



Verkehrskonzept 2017

Elbe-Weser



Industrie- und Handelskammer
Stade für den Elbe-Weser-Raum

VERKEHRSKONZEPT ELBE-WESER



Thomas Windgassen
Präsident



Maike Bielfeldt
Hauptgeschäftsführerin

VORWORT

Mobilität ist der Schlüsselbegriff des modernen Lebens und Arbeitens. Der technische Fortschritt der letzten – wenigen – Jahrzehnte hat dazu geführt, dass die Welt kleiner geworden ist, näher zusammengerückt. Wo es leichter wurde, Kontinente umspannende Kontakte aufzubauen und zu halten, war es nur ein kleiner Schritt zur persönlichen Mobilität über die Staatsgrenzen hinweg: Immer mehr Menschen pendeln zwischen den Ländern oder lassen sich – für eine Zeit oder dauerhaft – im Ausland nieder.

Gleiches ist in der Wirtschaft zu beobachten. Die Geschäftsbeziehungen werden internationaler, neue Standorte werden weltweit nach der optimalen Lage ausgewählt, Produktionsanlagen in den verschiedensten Staaten aufgebaut. Das bedeutet einen steten Austausch von Informationen, Waren und Personal; oftmals über weite Strecken.

Die Auswirkungen lassen sich im kleinen wie im großen Maßstab deutlich erkennen. Von den enormen Gütermengen, die in den norddeutschen Seehäfen umgeschlagen werden, über den Überland-Warenverkehr bis hin zu den stetigen Pendlerbewegungen, insbesondere zwischen ländlichen und urbanen Räumen.

Im Elbe-Weser-Raum kommen viele dieser Faktoren zusammen: Mit Bremen / Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg und Stade liegen vier wichtige Hafenstandorte in oder an unserer Region, die hier entsprechende Güterverkehre erzeugen. Die beiden Metropolen sind zudem beliebte Arbeitsplätze, so dass an die zuführenden Straßen und Bahntrassen hohe Anforderungen gestellt werden. Natürlich induzieren aber auch die in der Region ansässigen Unternehmen Verkehre, sei es für ihren Waren- und Rohstofftransport oder durch die Arbeitswege ihrer Angestellten. Nicht zuletzt ist der Elbe-Weser-Raum ein attraktives Urlaubsgebiet und muss entsprechend für die Touristen erreichbar sein.

Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird. Mobilität bleibt für Menschen wie Güter unabdingbar. Neue Entwicklungen wie der 3D-Druck oder Heimarbeitsplätze werden sicherlich Auswirkungen auf die Verkehrsmengen haben, aber auch in Zukunft werden der direkte menschliche Kontakt und der Transport von Gütern oder Rohstoffen bedeutend bleiben.

Hiermit umzugehen und die richtigen Infrastrukturangebote vorzuhalten, ist eine der wichtigsten politischen Aufgaben. Räume wie die Elbe-Weser-Region, die aktuell infrastrukturell eher unterentwickelt sind, sind besonders auf eine zukunftsweisende Verkehrsentwicklung angewiesen.

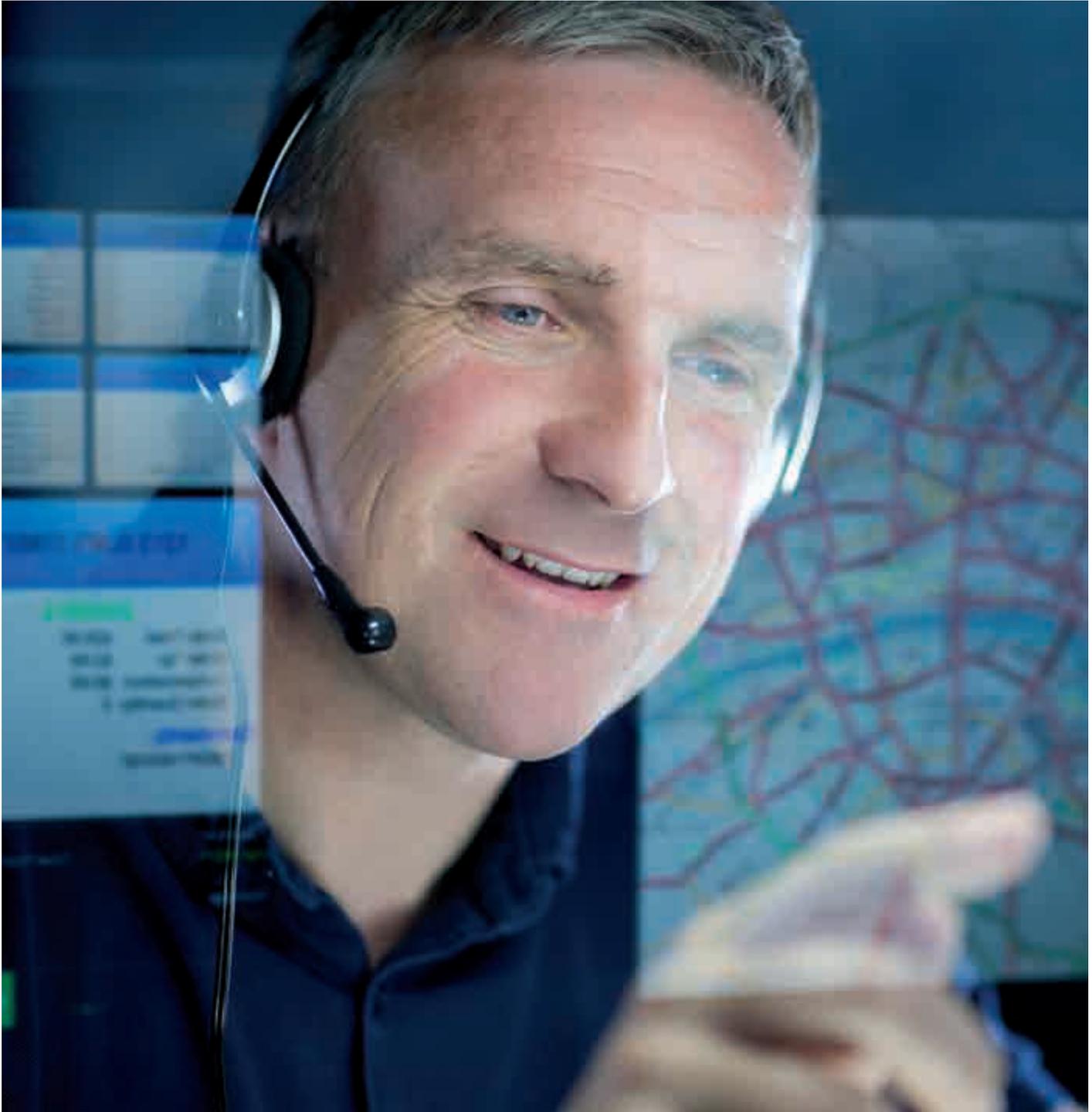
Mit dieser Neuauflage unseres Verkehrskonzeptes greifen wir die durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 gesetzten Rahmenbedingungen auf und zeigen, welche Verkehrsprojekte aus Sicht der Wirtschaft mit Priorität umgesetzt werden müssen. Denn nur eine zukunftsfähige Infrastruktur kann die Mobilität erhalten, die unsere Region braucht, um auch in Zukunft als Wirtschaftsstandort wie als Lebensraum attraktiv zu sein.



