorie ermöglicht standardisierte Maßnahmen ohne langwierige Einzelgenehmigungen und schafft einen praktikablen Ausgleich zwischen Natur- und Verkehrssicherheitsinteressen.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Eine deutliche Straffung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsprozessen für kritische Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein.
- Eine weitgehende Einschränkung des Verbandsklagerechts mit dem langfristigen Ziel, auf Bundes- und EU-Ebene eine Anpassung des europäischen Rechts zu bewirken, die die Abschaffung des Verbandsklagerechts ermöglicht.

- Die weitere Begrenzung von Bürgerbegehren beim Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sowie die Einführung der Regel, dass Bauleitplanung mit qualifizierter Zwei-Drittel-Mehrheit in der kommunalen Vertretung nicht durch Bürgerbegehren angegriffen werden kann.
- Die Aufhebung technischer Mindestabstandsvorgaben zwischen Autobahnanschlussstellen.
- Die Einführung eines verbindlichen Sicherheits- und Vegetationskorridors entlang von Straßen ab der Kategorie Landesstraße aufwärts, in dem der verkehrssicherheitsrelevante Rückschnitt und die Fällung gefährdender Bäume und Gehölze ohne langwierige naturschutzrechtliche Einzelgenehmigungen möglich sind, indem für standardisierte Maßnahmen in einem Korridor von mindestens 20 Metern beidseits der Fahrbahn eine pauschale Freistellung oder Genehmigungsfiktion mit kurzen, verbindlichen Entscheidungsfristen der zuständigen unteren Naturschutzbehörden gilt.

Gute Koordination durch ein Bau- und Baustellenmanagement

Bauarbeiten an Verkehrswegen sind unvermeidbar, ihre Auswirkungen auf Verkehr, Wirtschaft und Alltag jedoch gestaltbar. In Schleswig-Holstein führen Baustellen häufig zu langen Einschränkungen, unklaren Bauzeiten und erheblicher Belastung für Pendler, Unternehmen und Anwohner. Ein modernes Bau- und Baustellenmanagement muss daher konsequent darauf ausgerichtet sein, Bauzeiten zu minimieren, Planbarkeit zu erhöhen und Belastungen für alle Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten.

Ein zentrales Instrument hierfür ist eine konsequente Bonus-/Malus-Systematik in staatlichen Bauverträgen. Wenn frühere Fertigstellungen honoriert und Bauzeitüberschreitungen wirksam sanktioniert werden, entstehen klare Anreize für effiziente Bauabläufe. Bauzeit wird so zu einer verbindlichen Projektgröße und stärkt Termintreue sowie Ausführungsqualität.

Auf besonders stark belasteten Verkehrsabschnitten ist ergänzend eine verpflichtende Rund-um-die-Uhr-Arbeit erforderlich. Wo Sperrungen erhebliche Schäden verursachen, müssen Bauarbeiten mit maximaler Intensität erfolgen. Vereinfachte Genehmigungs- und Lärmschutzverfahren sind Voraussetzung, um 24/7-Arbeit rechtssicher zu ermöglichen und Bauzeiten deutlich zu verkürzen.

Ein weiterer Hebel liegt in der Organisation von Sperrungen. Kurze, gut vorbereitete Vollsperrungen mit leistungsfähigen Umleitungen können Bauzeiten stärker reduzieren als monatelange Teilsperren und sorgen für klar begrenzte Belastungen. Ein entsprechendes Vorrangprinzip erhöht Verlässlichkeit und beschleunigt Projekte.

Auch Vergabe und Projektsteuerung bedürfen einer Weiterentwicklung. Größere, klar verantwortete Lose oder funktionale Ausschreibungen bündeln Zuständigkeiten, reduzieren Koordinationsaufwand und schaffen klare Verantwortung für Zeit, Kosten und Qualität.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Eine konsequente Bonus-/Malus-Systematik in staatlichen Bauverträgen: spürbare Bonuszahlungen bei früherer Fertigstellung und spürbare Vertragsstrafen bei Überschreitung der vereinbarten Bauzeit.
- Verpflichtende 24/7-Arbeit auf stark belasteten Abschnitten, wo Sperrungen besonders schaden, einschließlich vereinfachter Genehmigungs- und Lärmschutzverfahren für temporäre Bauzeitmaßnahmen.

- Ein Vorrangprinzip für kurze Vollsperrungen mit leistungsfähigen Umleitungen gegenüber monatelangen Teilsperren, wenn dadurch die Gesamtbauzeit deutlich sinkt und die Verkehrsführung insgesamt stabiler wird.
- Eine Vergabe- und Projektsteuerungsreform, die Teillos-Vergaben reduziert und stattdessen größere, klar verantwortete Lose beziehungsweise funktionale Ausschreibungen nutzt, bei denen Planung, Bauablauf und Terminverantwortung stärker gebündelt werden.

Gute Infrastruktur durch verlässliche Finanzierung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erfordert neben klaren Prioritäten und effizienten Verfahren vor allem eine verlässliche, langfristig tragfähige Finanzierung. In Schleswig-Holstein stehen dem hohen Investitionsbedarf in Erhalt, Aus- und Neubau begrenzte Haushaltsmittel und wachsende konkurrierende Ausgaben gegenüber. Ohne ergänzende Finanzierungsinstrumente, klare Mittelverwendung und ausreichende Umsetzungskapazitäten drohen selbst politisch beschlossene Projekte an finanziellen Engpässen oder fehlender kommunaler Handlungsfähigkeit zu scheitern.

