

Verkehr



Elbe Weser

Leistungsfähigkeit
erhöhen und
Standortqualität sichern



Verkehrskonzept Elbe-Weser

Inhalt



Impressum

Herausgeber: IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum,
Am Schäferstieg 2, 21680 Stade
Geschäftsbereich Standortentwicklung
Tel.: 0 41 41/52 4-223
Fax: 0 41 41/52 4-113
Internet: www.stade.ihk24.de
E-Mail: info@stade.ihk.de

Textbeiträge/Grafiken: Marc Wilken

Gestaltung: Barbara Wilms, Wilms designpartnership

Fotos: Bilderbox

Herstellung: Druckpunkt Coels GmbH

Auflage: 1000, Stand: März 2013

Eine Vervielfältigung oder Übernahme, auch auszugsweise, bedarf unserer Zustimmung. Diese Broschüre wurde mit der gebotenen Sorgfalt erstellt. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

4	Vorwort
5	Schlüsselfaktor Mobilität
7	Entstehung des Verkehrskonzeptes der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum
8	Die fünf wichtigsten Verkehrsprojekte im Elbe-Weser-Raum
10	Verkehrsträger Straße
10	Küstenautobahn A 20 mit fester Elbquerung
12	Bundesautobahn 26
13	Umverlegung der Bundesstraße 73
14	Ortsumgehungen
15	Brücken als neuralgische Punkte
16	Verkehrsträger Schiene
17	Schienennetz zwischen den Knotenpunkten Bremen, Hamburg und Hannover (Y-Trasse)
17	Ausbaustrecke Rotenburg – Minden
18	Ertüchtigung Stade – Cuxhaven
18	Ertüchtigung Cuxhaven – Bremerhaven
18	Schienennetz der Regionalbahnen im Elbe-Weser-Raum
19	Verkehrsträger Wasser
19	Hafenstandort Stade
19	Hafenstandort Cuxhaven
20	Fahrrinnenanpassung Weser und Elbe
20	Fährverbindungen
20	Zukunftsorientierte Wasserpolitik
22	Verkehrsträger Luft
22	Flugplatz Rotenburg
22	Sea-Airport Cuxhaven/Nordholz
23	Anhang: Erläuterungen zu den Bewertungskriterien

Vorwort



Lothar Geißler,
Präsident

Mobil zu sein, den Raum zu überwinden, schnell an sein Ziel zu gelangen und gut erreichbar zu sein – das war und ist einer der zentralen Standortfaktoren für die Wirtschaft. Das Vorhandensein einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur spielt deshalb für die Unternehmen eine entscheidende Rolle, um sich am Markt erfolgreich behaupten zu können.

Als Interessensvertretung der Wirtschaft setzt sich die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum für moderne, leistungsfähige und wettbewerbsfähige Verkehrsnetze ein. Im Rahmen unserer Aufgaben als Träger öffentlicher Belange beziehen wir Stellung in den Planungsverfahren. Gegenüber den Entscheidern in Politik und Verwaltung legen wir unsere Sicht zu verkehrspolitischen Sachverhalten dar. Dabei geht es nicht nur um die Infrastruktur innerhalb des IHK-Bezirks, sondern auch um deren Einbindung in großräumige Verkehrsnetze. Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeiten wir mit anderen IHKs auf Landesebene, norddeutscher Ebene, Bundes- und Europebene zusammen.



Jörg Orlemann,
Hauptgeschäftsführer

So wie der gesamte norddeutsche Raum, ist auch der Elbe-Weser-Raum gekennzeichnet von einer im Bundesvergleich unterdurchschnittlichen Ausstattung an Fernstraßen, Schienen und anderen leistungsfähigen Verkehrsnetzen. Im Rahmen unseres gesetzlich definierten Auftrages, das Gesamtinteresse unserer zugehörigen Gewerbetreibenden zu vertreten, sehen wir es als sehr wichtige Aufgabe an, auf dieses Defizit hinzuweisen. Gleichzeitig fordern wir aktiv den Ausbau der Infrastruktur in unserer Region ein. Das vorliegende Verkehrskonzept bildet den Leitfaden für unsere verkehrspolitische Arbeit in den kommenden Jahren.

Im Mittelpunkt steht die Weiterentwicklung von Verkehrswegen. Dies soll jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch im Erhalt der bereits bestehenden Infrastruktur eine zentrale, für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandorts essenzielle Aufgabe liegt. Auch dies wird die IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum bei ihrer verkehrspolitischen Arbeit berücksichtigen.

Lothar Geißler
Präsident

Jörg Orlemann
Hauptgeschäftsführer

Schlüsselfaktor Mobilität

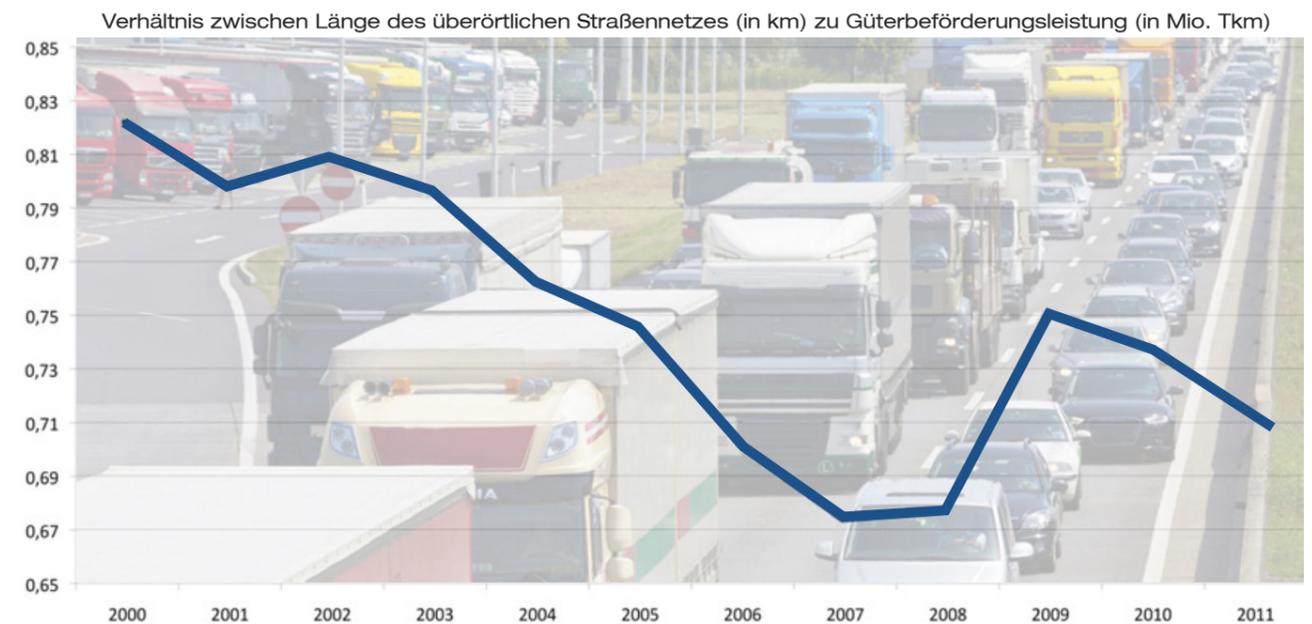
Für eine moderne, arbeitsteilige Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft ist Verkehr – der als Wirtschaftsverkehr sowohl den Güterverkehr als auch den Dienstleistungsverkehr von Personen umfasst – eine unerlässliche Voraussetzung und Grundlage für Wohlstand und Beschäftigung.

Eine Prognose der Bundesregierung geht von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr bis 2025 um über 70 Prozent aus. Dieser Trend wird auch langfristig nicht in Frage gestellt. Eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum gibt es nicht. Die Mobilität von Personen und Gütern ist auch in Zukunft für die meisten

wirtschaftlichen Aktivitäten unverzichtbar. Um diese Mobilität gewährleisten zu können, sind wir auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen, die fortlaufend an die gestiegenen Bedürfnisse angepasst werden muss.