Inhaltsverzeichnis

VORWORT	3
■ SCHLÜSSELFAKTOR MOBILITÄT	6
■ METHODISCHES HERANGEHEN	9
■ VERKEHRSTRÄGER STRASSE	13
■ VERKEHRSTRÄGER SCHIENE	21
■ VERKEHRSTRÄGER WASSERSTRASSE	26
■ FLUGHÄFEN	28
■ DIE FÜNF WICHTIGSTEN VERKEHRSPROJEKTE IM ELBE-WESER-RAUM	29





SCHLÜSSELFAKTOR MOBILITÄT

Industrie und Handel sind von jeher auf eine gute verkehrliche Anbindung angewiesen. Nicht umsonst sind historische Stadtgründungen in der Regel an den Knotenpunkten wichtiger Straßen oder an günstigen Hafendstandorten erfolgt. Florierende Gewerbegebiete haben heute oftmals Anschluss an mindestens zwei Verkehrsträger – Schiene, Straße oder Wasserstraße – entsprechend bedeutend ist die Nähe eines Güterbahnhofes, Hafens oder einer Autobahn. Dies gilt umso mehr für ländliche Gebiete, die weniger kompakt sind als urbane Räume, in denen also längere Wege zu bewältigen sind und in denen jede Verzögerung durch eine schlechte Anbindung deutliche Wettbewerbsnachteile bringen kann.

Der Elbe-Weser-Raum ist insbesondere im zentralen Bereich infrastrukturell schlecht angebunden. Die vorhandenen Bundesstraßen als Hauptträger des überregionalen Verkehrs führen durch Ortslagen, sind chronisch überlastet und lassen so ein schnelles Durchqueren der Region oftmals nicht zu. Viele Speditionen nutzen das Elbe-Weser-Dreieck zudem als im Vergleich mit der A 1 kürzere Transitstrecke zwischen dem Hamburger und den bremischen Häfen, wodurch sich die Situation auf den Straßen weiter verschärft.

Mit Cuxhaven und Stade liegen zwei wichtige niedersächsische Seehäfen direkt im Elbe-Weser-Raum, deren Umschlagsmengen laut Seeverkehrsprognose des Bundes für 2030 weiter wachsen werden. Um diese Güter effektiv handhaben zu können, ist die Weiterentwicklung der multimodalen Hinterlandanbindung unumgänglich.

Aber auch im Kleinen ist der Zuwachs an Verkehr zu spüren: Veränderte Einkaufsgewohnheiten und der Onlinehandel erleichtern das Bestellen und Liefern nach Hause. Mehr und mehr Anteile des Straßenverkehrs sind auf solche Lieferungen zurückzuführen. Die Verkehrsplanung muss entsprechend reagieren.

Die Industrie- und Handelskammer Stade setzt sich kontinuierlich für eine Verkehrsinfrastruktur ein, die den Unternehmen zwischen Elbe und Weser optimale Bedingungen bietet. Dies bedeutet, Rohstoffe angeliefert zu bekommen und Produkte zum Kunden zu bringen. Es bedeutet aber auch, für das Personal leicht erreichbar und somit als Arbeitgeber attraktiv zu sein. Eine gute Infrastruktur dient dabei nicht nur den Unternehmen, sondern auch den Anwohnern, und bringt mehr positive Effekte als Belastungen in eine Region.

Die nach Ansicht der Wirtschaft wichtigsten Verkehrsprojekte stellt die IHK Stade regelmäßig in ihrem Verkehrskonzept vor. Die jetzt vorliegende Fassung ist eine überarbeitete Neuauflage des Konzeptes von 2013. Sie berücksichtigt die Entwicklungen der vergangenen vier Jahre, dabei insbesondere den Ende 2016 veröffentlichten Bundesverkehrswegeplan 2030 mit seiner neuen Zielsetzung sowie die Ergebnisse des Dialogforums Schiene Nord 2015, bei dem das über Jahrzehnte diskutierte Schienenprojekt Y-Trasse durch die sogenannten Alpha-Variante ersetzt wurde.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) setzt die Bundesregierung ihre Schwerpunkte im Infrastrukturausbau für die nächsten Jahre. Er umfasst mehr als 1.000 Einzelprojekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 269,6 Mrd. Euro; der Fokus liegt dabei auf der Beseitigung von Engpässen sowie der Stärkung der Hafenhinterlandanbindung für die prognostizierten Umschlagszuwächse. Dabei geht es dem Bund um den Erhalt des Bestandes nach dem Wahlspruch „Erhalt vor Neubau“: 69 Prozent aller Vorhaben sind Modernisierungs- und Ausbauprojekte.

