

1 **Leitantrag zum Schleswig-Holstein-Rat**
2 **Zukunftsgewandte Verkehrspolitik im Land zwischen den**
3 **Meeren**

4
5 *Antragsteller: Landesvorstand*

6
7 Eine leistungsfähige, verlässliche und zukunftsweise Verkehrsinfrastruktur ist
8 Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Stärke, soziale Teilhabe und gleichwertige
9 Lebensverhältnisse in Schleswig-Holstein. Als Land zwischen den Meeren, als Transitregion im
10 Norden Europas und als Flächenland mit starken ländlichen Räumen steht Schleswig-Holstein
11 vor besonderen mobilitätspolitischen Aufgaben – und muss zugleich seine erheblichen
12 Entwicklungschancen nutzen.

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

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

25
26 **Strategische Ausbauprioritäten im Fernstraßennetz**

27
28 Ein leistungsfähiges Fernstraßennetz ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliche Stärke,
29 gleichwertige Lebensverhältnisse und die verlässliche Mobilität von Menschen und Gütern in
30 Schleswig-Holstein. Als Transitland zwischen Skandinavien und Mitteleuropa, als
31 Wirtschaftsraum mit starken ländlichen Regionen und als Tourismusland mit hohen saisonalen
32 Verkehrsspitzen ist Schleswig-Holstein in besonderem Maße auf funktionierende, durchgängige
33 und belastbare Fernstraßen angewiesen. Strategische Ausbauprioritäten müssen sich daher
34 konsequent an Netzfunktion, Entlastungswirkung und langfristiger Standortrelevanz orientieren
35 und dürfen nicht durch jahrelange Verzögerungen, Stückwerk oder politische Unentschlossenheit
36 unterlaufen werden.

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

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

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

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

71
72 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:
73

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

82
83 **Starke Schiene als Standortfaktor**

84
85 Ein leistungsfähiges Schienennetz ist ein zentraler Standortfaktor für Schleswig-Holstein und
86 zugleich eine unverzichtbare Voraussetzung für Verkehrswende, wirtschaftliches Wachstum und
87 die verlässliche Anbindung des Landes an nationale und internationale Verkehrsströme. Als
88 nördliches Transitland mit engen Pendlerverflechtungen in Richtung Hamburg, wachsendem
89 Güterverkehr und einem hohen Anspruch an klimafreundliche Mobilität kommt der Schiene eine
90 Schlüsselrolle zu. Wo jedoch seit Jahren bekannte Engpässe nicht konsequent beseitigt werden,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

162

163 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

164

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

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

195

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

197

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

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

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

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

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

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

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

244

245 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

246

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

268

269 **Ländliche Mobilität als Infrastrukturauftrag**

270

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

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

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

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

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

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

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

312
313 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- 314
- 315 • Die konsequente Einführung eines Hub-and-Spoke-Systems im ländlichen Raum mit On-
316 Demand-Shuttles als Zubringer und Expressbuslinien auf den Hauptachsen.
 - 317 • Ein landesweites Vorgehen, das Erfahrungen aus Modellprojekten wie SMILE24 aus der
318 Schleiregion systematisch in die Fläche überführt und dort On-Demand-Verkehre gezielt als
319 Ersatz einsetzt, wo klassischer Linienverkehr strukturell ineffizient ist.

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

327

328 **Technologieoffene Mobilität und leistungsfähige Straßen**

329

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

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

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

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

361

362 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

363

364 • Ein ausdrückliches und technologieoffenes Bekenntnis zum motorisierten Individualverkehr
365 als Bestandteil der Mobilität.

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

371

372 **Echte Reform des Planungs-, und Genehmigungsrechts**

373

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

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

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

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

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

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

403

404 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- 405
- 406 • Eine deutliche Straffung und Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsprozessen für
407 kritische Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein.
 - 408 • Eine weitgehende Einschränkung des Verbandsklagerechts mit dem langfristigen Ziel, auf
409 Bundes- und EU-Ebene eine Anpassung des europäischen Rechts zu bewirken, die die
410 Abschaffung des Verbandsklagerechts ermöglicht.

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

422

423 **Gute Koordination durch ein Bau- und Baustellenmanagement**

424

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

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

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

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

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

447

448 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

- 449
- 450 • Eine konsequente Bonus-/Malus-Systematik in staatlichen Bauverträgen: spürbare
451 Bonuszahlungen bei früherer Fertigstellung und spürbare Vertragsstrafen bei Überschreitung
452 der vereinbarten Bauzeit.
453 • Verpflichtende 24/7-Arbeit auf stark belasteten Abschnitten, wo Sperrungen besonders
454 schaden, einschließlich vereinfachter Genehmigungs- und Lärmschutzverfahren für
455 temporäre Bauzeitmaßnahmen.

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

462

463 **Gute Infrastruktur durch verlässliche Finanzierung**

464

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

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

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

490

491 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

492

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

499

500 **Priorisierungsregeln bei knappen Ressourcen**

501

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

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

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

529

530 Die Junge Union Schleswig-Holsteins fordert daher:

531

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