Vor diesem Hintergrund ist eine stärkere Nutzung nutzerbasierter Finanzierungsmodelle dort sinnvoll, wo besonders kostenintensive Infrastrukturelemente hohe Investitions- und Unterhaltungskosten verursachen. Projektbezogene Mautlösungen für Bauwerke wie Tunnel oder Brücken können als gezielte Ergänzung zur Haushaltsfinanzierung zusätzliche Mittel mobilisieren und einen klaren Zusammenhang zwischen Nutzung und Finanzierung herstellen. Richtig ausgestaltet ermöglichen sie eine verursachergerechte Finanzierung, entlasten öffentliche Haushalte und schaffen Spielräume für dringend notwendige Investitionen, ohne den flächendeckenden Ausbau zentraler Verkehrsachsen oder den Alltagsverkehr unverhältnismäßig zu belasten.

Eng damit verbunden ist die Mittelverwendung. Mobilitäts- und infrastrukturbezogene Einnahmen verlieren ihre steuernde Wirkung, wenn sie im allgemeinen Haushalt aufgehen. Eine klare Zweckbindung für Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur ist daher notwendig, um Planungssicherheit zu schaffen, Vertrauen zu stärken und Investitionen dauerhaft abzusichern. Besonders deutlich zeigt sich der Finanzierungsdruck auf kommunaler Ebene. Städte und Gemeinden tragen erhebliche Verantwortung für Straßen, Brücken und Verkehrsanlagen, sind jedoch oft in ihrer Investitionsfähigkeit eingeschränkt. Eine kurzfristige, wirksame Unterstützung beim Abbau des kommunalen Investitionsstaus ist erforderlich, um Substanzverluste zu stoppen, Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die kommunale Ebene handlungsfähig zu halten.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Eine gezielte Nutzung nutzerbasierter Finanzierung über projektbezogene Mautmodelle für besonders kostenintensive Infrastrukturelemente.
- Eine klare Zweckbindung mobilitäts- und infrastrukturbezogener Einnahmen für Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein.
- Eine kurzfristige, wirksame Unterstützung von Städten und Gemeinden beim Abbau des kommunalen Investitionsstaus in der Verkehrsinfrastruktur.

Priorisierungsregeln bei knappen Ressourcen

Knappheit ist in der Infrastrukturpolitik kein Ausnahmezustand, sondern Regelfall. Begrenzte Mittel, fehlende Planungskapazitäten und lange Vorlaufzeiten erzwingen klare Entscheidungen darüber, welche Projekte wann und mit welcher Priorität umgesetzt werden. Ohne verbindliche Priorisierungsregeln drohen Ressourcen zu verzetteln, Verfahren zu überlasten und am Ende weder Erhalt noch Ausbau in der erforderlichen Qualität zu gewährleisten. Eine wirksame Prioritätensetzung ist daher Voraussetzung für Handlungsfähigkeit und Glaubwürdigkeit staatlicher Infrastrukturpolitik. Ausgehend von der Netzfunktion muss bei knappen Kapazitäten eine klare Bevorzugung der Autobahnen gegenüber nachrangigen Straßenkategorien gelten. Sie tragen den Hauptteil des überregionalen Verkehrs, übernehmen zentrale Entlastungsfunktionen und entfalten Wirkung weit über ihren unmittelbaren Streckenverlauf hinaus. Ihre prioritäre Planung stellt sicher, dass begrenzte Ressourcen dort eingesetzt werden, wo sie den größten verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen erzielen.

Innerhalb dieser Schwerpunktsetzung ist zu differenzieren, welche Maßnahmen den höchsten Effekt versprechen. Neubau- und Anbindungsprojekte mit hoher Netz- und Entlastungswirkung können Verkehrsströme neu ordnen und Engpässe strukturell beseitigen. Gegenüber rein additiven Spurmaßnahmen, die häufig nur punktuell entlasten, sind sie daher zu priorisieren. Neben dem Ausbau darf der Erhalt bestehender Infrastruktur nicht in den Hintergrund treten. Brücken, Knotenpunkte und kritische Engpassabschnitte entscheiden über die Stabilität des Gesamtnetzes. Eine landesweit verbindliche Priorisierung von Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen nach objektiven Kriterien stellt sicher, dass besonders schadensanfällige Bauwerke zuerst bearbeitet und Sperrungen mit hohem Schadenspotenzial vermieden werden.

Schließlich hängt die Umsetzung maßgeblich von verfügbaren Planungskapazitäten ab. Überlastete Planungsbehörden verzögern Verfahren und unterlaufen Prioritäten. Der gezielte Einsatz privater Dienstleister für nicht abwägungskernrelevante Aufgaben entlastet die Verwaltung, beschleunigt Prozesse und konzentriert staatliche Ressourcen auf zentrale Steuerungsfunktionen.

Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- Eine verbindliche Prioritätensetzung, wonach bei knappen Kapazitäten Autobahnen gegenüber nachrangigen Straßenkategorien bevorzugt geplant und umgesetzt werden.
- Eine Priorisierung von Neubau- und Anbindungsprojekten mit hoher Netz- und Entlastungswirkung gegenüber rein additiven Spurmaßnahmen, wenn damit schneller spürbare Systemeffekte erzielt werden.
- Eine temporäre De-Priorisierung des landesweiten Radwegnetzausbaus, soweit dadurch zentrale Engpassprojekte im Straßen- und Schienennetz verzögert werden.
- Eine landesweit verbindliche Priorisierung von Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen nach objektiven Kritikalitätskriterien, sodass insbesondere hochkritische Brücken, Knoten und Engpassabschnitte zuerst abgearbeitet werden und Sperrungen mit hohem Schadenspotenzial vermieden werden.
- Eine prioritäre Entlastung der Planungsbehörden durch den systematischen Einsatz privater Dienstleister für nicht-abwägungskernrelevante Aufgaben.