Der BVWP gliedert die einzelnen Vorhaben dabei in vier Kategorien, wobei laut Bundesverkehrsministerium die Finanzierung für Projekte des Vordringlichen Bedarfs sichergestellt ist. Projekte aus dem Weiteren Bedarf haben nur geringe Chancen auf Umsetzung;

sie können finanziert werden, wenn sie bereits Planungsrecht haben und vordringliche Projekte nicht umgesetzt werden. Dabei sind die Bedarfe unserer Region bei der Bundesregierung erkannt worden: Von den zehn Vorhaben aus dem Elbe-Weser-Raum, die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt werden, sind acht als vordringlich kategorisiert. Die A 26 ist als laufendes und durchfinanziertes Projekt zudem nachrichtlich aufgeführt.

Dieses Konzept konzentriert sich auf die Entwicklung und Ausgestaltung der Infrastruktur. Ziel dabei ist es, diese Infrastruktur zukunftsfähig zu machen, also sicherzustellen, dass sie den künftigen Anforderungen des

Verkehrs mengenmäßig gewachsen ist und gleichzeitig schnell an neue technische Entwicklungen angepasst werden kann. Verkehrspolitik umfasst natürlich auch andere Faktoren und Entwicklungen, wie beispielsweise alternative Antriebstechnologien oder autonomes Fahren. Auch ist die Entwicklung der Infrastruktur von politischen Projekten und Diskussionen abhängig, zum Beispiel der Mauterhebung oder der Einführung einer Bundesfernstraßengesellschaft. Diese Themenfelder können hier nicht in gebotennem Umfang behandelt werden. Sie werden daher im laufenden Text als Einschübe vorgestellt und in eigenen Publikationen weiter verfolgt.

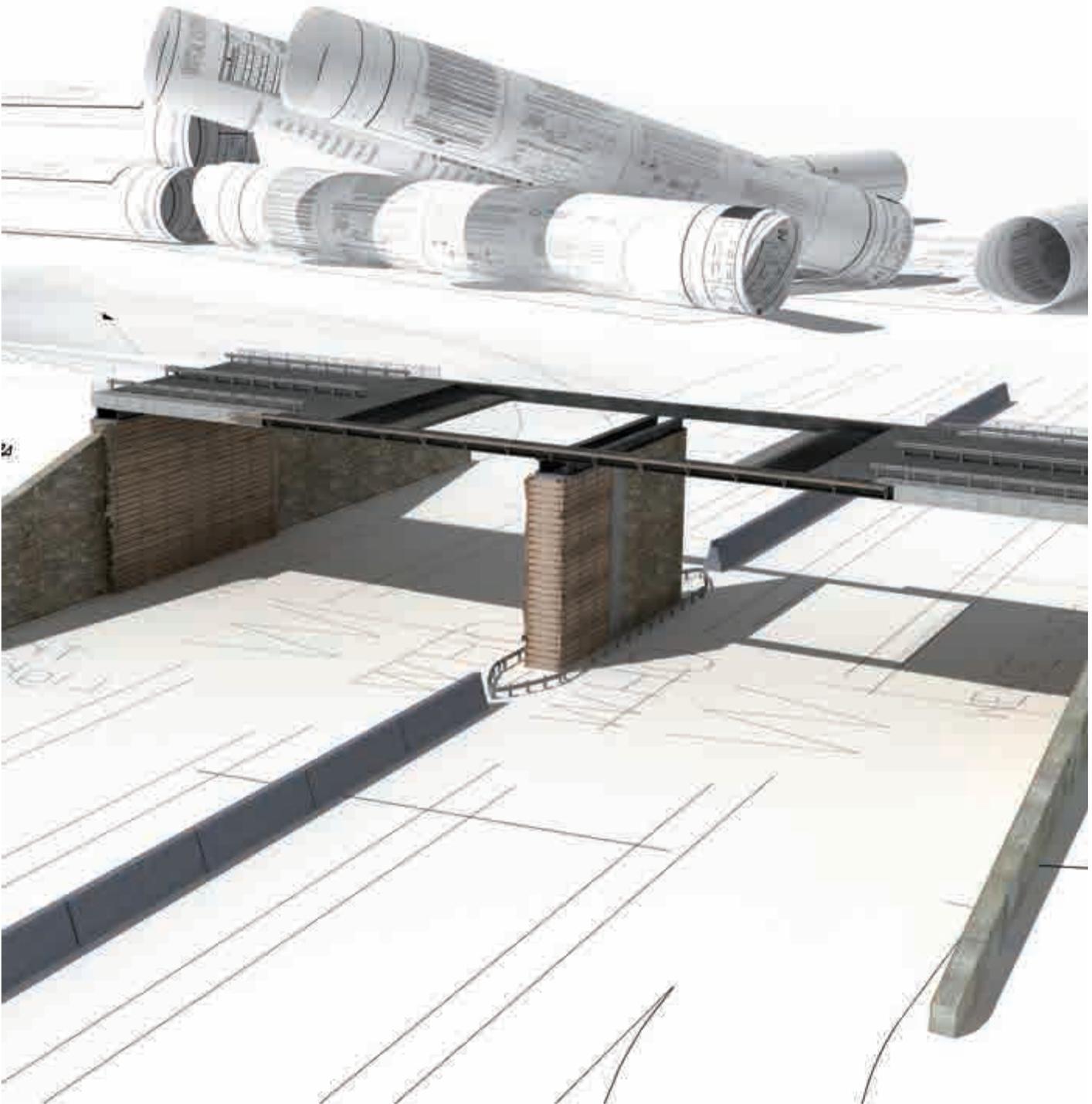
DAFÜR SETZT SICH DIE IHK STADE EIN

Grundlage der politischen Arbeit der IHK ist, dass alle Regionen im Elbe-Weser-Raum gut erreichbar sein müssen. Dies umfasst eine zuverlässige und schnelle Anbindung an das überregionale Straßennetz sowie die Pflege und den nachfrageorientierten Ausbau des Bestandes. Nachhaltige Infrastrukturentwicklung bedeutet dabei, bereits heute die Anforderungen der Zukunft mitzudenken und die Voraussetzungen dafür zu schaffen, neue Mobilitäts- und Antriebsformen mit möglichst geringem Aufwand zu implementieren.