Es zeigt sich jedoch, dass die Verkehrsinfrastruktur nicht mit der steigenden Verkehrsleistung mithält. Während in Deutschland immer mehr Güter transportiert werden, stagniert die Länge des Straßennetzes (siehe Grafik 1), das heißt: jeder Straßenabschnitt hat mehr Verkehr aufzunehmen. Das funktioniert aber nur in einem begrenzten Rahmen.

Grafik 1: Verkehrsinfrastruktur hält mit Verkehrswachstum nicht Schritt



Quelle: Statistisches Bundesamt 2012, Berechnungen der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum



Entstehung des Verkehrskonzeptes

der IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum

Da Mobilität einer der zentralen Schlüsselfaktoren für eine positive Wirtschaftsentwicklung ist, muss die Verkehrsinfrastruktur sukzessive fortentwickelt werden. Neben dem Erhalt der Netze ist vor dem Hintergrund der rasant wachsenden Verkehrsleistung der bedarfsgerechte Ausbau unerlässlich.

Infrastrukturausbau – die internationale Dimension

Norddeutschland ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe in Europa. Hier treffen die Verkehrsströme der Ballungszentren West- und Südeuropas auf die der aufstrebenden osteuropäischen Länder und des wirtschaftsstarken Skandinaviens. Unsere Hafensstandorte regeln den Warenumsatz für weite Teile der deutschen und europäischen Wirtschaft. Als wichtiger Transitraum für die internationalen Verkehre tragen wir bei uns eine besondere Verantwortung, leistungsfähige Streckennetze vorzuhalten.

Infrastrukturausbau – die überregionale Dimension

Im Vergleich zu anderen deutschen Regionen ist Norddeutschland im Hinblick auf die Infrastrukturausstattung unterversorgt. Dies ist täglich an vielen Stellen zu beobachten: Staus auf den Autobahnen rund um die Metropolen, überlastete Schienenknotenpunkte, schwere Unfälle und zäh fließender Verkehr auf den Bundesstraßen. Deshalb ist unsere Region dringend auf neue Straßen und Schienen angewiesen, um bestehende Strecken zu entlasten und so zu einer zufriedenstellenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zurückzukehren.

Infrastrukturausbau – die regionale Dimension

Der Elbe-Weser-Raum ist in besonderem Maße mit Infrastrukturproblemen konfrontiert. Vor dem Hintergrund seiner Lage zwischen den beiden Metropolen Bremen und Hamburg verfügt der Elbe-Weser-Raum über einen relativ geringen Besatz an leistungsfähigen Verkehrsachsen. Insbesondere im Hinblick auf das Fernstraßennetz besteht Nachholbedarf: Lediglich durch die Bundesautobahnen 1 und 27 ist der Elbe-Weser-Raum an das überregionale Fernstraßennetz Deutschlands angeschlossen. An großen Teilen des Elbe-Weser-Raums fließt der transeuropäische Verkehr weit vorbei, was klare Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Regionen mit sich bringt. Durch die Lage zwischen den Strömen Elbe und Weser profitiert die Region stark von den großen Häfen in Bremen/Bremerhaven und Hamburg. Die Sicherung von deren Wettbewerbsfähigkeit liegt also auch im Interesse des Elbe-Weser-Raums.

Die Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum hat den im Jahr 2012 begonnenen Konsultationsprozess zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zum Anlass genommen, ihre verkehrspolitischen Forderungen zu aktualisieren und das bestehende Verkehrskonzept aus dem Jahr 2004 zu ersetzen. Gerade im Bereich der Fernstraßen, der interregionalen Schienenverbindungen und der Bundeswasserstraßen ist hier eine deutliche Positionierung der IHK geboten. Doch es gibt auch zahlreiche weitere Verkehrsprojekte, die im Bundesverkehrswegeplan keine Rolle spielen, für den Elbe-Weser-Raum jedoch von herausragender Bedeutung sind. Deshalb finden auch zahlreiche andere Verkehrsprojekte in unserem Verkehrskonzept Erwähnung.

Bedingt durch die unzureichende Finanzausstattung der Infrastrukturressorts der öffentlichen Hand, ist die Liste mit Forderungen von Aus- und Neubaumaßnahmen im Elbe-Weser-Raum seit vielen Jahren lang und kann kaum abgearbeitet werden. Deshalb erschien es sinnvoll, die geforderten Verkehrsprojekte hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Wirtschaft zu priorisieren, um sich dann für die dringendsten Maßnahmen - im Sinne des Gesamtinteresses der Wirtschaft - zuerst einsetzen zu können. Ziel des Verkehrskonzeptes ist es daher, die einzelnen Infrastrukturprojekte nicht nur zu benennen, sondern auch die Top 5-Projekte im Hinblick auf Dringlichkeit und wirtschaftlicher Bedeutung zu benennen. Nur

mit einer klaren Ordnung der Projekte nach Priorität ist die IHK in der Lage, entsprechende Forderungen an die Politik schlagkräftig und Erfolg versprechend zu kommunizieren.

Bei der Identifizierung der wichtigsten Verkehrsprojekte ist eine Bewertungsmatrix angewandt worden, die anhand von verschiedenen Kriterien die einzelnen Projekte nach ihrer Bedeutung für die regionalwirtschaftliche Entwicklung einordnet. Jedes Verkehrsprojekt wurde hinsichtlich der einzelnen Kriterien untersucht und erhielt so pro Kriterium eine Bewertung von ein bis fünf Punkten. Die Punkte für die unterschiedlichen Kriterien wurden am Ende aufsummiert und so die wichtigsten Projekte identifiziert.

Bei dieser Methodik wurden die Mitglieder des Verkehrsausschusses und der IHK-Vollversammlung beteiligt. Jedes Mitglied dieser beiden Gremien konnte die Bewertungsmatrix nach den eigenen Präferenzen ausfüllen. Somit sind mit der Liste der fünf wichtigsten Verkehrsprojekte Grundsatzzpositionen entstanden, die den Infrastrukturausbaubedarf aus Sicht der Wirtschaft im Elbe-Weser-Raum widerspiegeln.

Die fünf wichtigsten Verkehrsprojekte im Elbe-Weser-Raum



1. A 20 mit fester Elbquerung

Der Weiterbau der A 20 von Lübeck nach Westen inklusive einer festen Unterelbquerung bis an die A 28 bei Westerstede wird künftig die wichtigste Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands sein. Die Wirtschaft im Elbe-Weser-Raum wird von der Küstenautobahn stark profitieren. Deshalb fordert die IHK Stade die zügige Realisierung dieses so wichtigen Verkehrsprojekts.



2. A 26 von Drochtersen (Anschluss A 20) bis zur A 1

Die Bundesautobahn soll in Kombination mit der A 20, der festen Elbquerung und dem Kehdinger Kreuz bei Drochtersen die Westumfahrung Hamburg bilden. Zwischen Stade und Hamburg-Harburg wird sie dringend als Alternative zu der chronisch überlasteten Bundesstraße 73 benötigt und muss daher schnellstmöglich realisiert werden.



3. Trassenverlegung B 73

Die B 73 ist eine der bedeutendsten Verkehrsachsen im Elbe-Weser-Raum. Sie ist dem wachsenden Personen- und Güterverkehrsaufkommen allerdings schon seit längerem nicht mehr gewachsen. Staus, stockender Verkehr und Unfälle sind die Folge. Die IHK Stade setzt sich für einen Ausbau bzw. eine Trassenverlegung der B 73 in ihrem gesamten Verlauf ein. Vereinzelt Ortsumgehungen sind nicht ausreichend.

4. Schienennetz zwischen den Knotenpunkten HB, HH und H (Y-Trasse)

Die Hinterlandanbindung der norddeutschen Häfen auf dem Schienenweg ist vor dem Hintergrund der rasant wachsenden Umschlagszahlen nicht mehr ausreichend. Die Schienenknotenpunkte Bremen, Hamburg und Hannover und die dazwischen liegenden Bahntrassen haben ihre Belastungsgrenze erreicht. Deshalb ist eine Steigerung der Leistungsfähigkeit dieses Teils des Schienennetzes für die Wirtschaftsentwicklung unerlässlich.