Hierbei legt die IHK keine Präferenz auf eine bestimmte Technologie, sondern unterstützt alle Entwicklungen, die geeignet sind, Mobilität langfristig zum Nutzen Aller sicherzustellen.

Ein intelligenter Infrastrukturausbau muss dabei so gestaltet sein, dass die Belastungen für die Region und ihre Einwohner möglichst gering gehalten werden. Infrastrukturvorhaben werden in einem dicht besiedelten Staat wie Deutschland allerdings immer jemandem Nachteile bringen. Daher ist es wichtig, diese möglichst auszugleichen, um Akzeptanz zu schaffen.

Für Betrieb und Erhalt der Infrastrukturen muss ausreichend finanzieller und personeller Spielraum zur Verfügung stehen. Die Erhebung von Steuern, um nutzerbezogene Abgaben zu ergänzen, kann dabei ein sinnvoller Weg sein. Dieser darf aber nicht dazu führen, dass deutsche Unternehmen geschwächt werden und im internationalen Vergleich Nachteile erleiden.



METHODISCHES HERANGEHEN

Die Grundlage des Konzeptes bildet ein Katalog von 19 Infrastrukturprojekten, die sich aus den im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Maßnahmen sowie weiteren Vorhaben, die in der Region oftmals schon seit vielen Jahren diskutiert und gefordert werden, zusammensetzen. Diese Projekte wurden durch das Ehrenamt der IHK bewertet: Im April 2017 hatten 289 Unternehmer, die in der Vollversammlung und verschiedenen Ausschüssen aktiv sind, die Möglichkeit, online ihre Einschätzung zur Bedeutung und den Auswirkungen der einzelnen Vorhaben abzugeben und gegebenenfalls weitere Projekte vorzuschlagen. 50 Unternehmer haben diese Gelegenheit wahrgenommen.

Die Bewertung der einzelnen Projekte erfolgte dabei an Hand einer Matrix. In fünf Kategorien konnte angegeben werden, für wie bedeutsam die Wirkung des Vorhabens eingeschätzt wurde:

1. Überregionale Wirkung

Das Projekt entfaltet eine Wirkung, die über die lokale Ebene hinausgeht. Es ist ein wichtiger Bestandteil des überregionalen Verkehrsnetzes und quert eine Vielzahl an Regionen. Es kann entsprechend nicht ausschließlich am Nutzen für den Kammerbezirk gemessen, sondern muss im größeren Kontext gesehen werden. Eine hohe überregionale Bedeu-

tung entfalten beispielsweise europäische Transitrouten.

2. Verbesserte Anbindung

Dieses Kriterium konzentriert sich auf die Bedeutung des Projektes für den Elbe-Weser-Raum. Ein Vorhaben, das hier hoch bewertet wird, hilft, die einzelnen Bereiche des IHK-Bezirktes besser an das überregionale Straßennetz anzuschließen. Es erleichtert somit den Personen- und Warenverkehr sowohl in die als auch aus der Region.

3. Verbesserte interne Erschließung

Ein Vorhaben, das hier hoch bewertet wird, hilft maßgeblich, den Verkehrsfluss innerhalb der Region zu verbessern. Fahrtzeiten werden verkürzt, Engstellen aufgelöst und Verkehrsstaus vermieden. Gegebenenfalls werden neue Wegebeziehungen geknüpft.

4./5. Ent- und Belastung der Region

Verkehr erzeugt Belastungen entlang der jeweiligen Trasse. Dies können Geräusch- oder Schadstoffemissionen sein, aber auch persönliche Einschränkungen, beispielsweise durch Zeitverlust auf Grund stauanfälliger Bereiche. Auch die Trasse selber kann als Belastung wahrgenommen werden, beispielsweise durch ihre Barrierewirkung oder aus optisch-ästhetischen Gründen.

Diese beiden Kriterien zeigen auf, inwiefern ein neues Projekt hilft, bestehende Belastungen zu verringern oder stattdessen neue

AUTONOMES FAHREN



Die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen wird derzeit stark vorange-
trieben. In Niedersachsen ist 2017 in der Region Braunschweig das erste
Testfeld für den Einsatz im normalen Straßenverkehr ausgewiesen wor-
den. Die IHK Stade macht sich stark dafür, die notwendigen Grundlagen
für autonomes Fahren auch im ländlichen Raum zu erforschen.

Der Einsatz selbststeuernder Fahrzeuge, von Paketdrohnen über Taxis
und Busse bis hin zum Schwerverkehr, wird dabei große Auswirkungen auf
das Logistik- und Transportgewerbe haben. Die IHK begleitet die Entwick-
lungen in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Unternehmen.

schaft und die Situation damit eher verschlechtert.

Für die Bewertung stand eine Skala von „sehr hohe Bedeutung“ (++) bis „sehr geringe Bedeutung“ (--) zur Verfügung. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind in der Tabelle auf Seite 12 zusammengefasst.¹ Dabei wurde den Bewertungssymbolen ein Zahlenwert zugewiesen (von ++ = 4 bis -- = 0), die für jedes Projekt addiert und anschließend entsprechend der Anzahl an Antworten gewichtet wurden. So ergibt sich der angegebene Durchschnittswert der positiven Auswirkungen, der die Rangfolge der Projekte bestimmt.

Diesem positiven Wert wurden die Einschätzungen zur Belastung, die jedes Projekt erzeugt, entgegengestellt. Hier sprechen niedrige Werte für eine erwartete gute Verträglichkeit des Projektes. Es zeigt sich deutlich, dass sich die regionale Wirtschaft bei allem Ringen um den Ausbau der notwendigen Infrastruktur durchaus den möglichen negativen Auswirkungen bewusst ist und bestimmte, noch vor Jahren lautstark geforderte Vorhaben mittlerweile kritischer sieht.

Bei der Rangfolge der Verkehrsprojekte mag es zu Unterschieden zwischen der hier vorgenommenen Bewertung durch die Wirtschaft und der regional wahrgenommenen Bedeutung kommen. Dies ist darin begründet, dass Teilnehmer aus allen fünf Landkreisen des Elbe-Weser-Raumes² alle Projekte bewerten konnten. Dabei mag die spezielle Bedeutung, die einem Vorhaben zugemessen wird, mit zunehmender Entfernung abnehmen. Viele Unternehmer haben daher auch Vorhaben, die nicht in ihrem direkten Wirkungskreis liegen, nicht bewertet. Da unternehmerische Interessen nicht an



Verwaltungsgrenzen Halt machen, lässt sich die Auswertung der Antworten aber nicht weiter regional einschränken. Die Ergebnisse spiegeln daher den Blick der Gesamtregion auf die Projekte wider.

Im Herbst 2017 hat die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Stade dieses Verkehrskonzept beschlossen. Damit stellt es die Grundlage ihres verkehrspolitischen Handelns für die kommenden Jahre dar.

E-MOBILITÄT

Vor dem Hintergrund der internationalen Klimaschutzbemühungen setzen Fahrzeughersteller mehr und mehr auf den Einsatz alternativer Antriebstechnologien. Am prominentesten ist derzeit die Elektromobilität, bei der viel in Forschung und Entwicklung, aber auch in den Aufbau der Ladeinfrastruktur und Kaufanreize investiert wird. Aktuell sind sowohl die zu erreichenden Entfernungen noch zu gering als auch die Anschaffungskosten zu hoch, um die Fahrzeuge massentauglich an den Markt zu bringen. Die IHK Stade unterstützt die Entwicklung innovativer Antriebsformen und ihre Markteinführung.

¹Eine detaillierte Aufarbeitung der Umfrageergebnisse kann bei Interesse bei der IHK Stade angefragt werden.

²Cuxhaven 10 Teilnehmer; Osterholz 3; Rotenburg 4; Stade 19; Verden 5; keine Angabe 9