5. Ertüchtigung der Schienenstrecke Stade – Cuxhaven

Ein weiteres wichtiges Schienenverkehrsprojekt, welches als vordringlich erachtet wird, ist die Schienenstrecke Stade – Cuxhaven. Bisher ist die Trasse weder vollständig zweigleisig befahrbar, noch elektrifiziert. Um den Hafen-, Wirtschafts-, und Tourismusstandort Cuxhaven jedoch zukunftsfähig zu halten, ist eine Schienenanbindung ohne Engpässe erforderlich.

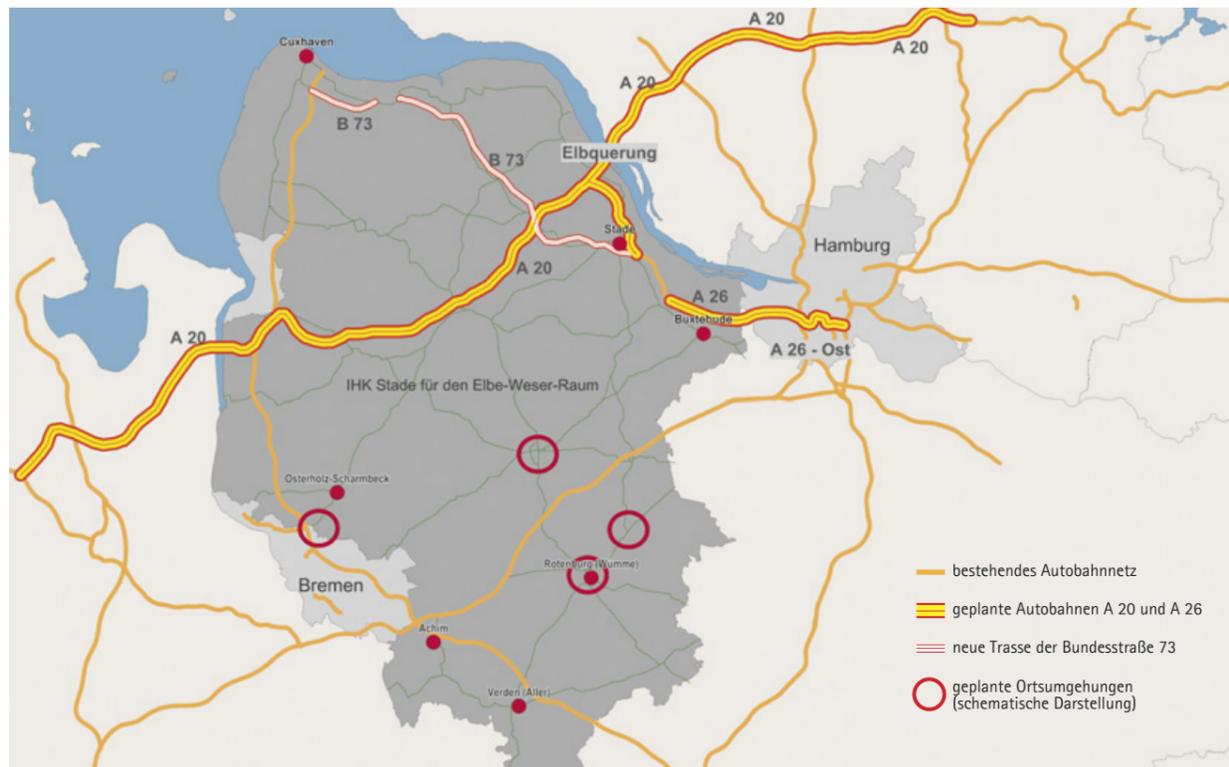
Verkehrsprojekte im Elbe-Weser-Raum, nach Bewertungen geordnet*

Verkehrsprojekte	Überregionale Bedeutung für den Güter- und Geschäftsverkehr	Verbesserung der Anbindung an das Fernverkehrsnetz	Verbesserung der Anbindung von Wirtschaftsstandorten mit überregionaler Bedeutung	Entlastungswirkung für das vorhandene Verkehrsnetz	Verbesserung der Erreichbarkeit von lokalen Wohn- und Wirtschaftsstandorten	Gesamtbewertung	
A 20 mit fester Elbquerung	*** **	*** **	*** **	*** **	*** **	25	
A 26	*** **	*** **	*** **	*** **	*** **	25	
Trassenverlegung B 73	*** *	*** *	*** *	*** *	*** *	20	
Schienennetz zwischen den Knotenpunkten HB, HH u. H (Y-Trasse)	*** **	*** *	*** *	*** *	**	19	
Ertüchtigung Stade – Cuxhaven	*** *	*** *	*** *	***	***	18	
Schienennetz der EVB	*** *	***	***	***	**	17	
Ertüchtigung Bremerhaven – Cuxhaven	***	***	*** *	***	***	16	
Ausbaustrecke Rotenburg – Minden	***	***	***	***	**	14	
B 74 – OU Ritterhude	**	**	**	***	**	11	
B 74 – OU Rotenburg	**	**	**	***	**	11	
B 75 – OU Scheeßel	**	**	**	***	**	11	
Sea-Airport Cuxhaven/Nordholz	**	**	**	**	**	10	
B 71 – OU Zeven	*	**	**	**	**	9	
Flugplatz Rotenburg	**	*	**	*	**	8	

* Die Erläuterungen zu den einzelnen Bewertungskriterien befinden sich am Ende des Verkehrskonzeptes.

Verkehrsträger Straße

Straßeninfrastruktur im Elbe-Weser-Raum



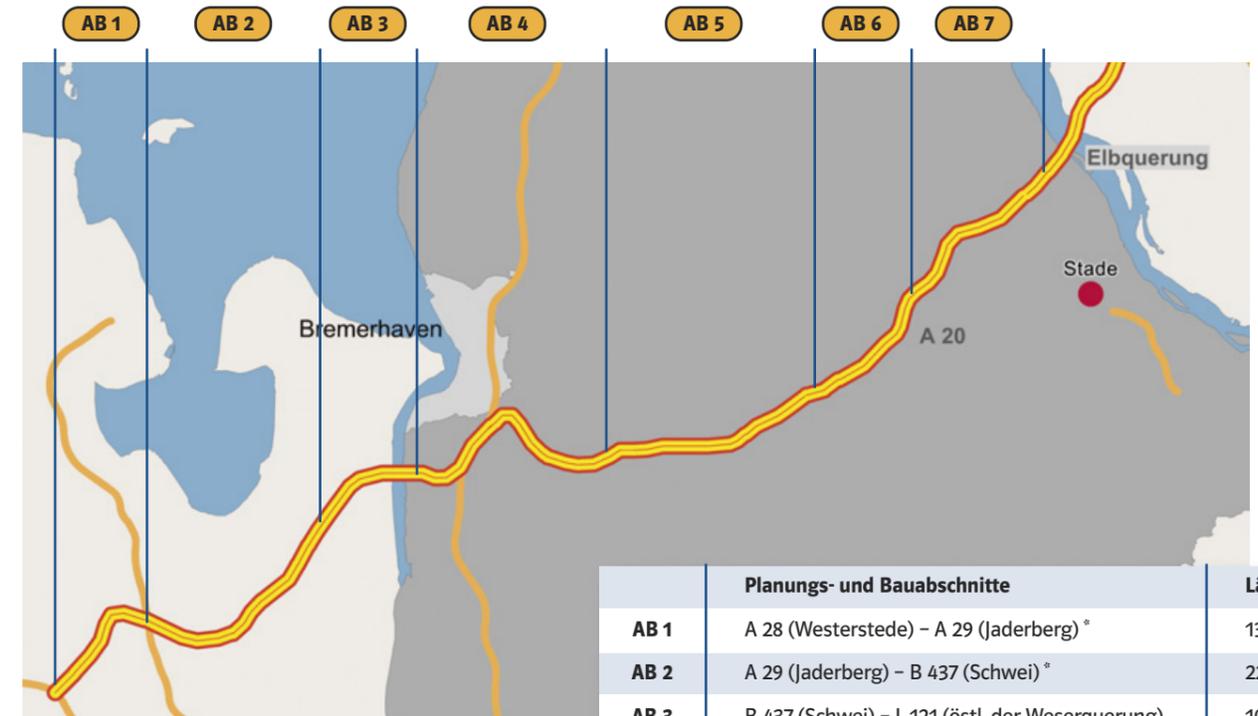
Quelle: IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum, Kartengrundlage GfK Geomarketing