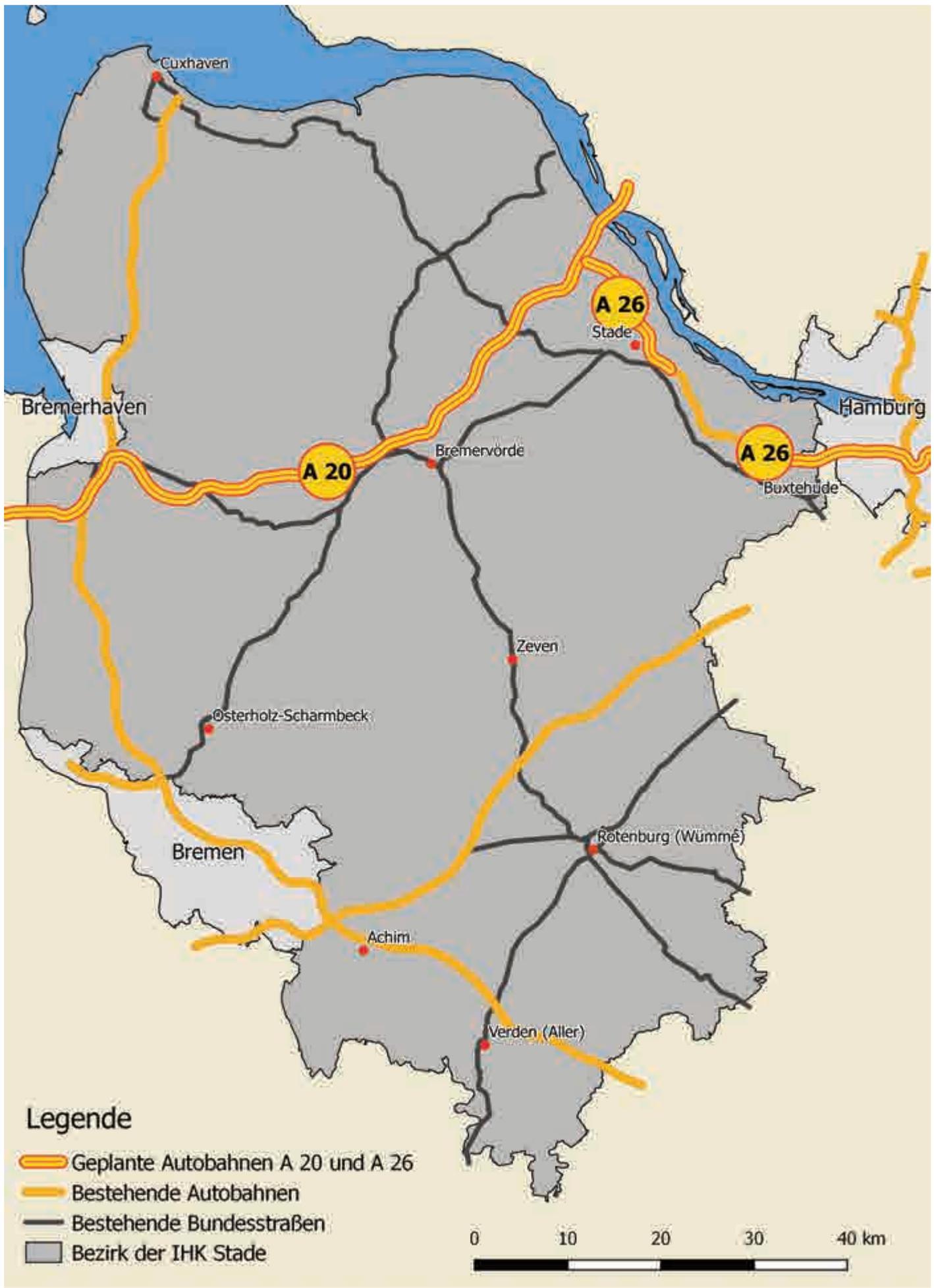
Ergebnis der Online-Umfrage 2017

Projekt	Überregionale Wirkung	Verbesserte Anbindung	Verbesserte interne Erschließung	Entlastung der Region	Durchschnitt positive Effekte	Belastung der Region
A 26	+	++	+	++	3,52	0,94
A 20	++	++	+	+	3,36	1,39
Ertüchtigung Bahnanbindung Cuxhaven	+	+	+	+	3,10	1,41
Ausbau B 73	+	+	+	+	3,05	1,04
Schienenverbindung Alpha-E	+	+	+	+	3,05	1,55
Ertüchtigung evb-Netz	+	+	+	+	2,94	1,48
Ausbau Industriegleis Stade-Bützfleth	+	+	+	+	2,91	1,31
Verlegung B73	+	+	+	+	2,77	1,63
B74 - Ortsumgehung Ritterhude	+	+	+	+	2,72	1,51
Weser- und Allerquerungen	+	+	+	+	2,70	1,47
B71 - Ortsumgehung Zeven	+	+	o	+	2,59	1,45
B71 - Ortsumgehung Selsingen	+	+	+	+	2,59	1,50
Neubau Ostebrücke Hechthausen	o	+	+	+	2,45	1,50
B75 - Ortsumgehung Scheeßel	o	+	o	+	2,42	1,59
A27 Anschlussstelle Achim-West	o	+	+	o	2,40	1,76
Fahrrinnenanpassung Weser	+	+	o	o	2,34	1,74
Weiterentwicklung Sea-Airport Nordholz	+	+	o	o	2,30	2,08
Fahrrinnenanpassung Elbe	+	o	o	o	2,08	2,56
Weiterentwicklung Flugplatz Rotenburg	o	o	o	o	1,79	1,92

Die Bewertung der Projekte erfolgte von „Sehr geringe Bedeutung (-- / -2)“ bis „Sehr hohe Bedeutung (++ / +2)“. Zur Auswertung wurden die Ergebnisse addiert, durch die Anzahl der abgegebenen Antworten geteilt und der Übersicht halber grafisch aufbereitet. Dabei entsprechen die Werte: -2 bis -1,5 --, -1,49 bis -0,5 -, -0,49 bis 0,49 o, 0,5 bis 1,49 +, 1,5 bis 2 ++. Die ersten vier Werte ergeben zusammen den „Durchschnitt positive Effekte“, der zahlenmäßig den erwarteten Belastungen entgegengestellt wird.



VERKEHRSTRÄGER STRASSE



Küstenroute A 20

Die Autobahn A 20 ist das zentrale norddeutsche Autobahnprojekt. Nach ihrer Fertigstellung wird sie alle bedeutenden Hafenstandorte der Küstenländer verbinden und so eine bessere Anbindung der Seehäfen an das überregionale Verkehrsnetz ermöglichen. Zudem wird sie an die Straßennetze in den westlichen und östlichen Nachbarländern anschließen und damit eine europäische Magistrale zwischen Amsterdam und Tallinn bilden.

In der Elbe-Weser-Region wird sie dringend benötigte Entlastungseffekte für die Bundesstraßen bringen und Gewerbeentwicklung entlang ihres Verlaufes ermöglichen. Durch den neuen Elbtunnel können zudem die Re-

gionen nördlich und südlich der Elbe besser zusammenwachsen und die Unternehmen dort neue Geschäftsfelder erschließen. Nicht zuletzt wird die A 20 helfen, den Hamburger Elbtunnel zu entlasten, da Transitverkehre die Stadt nun weiträumig umfahren können.

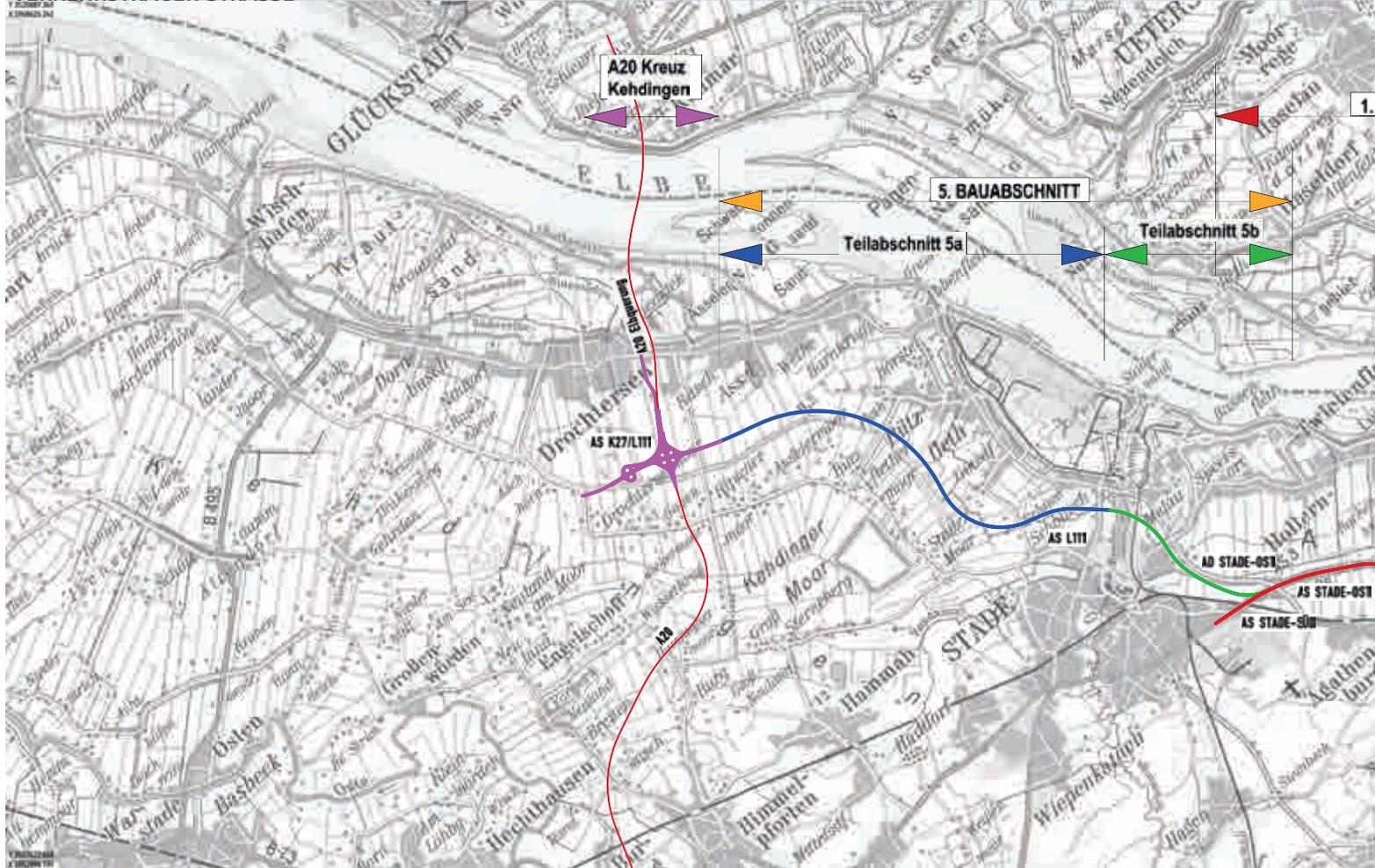
Das Autobahnprojekt ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Vordringlichen Bedarf mit einem Finanzierungsbedarf der niedersächsischen Abschnitte von rund 2,6 Mrd. Euro aufgeführt. Die IHK Stade setzt sich seit langem für die Realisierung des Projektes ein und fordert, die Möglichkeiten, die der BVWP bietet, zu nutzen, um die Planungen und die Realisierung jetzt schnell voranzutreiben.



³ **Detailinformationen finden sich unter:**
www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/grosse_einzelprojekte/kuestenautobahn_a_20/die-kuestenautobahn-a-20-78526.html

Aktueller Umsetzungsstand³

Abschnitt	Länge	Stand
BA 1 – Westerstede bis Jaderberg	13,0 km	Planfeststellungsverfahren läuft
BA 2 – Jaderberg bis Schwei	22,4 km	Gesehen-Vermerk 2016 erfolgt
BA 3 – Schwei bis Weser	10,4 km	Gesehen-Vermerk 2016 erfolgt
BA 4a – Weser bis Stotel	6,7 km	Scoping 2011, Planungen laufen
BA 4 – Stotel bis Heerstedt	16,1 km	Scoping 2011, Planungen laufen
BA 5 – Heerstedt bis Bremervörde	19,2 km	Scoping 2012, Planungen laufen
BA 6 – Bremervörde bis Elm	12,4 km	Planfeststellungsverfahren läuft
BA 7 – Elm bis Drochtersen	18,6 km	Gesehen-Vermerk 2016 erfolgt
BA 8 – Elbquerung	4,0 km	Niedersachsen: Planfeststellung erfolgt und rechtskräftig Schleswig-Holstein: Planfeststellungsbeschluss wird nachgebessert
Weitere Bauabschnitte in Schleswig-Holstein	ca. 80km	Planungen laufen, neue Regierung hat im Juli 2017 eine Neubewertung aller vorhandenen Planunterlagen angekündigt