A 20 mit fester Elbquerung

Die Küstenautobahn A 20 ermöglicht, dass die deutschen Nord- und Ostsee-Anrainerländer – insbesondere Schleswig-Holstein und Niedersachsen – enger zusammenwachsen. Die A 20 stärkt die Wirtschaftsregion Unterelbe mit der westlichen Elbquerung als direkte feste Straßenverbindung. Sie nützt den Regionen entlang ihres Verlaufs und bindet diese direkt an neue Märkte in Westdeutschland und Westeuropa an. Wirtschaftsstandorte werden so optimal erreicht – regional, national, international. Die Küstenautobahn erhöht die Attraktivität der angrenzenden Regionen für qualifizierte Fachkräfte und sie beschleunigt das Wirtschaftswachstum. So können viele zusätzliche Arbeitsplätze

geschaffen werden – schon während der Bauphase; durch beträchtliche Aufträge für die Unternehmen in der Region. Die Küstenautobahn verbessert darüber hinaus als transeuropäische Magistrale die Abwicklung der zunehmenden Verkehrsströme: von und nach Skandinavien und den wirtschaftlich wachsenden nordosteuropäischen und baltischen Ländern. Als Hinterlandanbindung verbindet sie die deutschen Seehäfen untereinander – aber auch international mit Häfen wie Amsterdam.

Planungs- und Bauabschnitte der A 20



Quelle: IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum, Kartengrundlage GfK Geomarketing

	Planungs- und Bauabschnitte	Länge
AB 1	A 28 (Westerstede) – A 29 (Jaderberg) *	13,0 km
AB 2	A 29 (Jaderberg) – B 437 (Schwei) *	22,5 km
AB 3	B 437 (Schwei) – L 121 (östl. der Weserquerung)	10,4 km
AB 4	L 121 (östl. der Weserquerung) – B 71 (Heerstedt)	23,0 km
AB 5	B 71 (Heerstedt) – B 495 (Bremervörde)	20,0 km
AB 6	B 495 (Bremervörde) – L 114 (Elm)	12,4 km
AB 7	L 114 (Elm) – AD A 20/ A 26 bei Drochtersen	18,5 km

Die Küstenautobahn hilft den Industriestandorten in Norddeutschland bei der schlagkräftigen Vernetzung in den Bereichen Luftfahrt, Chemie, Automobile, Maritime Wirtschaft und dem Wachstumsfeld Offshore. Die Küstenautobahn entlastet die stauanfälligen Autobahnen A 1, A 7 und das Nadelöhr „Elbtunnel“. Die Küstenautobahn belebt den Tourismus – unter anderem durch eine verbesserte Verbindung der küstennahen Tourismusstandorte untereinander und eine schnelle Erreichbarkeit für das westliche Ruhrgebiet. Die IHK Stade fordert daher die zügige Umsetzung dieses Großvorhabens.





A 26 von Drochtersen (Anschluss A 20) bis zur A 1

Die zurzeit bedeutendste Straßenverkehrsverbindung im Untereiberaum zwischen Hamburg und Cuxhaven ist die Bundesstraße 73. Für die Städte Stade und Buxtehude ist sie die wichtigste Verbindungsstraße nach Hamburg. Doch längst ist diese Verbindung durch die steigenden Verkehrszahlen und mangels adäquater Alternativrouten zu einem Hemmschuh für die regionale Wirtschaftsentwicklung geworden. Die Region ist dringend auf eine Verkehrsentslastung durch den Bau der A 26 angewiesen, die zukünftig die Rolle als wichtigste Straßenverbindung übernehmen soll. Die künftige A 26 von Stade nach Hamburg wird im

südwestlich der Elbe gelegenen Wirtschaftsraum mit dem Oberzentrum Hamburg eine wichtige Verkehrsfunktion übernehmen und gleichzeitig in Kombination mit der zukünftigen A 20 die Verkehre westlich um Hamburg herumleiten.

Alle Bauabschnitte der A 26 müssen zügig realisiert werden, um die Situation zugunsten der Wirtschaft an der Unterelbe zu verbessern. Außerdem muss die A 26 östlich ihres Anschlusses an die A 7 über das Hamburger Hafengebiet bis zur A 1 weitergeführt werden. Nur so kann die Trasse ihre volle verkehrliche Funktion entfalten.

Cuxhaven bis Otterndorf

Status: Der Abschnitt ist im vordringlichen Bedarf.
Nächster Schritt: Durchführung eines ROV.
Geplante Baukosten: 26,7 Mio. € auf 10,6 km

Ortsumgehung Otterndorf

Status: Fertiggestellt.
Fertigstellung: Ende 2009.
Baukosten: 18,6 Mio. € auf 5,9 km

Otterndorf bis einschließlich Ortsumgehung Cadenberge

Status: Ein ROV wurde 1996 durchgeführt und die Linie bestimmt.
Überprüfung der Linienführung in 2009
Nächster Schritt: Erstellung der Genehmigungsunterlagen und des Vorentwurfs
Geplante Baukosten: 36,6 Mio. € auf 17,5 km

Cadenberge bis Himmelpforten

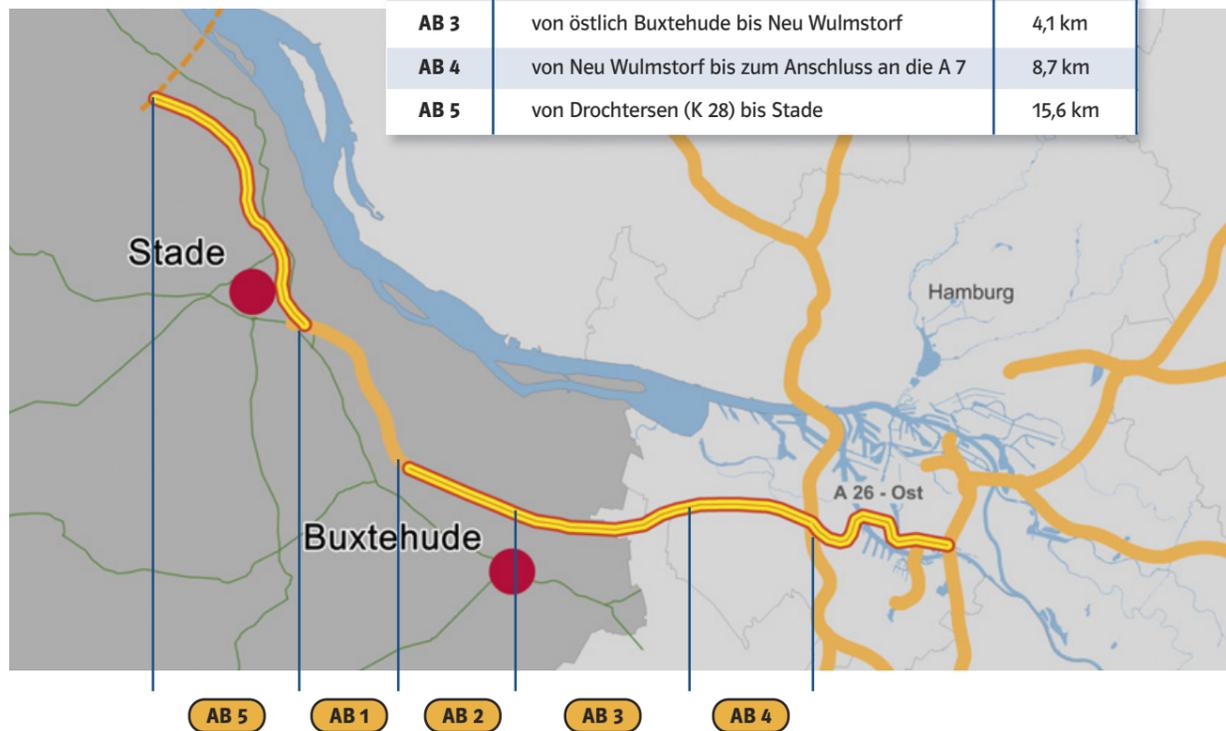
Status: Die Maßnahme befindet sich im weiteren Bedarf
Nächster Schritt: Verschiebung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf.
Geplante Baukosten: 47,4 Mio. € auf 15,4 km

Himmelpforten bis Anschluss zur A 26 (Stade)

Status: Die Maßnahme befindet sich im weiteren Bedarf und wird nicht geplant.
Nächster Schritt: Verschiebung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf.
Geplante Baukosten: k. A.

Quelle: IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum, Kartengrundlage GfK Geomarketing

	Planungs- und Bauabschnitte	Länge
AB 1	von Stade bis östlich Horneburg (K 36)	11,2 km
AB 2	von östlich Horneburg bis östlich Buxtehude (K 40)	9,15 km
AB 3	von östlich Buxtehude bis Neu Wulmstorf	4,1 km
AB 4	von Neu Wulmstorf bis zum Anschluss an die A 7	8,7 km
AB 5	von Drochtersen (K 28) bis Stade	15,6 km



Quelle: IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum, Kartengrundlage GfK Geomarketing

Umverlegung der B 73

Die Bundesstraße 73 verläuft, beginnend an der Anschlussstelle Altenwalde der Bundesautobahn 27, von Cuxhaven mit Otterndorf über Cadenberge, Hemmoor, Himmelpforten und Stade weiter über Horneburg, Buxtehude und Neu Wulmstorf bis zur B 4 / B 75 in Hamburg-Harburg. Sie durchquert in ihrem Verlauf die beiden Landkreise Cuxhaven und Stade. Die Straße ist eng mit der Entwicklung der Region verbunden. Kaum eine zweite Bundesstraße im Elbe- Weser- Raum erfährt eine so wichtige verkehrliche Funktion wie die B 73. Besonders ihr nördlicher Teil liegt entlang der Elbschiene relativ isoliert vom übrigen Fernstraßennetz. Somit stellt die B 73 für die Mehrzahl der rund 400.000 Einwohner und für die rund 21.300 Unternehmen in den Landkreisen Stade und Cuxhaven die einzige Direktverbindung über Hamburg ins restliche Bundesgebiet dar. Die B 73 ist also die Lebensader der Region: Der Austausch von Arbeitskräften und Waren sowie der beiderseitige Zugang zu Kultur- und Tourismusangeboten erfolgt maßgeblich über diese Bundesstraße. Trotz ihrer herausragenden Bedeutung für die niedersächsischen Landstriche entlang der Unterelbe und ihrer wichtigen Funktion im

Fernstraßennetz Norddeutschlands ist die B 73 aufgrund ihres jetzigen baulichen Zustands zu einem Hemmschuh für die regionale Wirtschaftsentwicklung geworden. Die Notwendigkeit einer baulichen Anpassung der Bundesstraße 73 wird bereits seit einigen Jahrzehnten diskutiert. Vor diesem Hintergrund wird derzeit die lange geforderte Entlastung der B 73 in ihrem südlichen Verlauf zwischen Stade und Harburg durch den Bau der Bundesautobahn 26 vorangetrieben. Von einer nötigen verkehrlichen Entspannung über die volle Länge der B 73, vor allem in ihrem nördlichen Teil zwischen Stade und Cuxhaven, ist man jedoch weit entfernt.

Die B 73 muss deshalb auf voller Länge von Stade nach Cuxhaven umverlegt werden, damit die Trasse eine Leistungsfähigkeit erreicht, die dem Verkehrsaufkommen gerecht wird. Einzelne Ortsumgehungen sind nicht ausreichend. Im Zuge des Baus der Autobahnen A 20 und A 26 wird zukünftig eine leistungsfähige Weiterführung der Verkehre vom Kehdinger Kreuz in Richtung Cuxhaven notwendig sein.





74

B 74 – Ortsumgehung Ritterhude

Die Gemeinde Ritterhude ist geprägt durch die geografische Nähe zur Hansestadt Bremen. Das Zentrum Bremens ist nur etwa 13 Kilometer entfernt. Entsprechend hoch sind auch die wirtschaftlichen Verflechtungen und das damit einhergehende Verkehrsaufkommen. Die B 74 ist besonders am Ortseingang stark überlastet, verschiedene Knotenpunkte im Ort sind für die Verkehrsmengen nicht ausgelegt. Die Überlastung der B 74 stellt zunehmend ein Hemmnis für die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung Ritterhudes dar. Daher fordert die IHK den Bau einer Ortsumgehung mit zweistreifigem Ausbau. Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten und muss bei einer Neuaufstellung in der Priorität heraufgestuft werden.

75

B 75 – Ortsumgehung Scheeßel

Die Bundesstraße 75 führt im Bereich der Gemeinde Scheeßel mitten durch den Ortskern. Eine südliche Umfahrung des Ortes mit Anschluss der Bundesstraße an die L 131 würde zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße insgesamt beitragen.

71

B 71 – Ortsumgehung Rotenburg

Die Bundesstraße 71 nimmt in ihrem Verlauf zwischen der A 1 und der A 7 bei Soltau erhebliche Verkehrsmengen auf. Dabei durchquert sie die Stadt Rotenburg. Um den Stadtkern zu entlasten und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen, muss die B 71 östlich um Rotenburg herumgeführt werden.

B 71 – Ortsumgehung Zeven

Durch den Neubau der Anschlussstelle Elsdorf im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn 1 zwischen Bremen und Hamburg konnte die verkehrliche Anbindung Zevens an das überregionale Straßennetz wesentlich verbessert werden. Eine östliche Umfahrung Zevens würde den zukünftig zu erwartenden Verkehr zwischen den Autobahnen A 20 und A 1 auffangen können und zugleich das Gewerbegebiet südlich des Ortes besser anschließen.

Brücken als neuralgische Punkte

Der Elbe-Weser-Raum ist durch die naturräumlichen Gegebenheiten stark durch feuchtes Terrain und viele Gewässer geprägt. Das stellt besondere Anforderungen an die Straßen- und Schieneninfrastruktur. Unter anderem sind unzählige Brückenbauwerke notwendig, um die Region verkehrlich zu erschließen.

Brücken haben eine begrenzte Lebensdauer. Viele der wichtigsten Brücken im Elbe-Weser-Raum haben das Ende ihrer Lebensdauer sehr bald erreicht. Sie müssen umfangreich saniert werden. Teilweise werden komplette Neubauten notwendig sein, die die alten Brücken ersetzen sollen. Von diesen Maßnahmen sind u. a. mehrere Brücken von Bundesstraßen, beispielsweise die Oste-Brücken bei Bremervörde (B 71/74) und Hechthausen (B 73) sowie die Este-Brücke bei Buxtehude (B 73) und die Aller-Brücke bei Verden (B 215) betroffen. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Brückenbauwerke im Verlauf von Landes- und Kreisstraßen, die in den nächsten Jahren saniert werden müssen.

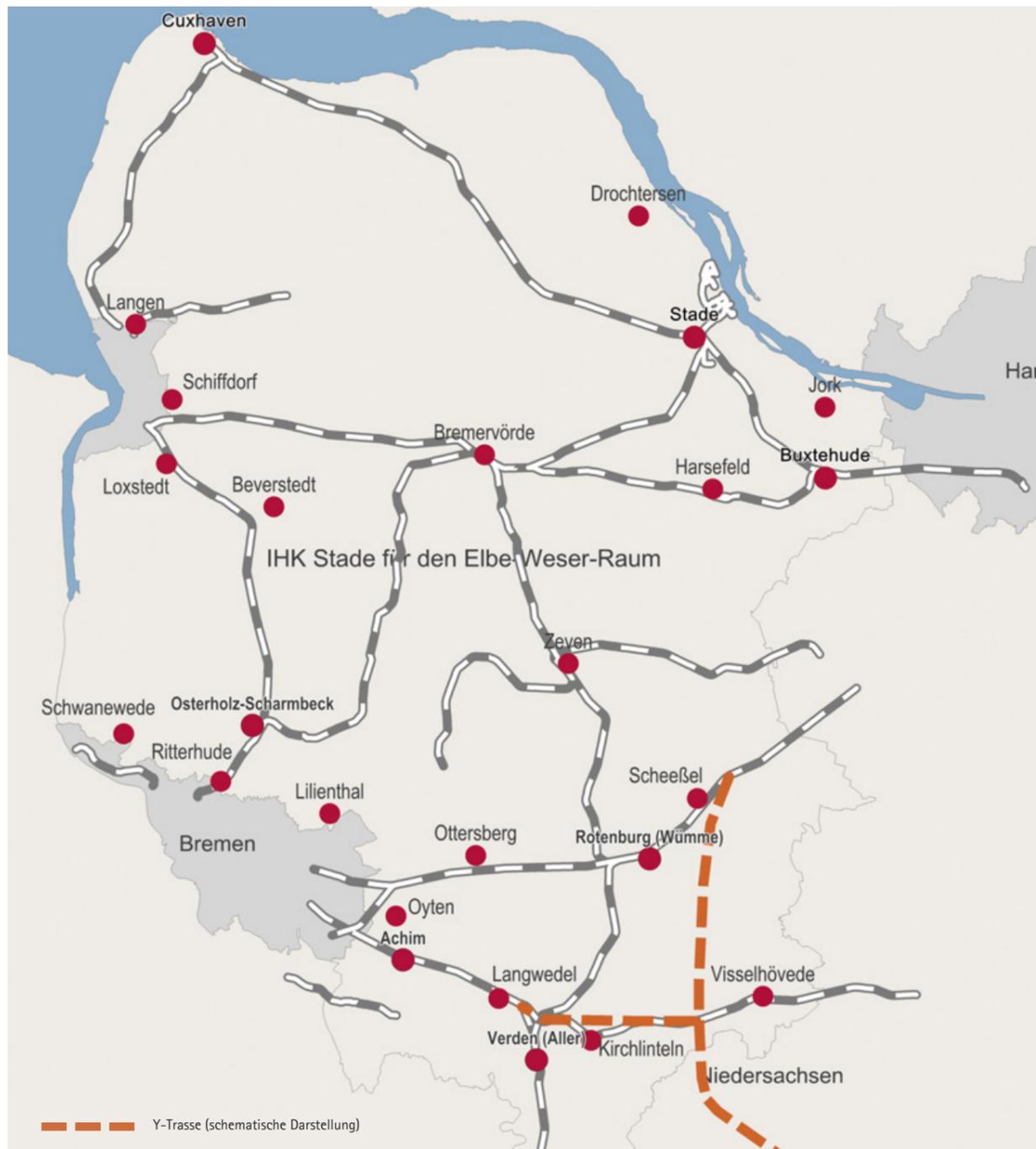
Brückenbauwerke sind aus verkehrlicher Sicht neuralgische Punkte, da es zu deren Überquerung oft keine Alternativrouten gibt. Bereits heute existieren erhebliche Einschränkungen für das Transport- und Logistikgewerbe, da viele Brücken aufgrund ihres baulichen Zustandes mit Lastbeschränkungen belegt sind und somit vom Schwerlastverkehr nicht überfahren werden dürfen. Die IHK Stade befürwortet die zügige Sanierung der betreffenden Brücken. Die Erreichbarkeit aller Wirtschafts- und Logistikstandorte im Elbe-Weser-Raum muss jedoch zu jeder Zeit – auch für den Schwerlastverkehr – gewährleistet sein. Die IHK Stade steht hierzu im Kontakt mit den Planungs- und Verkehrsbehörden.



Verkehrsträger Schiene



Schieneninfrastruktur im Elbe-Weser-Raum



Quelle: IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum, Kartengrundlage GfK Geomarketing

Schiennetz zwischen den Knotenpunkten Bremen, Hamburg und Hannover(Y-Trasse)

Die Hinterlandanbindung der norddeutschen Häfen auf dem Schienenweg ist vor dem Hintergrund der rasant wachsenden Umschlagszahlen nicht mehr ausreichend. Die Schienenknotenpunkte Bremen, Hamburg und Hannover und die dazwischen liegenden Bahntrassen haben ihre Belastungsgrenze erreicht. Deshalb ist eine Steigerung der Leistungsfähigkeit dieses Teils des Schiennetzes für die Wirtschaftsentwicklung unerlässlich.

Die bisherigen Planungen beinhalten den Neubau von mehreren Streckenabschnitten. Die offizielle Bezeichnung NBS/ABS Hamburg/Bremen–Hannover ist aus der überwiegenden Neubaustrecke (NBS) zwischen Hamburg und Hannover und dem kurzen Ausbaustreckenabschnitt (ABS) für den Bremer Abzweig abgeleitet. Insgesamt besteht die Y-Trasse aus drei Teilabschnitten, die sich y-förmig zusammenfügen und an vorhandene Strecken im Raum Hamburg, Bremen und Hannover anbinden:

- Neubaustrecke (NBS)
Lauenbrück – Isernhagen, 81 km, befahrbar mit 300 km/h
- Ausbaustrecke (ABS)
Visselhövede – Langwedel, 27 km, befahrbar mit 160 km/h
- Neubaustrecke (NBS)
Isernhagen – Lehrte, 17 km, befahrbar mit 160 km/h

Die Planungen für die Trasse sind bereits viele Jahre alt und hatten ursprünglich das Ziel, den Personennahverkehr in Norddeutschland zu verbessern. Im Sinne der

Gesamtwirtschaft ist es jedoch von zentraler Bedeutung, dass vor allem der Schienengüterverkehr von einer Verbesserung des Netzes zwischen Bremen, Hamburg und Hannover profitiert, da dies für den Fluss der Hafenhinterlandverkehre von entscheidender Bedeutung ist. Die IHK Stade befürwortet daher eine zeitnahe Lösung, die es ermöglicht, den Schienengüterverkehr zum Nutzen der norddeutschen Häfen und der von ihnen abhängigen Wirtschaft zu optimieren. Im Rahmen des Planungsprozesses sind auch alternative Routen und Umsetzungsmöglichkeiten zu prüfen. Sollte sich herausstellen, dass ein umfangreicher Neubau auch durch den Ausbau und die Ertüchtigung vorhandener Strecken zu ersetzen wäre, würde die IHK Stade auch diese Lösung unterstützen, da nicht der genaue Trassenverlauf, sondern die Erhöhung der Leistungsfähigkeit insgesamt entscheidend ist.

Ausbaustrecke Rotenburg – Minden

Der zweigleisige Ausbau der Strecken Rotenburg – Verden (Aller) und Nienburg (Weser) – Minden ist Bestandteil des Zielnetzes, das im Zusammenhang mit der Y-Trasse Hamburg/Bremen – Hannover definiert worden ist. Die Strecke steht als vordringlicher Bedarf im Gesetz über den Ausbau der Schienenwege. Der wird zukünftig zur Entlastung des Seehafenhinterlandverkehrs eine besondere Rolle spielen. Das Investitionsvolumen der 77 km langen Gesamtmaßnahme von Verden – Rotenburg bis Minden und einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h beträgt laut Bundesverkehrswegeplan 348 Mio. Euro.



Schiennetz der Regionalbahnen im Elbe-Weser-Raum

Im Elbe-Weser-Raum existiert neben den Schienenstrecken der DB Netz AG ein großes Netz an eingleisigen Nebenstrecken, die größtenteils von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen EVB betrieben werden. Allein die EVB verfügt über ein Netz von 261 Kilometer Länge. Folgende Strecken gehören dazu:

- Bremerhaven – Bremervörde – Harsefeld – Buxtehude
- Bremervörde – Osterholz – Scharmbeck Ost
- Bremervörde – Rotenburg (Wümme)
- Bremervörde – Stade
- Zeven – Tostedt

In den vergangenen Jahren haben zahlreiche Ertüchtigungen von Streckenabschnitten und eine Verbesserung der Fahrpläne zu erheblichen Qualitätssteigerungen im Schienenpersonennahverkehr des Elbe-Weser-Raums beigetragen. Einige Strecken haben für den ländlichen Raum mittlerweile eine hohe Standortrelevanz erlangt. Gleichzeitig wurden allerdings auch einige andere Nebenstrecken aufgegeben, die nicht ökonomisch sinnvoll zu betreiben waren. Die IHK Stade plädiert jedoch dafür, diese regional vorhandene Schieneninfrastruktur nicht weiter abzubauen, sondern zur nachhaltigen Standortsicherung für die Zukunft in Reserve zu halten.

Ertüchtigung Stade – Cuxhaven

Um die Hafenstandorte Cuxhaven und Stade besser mit der Metropole und Logistikdrehscheibe Hamburg zu vernetzen, ist eine Leistungssteigerung der Bahnstrecke zwischen Cuxhaven und Stade erforderlich. Zwischen den Bahnhöfen Himmelporten und Hechthausen muss die Strecke durchgehend zweigleisig ausgebaut werden, inklusive der Brücken über die Oste und die B 73. Die derzeitige Eingleisigkeit ist ein echtes Nadelöhr, schränkt die Leistungsfähigkeit der Strecke erheblich ein und hemmt zukünftige Verkehrsentwicklungen. Die gesamte Strecke ist außerdem zu elektrifizieren.

Ertüchtigung Cuxhaven – Bremerhaven

Da die Strecke über ihren gesamten Verlauf nahezu eingleisig ist, besteht die einzige Kreuzungsmöglichkeit in Dorum. Damit sind werktags außer samstags tagsüber keine weiteren Fahrten mehr möglich. Die Strecke ist vor allem aus touristischer Sicht von überregionaler Bedeutung. Es sollte jedoch auch darüber nachgedacht werden, wie die Strecke zukünftig für Pendler und den Güterverkehr wieder attraktiver gestaltet werden kann. Ein weiterer Rückbau von Haltepunkten und Bahnhöfen ist zu vermeiden.

Verkehrsträger Wasser



Hafenstandort Stade

Der Seehafen Stade ist als Wirtschafts- und Entwicklungsstandort am seeschifftiefen Wasser in Verbindung mit den umliegenden Gewerbe- und Industrieblächen von herausragender Bedeutung für die Region. Er dient maßgeblich zur logistischen Versorgung der ortsansässigen Industriebetriebe. Darüber hinaus gewinnt er jedoch zunehmend an Bedeutung für andere Logistikprozesse, beispielsweise beim Umschlag von Windenergieanlagen-Komponenten sowie Stück- und Schüttgütern. Ziel der IHK ist es, den Hafenstandort zu sichern, auszubauen und weiterzuentwickeln. Dabei spielt die zügige Realisierung der nördlichen Hafenerweiterung (mit allen vorgesehenen Ausbaustufen) die zentrale Rolle. Auch die Hafenhinterlandanbindung ist zu verbessern. Es ist sicherzustellen, dass eine auch künftig leistungsfähige Schienenanbindung des Hafens zügig realisiert wird und der Standort über die A 26 an das Autobahnnetz angebunden wird.

Hafenstandort Cuxhaven

Cuxhaven verfügt über einen leistungsfähigen Tiefwasserhafen, über den unterschiedlichste Ladungsarten umgeschlagen werden. Sowohl Container als auch Stückgut und Projektladungen werden hier abgewickelt. Darüber werden hier 250.000 Autos pro Jahr verschifft. Cuxhaven ist außerdem ein überaus bedeutender Logistik- und Produktionsstandort für die Offshore-Windenergiebranche. Die IHK Stade setzt sich deshalb für die Stärkung des Hafenstandortes Cuxhaven ein. Sowohl die Flächen für zukünftige Erweiterungen sind zu sichern, als auch die intermodale Hafenhinterlandanbindung zu gewährleisten.

Fahrrinnenanpassung der Elbe

max. Tiefgang bisher	geplant tidenunabhängig	geplant tidenabhängig
12,5 Meter	13,5 Meter	14,5 Meter

Fahrrinnenanpassung der Weser

max. Tiefgang bei	bisher	künftig geplant
Bremerhaven	12,8 Meter	13,5 Meter
Brake	11,9 Meter	12,8 Meter
Bremen	10,7 Meter	11,1 Meter

Fahrrinnenanpassung Elbe und Weser

Der gesamte norddeutsche Raum, auch der Elbe-Weser-Raum, profitiert wirtschaftlich stark von den ökonomischen Strahlkräften der großen Hafenstandorte Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Die Wettbewerbsfähigkeit dieser deutschen Häfen sichert und schafft viele Arbeitsplätze und bietet Unternehmen aus den unterschiedlichsten Branchen die Grundlage zum wirtschaftlichen Erfolg. Die uneingeschränkte seeseitige Erreichbarkeit der Häfen ist die Voraussetzung, um die Wettbewerbsfähigkeit der großen deutschen Häfen auch zukünftig zu sichern. Sie liegt deshalb im gesamtwirtschaftlichen Interesse der Unternehmen im Elbe-Weser-Raum. Die IHK Stade befürwortet daher die Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterweser sowie der Unterelbe. Jedoch müssen alle negativen Folgen für die entlang des Ufers ansässigen Unternehmen minimiert werden. Die Deichsicherheit genießt dabei höchste Priorität.

Fährverbindungen

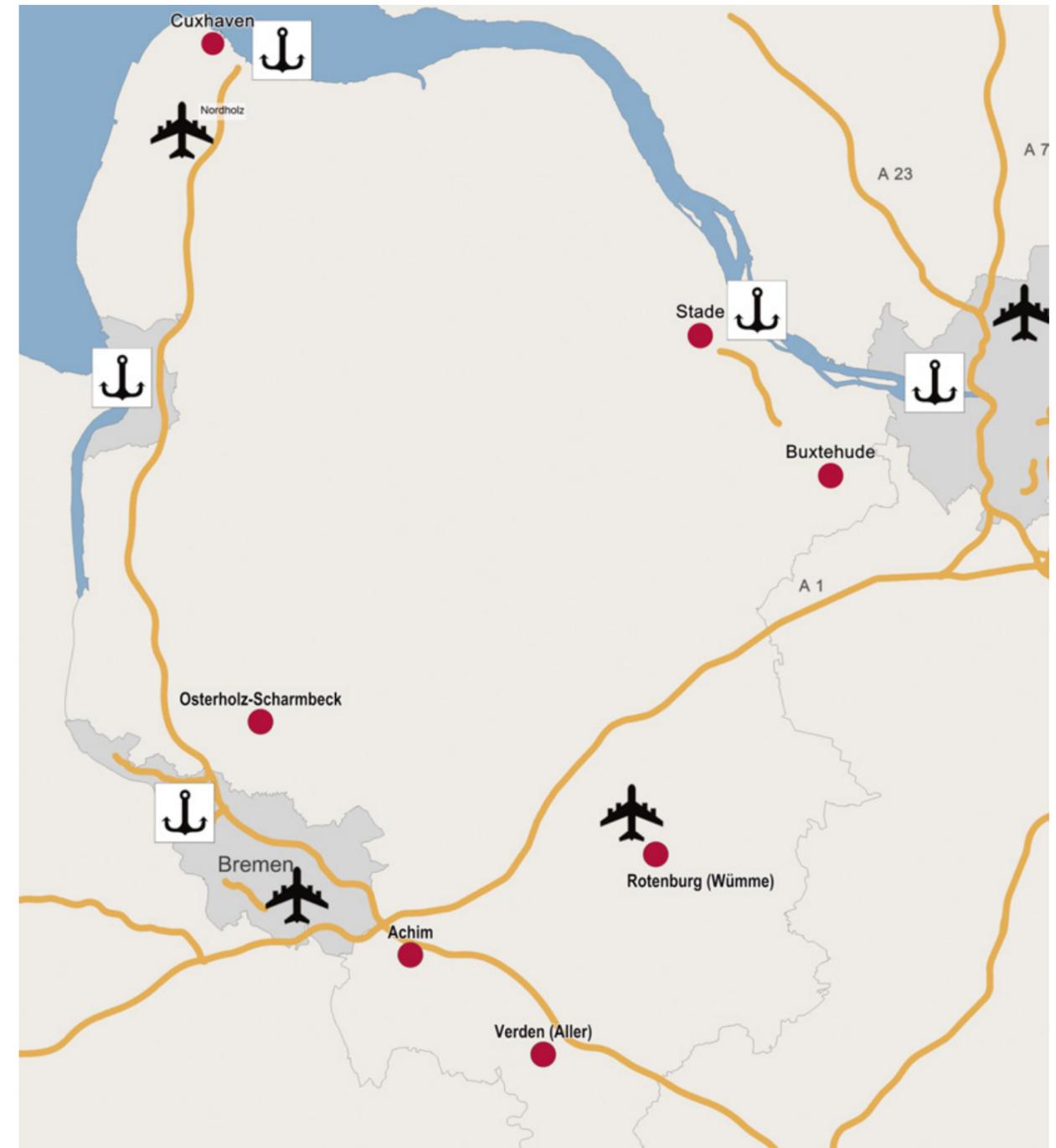
An den Flüssen Weser und Elbe gibt es mehrere Fähren, die für den Personen- und Güterverkehr teils von großer Bedeutung sind. Die Weserfähren Sandstedt-Golzwarden und Bremerhaven-Blexen sind feste Bestandteile im Verkehrsnetz des Elbe-Weser-Raums. Die Fährverbindung zwischen Wischhafen und Glückstadt an der Unterelbe stellt derzeit den einzigen relevanten Übergang zwischen Schleswig-Holstein und dem Elbe-Weser-Raum dar.

Des Weiteren gibt es Überlegungen, die Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel wiederzubeleben, was – sofern es privatwirtschaftlich darstellbar ist – von der IHK begrüßt wird. Als Ersatz für eine feste Elbquerung sind die Fährverbindungen aufgrund ihrer begrenzten Leistungsfähigkeit jedoch nicht geeignet, wohl aber als sinnvolle Ergänzung und Alternativroute.

Zukunftsorientierte Wasserstraßenpolitik

Derzeit reformiert der Bund seine behördliche Struktur zur Verwaltung Wasser- und Schifffahrtswege. Grundlage ist eine Kategorisierung des Netzes der Bundeswasserstraßen, die eine Priorisierung für die Infrastrukturfinanzierung und die Intensität von Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen setzt. In dieser Netzstruktur werden solche Wasserstraßen mit hoher Transportleistung unterschieden von solchen, die kaum oder gar keine Transportfunktion haben. Die örtliche Präsenz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wird sich zukünftig stärker an dem kategorisierten Netz ausrichten. Die Reform der WSV soll schrittweise erfolgen und bis zum Jahr 2020 abgeschlossen sein. Vor dem Hintergrund der aktuellen und auch für die kommenden Jahre erwarteten finanziellen Begrenzungen der für Wasserstraßen zur Verfügung stehenden öffentlichen Haushaltsmittel ist der grundsätzliche Ansatz einer Priorisierung der Wasserstraßen nach ihrer verkehrswirtschaftlichen Bedeutung nachvollziehbar. Hierbei sollte die Bedeutung der norddeutschen Häfen stärker als bisher berücksichtigt werden.

Häfen, Flughäfen und Wasserstraßen im Elbe-Weser-Raum





Verkehrsträger Luft



Sea Airport Nordholz/Cuxhaven

Mit dem Sea-Airport und dem direkt angrenzenden rund 40 Hektar großen Industriegebiet Sea-Airpark besteht im Landkreis Cuxhaven ein Angebot für die Flugverkehrsbranche, welches sich von zahlreichen anderen Regionalflugplatzstandorten abhebt. Sowohl für den Geschäftsreise-/Charterverkehr als auch für ansiedlungswillige, luftfahrtaffine Unternehmen bietet der Standort Entwicklungsmöglichkeiten. Die IHK Stade unterstützt die wirtschaftlichen Entwicklungsaktivitäten.

Flugplatz Rotenburg

Der Flugplatz Rotenburg hat aus Sicht der IHK Stade das Potenzial, zukünftig eine zunehmende Bedeutung für den Geschäftsflugbetrieb zu spielen. Bisher wird der Flugplatz vornehmlich für die Privatfliegerei genutzt. Die IHK Stade unterstützt den bedarfsgerechten Ausbau des Flugplatzes Rotenburg, damit er sich als Nischenanbieter in seiner geografischen Lage zwischen den großen Flughäfen Bremen, Hamburg und Hannover unternehmerisch entwickeln kann und so eine verkehrspolitische Standortrelevanz für die regionale Wirtschaft erreicht.



Erläuterungen zu den Bewertungskriterien

1. Überregionale Bedeutung für den Güter- und Geschäftsverkehr

Bei diesem Kriterium erfolgt die Bewertung aus Sicht von außen. Es misst die Bedeutung des Verkehrsprojekts als Transitroute im nationalen und internationalen Kontext. Ist das Projekt aus überregionaler Sicht Teil eines transnationalen Verkehrsnetzes und verbessert es die Erreichbarkeit von Destinationen außerhalb des Kammerbezirks? Gibt es aus überregionaler Sicht ernsthafte Alternativen, die das Projekt infrage stellen?

2. Verbesserung der Anbindung an das Fernverkehrsnetz

Bei diesem Kriterium erfolgt die Bewertung aus Sicht von innen. Verbessert dieses Verkehrsprojekt die Anbindung des Wirtschaftsraums Elbe-Weser an überregionale und internationale Märkte und Wirtschaftsstandorte? Erleichtert das Projekt den Ausbau von Handels- und Geschäftsbeziehung, die außerhalb des Elbe-Weser-Raums liegen?

3. Verbesserung der Anbindung von Wirtschaftsstandorten mit überregionaler Bedeutung

Dieses Kriterium beurteilt die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der bedeutenden Wirtschaftsstandorte. Diese liegen zum Teil außerhalb des Kammerbezirks, beeinflussen durch ihre Strahlkraft unseren Wirtschaftsraum aber erheblich. Beispiele dafür sind die Hafen- und Wirtschaftszentren Hamburg und Bremen. Aber natürlich gibt es auch innerhalb des Elbe-Weser-Raums Wirtschaftsstandorte mit überregionaler Bedeutung wie Cuxhaven, Stade oder die Ballungsräume in Nähe zu den Metropolen.

4. Entlastungswirkung für das vorhandene Verkehrsnetz

Zahlreiche Strecken in Norddeutschland sind durch das immer weiter gestiegene Verkehrsaufkommen mittlerweile überlastet bzw. an ihrer Kapazitätsgrenze. Maßnahmen, die Entlastung für vorhandene Strecken schaffen können oder die Verkehre besser verteilen, werden von der IHK deshalb stark befürwortet.

5. Verbesserung der Erreichbarkeit von lokalen Wohn- und Wirtschaftsstandorten

Eine Verbesserung der Erreichbarkeit von ländlich geprägten Teilregionen im Elbe-Weser-Raum verhilft der lokalen Wirtschaft zu neuen Chancen im Wettbewerb mit anderen Standorten. Eine solche Attraktivitätssteigerung peripherer Orte kann die Folgen des demografischen Wandels abmildern und neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Kommunen eröffnen.



Unser ServiceCenter bietet Ihnen als zentraler Anlaufpunkt umfassende Dienstleistungen an. Hier erwartet Sie ein Team, das Ihnen schnell und unkompliziert von

Montag bis Donnerstag 9 bis 17 Uhr
Freitag 9 bis 15 Uhr

IHK Stade ServiceCenter, Am Schäferstieg 2, 21680 Stade
Telefon: 0 41 41/52 4-0, Fax: 0 41 41/52 4-111
Internet: www.stade.ihk24.de, E-Mail: info@stade.ihk.de

Ansprechpartner für das Thema Verkehr: Marc Wilken