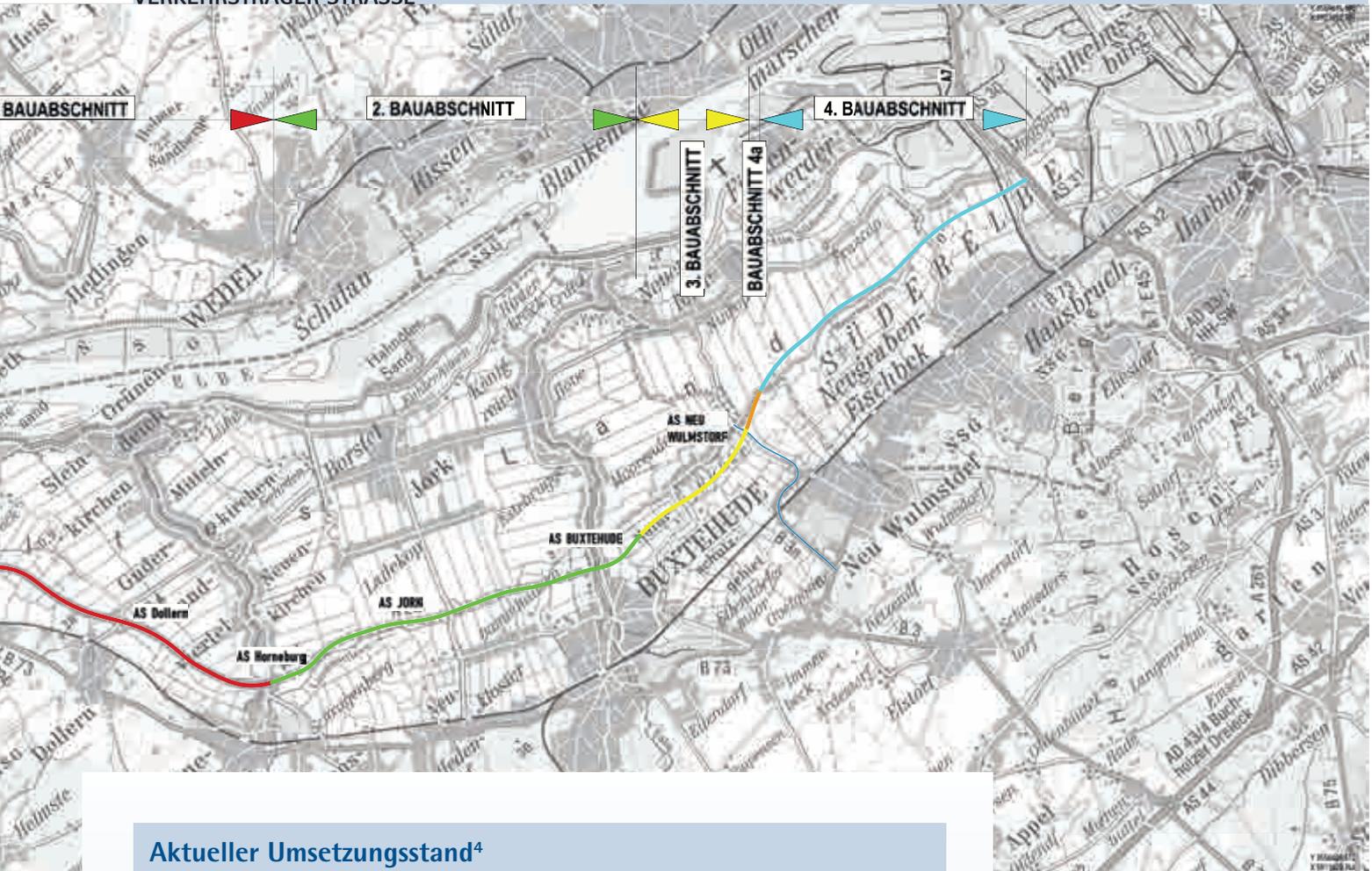
Autobahn A 26

Der Wirtschaftsraum Stade mit seinen vielen Unternehmen, dem großen Industriegebiet und dem Seehafen Stade-Bützfleth liegt nah an Hamburg, ist aber dennoch schlecht angebunden. In Richtung der A 7 im Osten gelangt man von hier nur durch das Alte Land, über eine Kreis- und eine Landesstraße, die beide durch enge Ortslagen führen. Die B 73 als Hauptverbindung ist seit Jahrzehnten ein bemängeltes Nadelöhr. Die A 26 soll die Anbindung maßgeblich verbessern und das nachgelagerte Netz, insbesondere von Schwerverkehren, entlasten. Mit dem Anschluss an die geplante A 20 in Drochtersen wird sie schließlich auch die schnellere Erreichbarkeit von Bremen oder Zielen in Schleswig-Holstein ermöglichen. Zudem hilft

sie, die touristischen Ziele im Raum Kehdingen besser anzuschließen.

Die A 26 befindet sich im Bau. Von fünf Bauabschnitten sind zwei nahezu abgeschlossen. Voraussichtlich 2021 soll Neu Wulmstorf erreicht und dort der Anschluss an die B 3n geschaffen sein. Die Anbindung an die A 7 ist für 2023/24 geplant. Dieser Zeitplan muss im Interesse der gesamten Region unbedingt eingehalten werden.

Auf Grund des guten Baufortschrittes ist die A 26 im Bundesverkehrswegeplan 2030 als Laufendes / Fest Disponiertes Projekt mit einer noch ausstehenden Investitionssumme von rund 395 Mio. Euro aufgeführt.



Aktueller Umsetzungsstand⁴

Abschnitt	Länge	Stand
BA 1 – Stade bis Horneburg	11,2 km	unter Verkehr
BA 2a – Horneburg bis Jork	4,45 km	unter Verkehr
BA 2b – Jork bis Estequerung	3,8 km	Fertigstellung 2018
BA 2c – Estequerung bis Buxtehude	1,0 km	Fertigstellung 2019
BA 3 – Buxtehude bis Neu Wulmstorf	4,1 km	Fertigstellung 2021
BA 4 – Neu Wulmstorf bis A 7	8,7 km	Planfeststellungsverfahren läuft, Fertigstellung 2023/24 vorgesehen
BA 5 – Drochtersen bis Stade	15,76 km	Planfeststellungsverfahren läuft

⁴ Detailinformationen finden sich unter:
www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/grosse_einzelprojekte/planung_und_bau_autobahn_26/planung-und-bau-der-autobahn-26-zwischen-drochtersen-und-dem-anschluss-an-die-a-7-78391.html



A 27 Anschlussstelle Achim-West

Im Bereich des Bremer Kreuzes kommt es auf den Autobahnausfahrten, insbesondere in das Gewerbegebiet Bremen-Mahndorf, immer wieder zu Behinderungen. Hierunter leiden die Anwohner, insbesondere in Achim, wie auch die ansässigen Betriebe, die dadurch für Kunden und Lieferanten schlechter zu erreichen sind. Als Entlastungsmöglichkeit ist geplant, an der A 27 eine neue Abfahrt zu errichten. Der Verkehr soll von hier über eine

neue, die A 1 querende Brücke eine dritte Möglichkeit erhalten, nach Mahndorf zu gelangen. Parallel dazu soll entlang dieser Straßenanbindung ein neues Gewerbegebiet entwickelt werden. Die IHK Stade unterstützt die regionalen Akteure bei den hierzu laufenden Realisierungsgesprächen mit den Ländern Niedersachsen und Bremen, um die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Raum Achim zu fördern.

Aus- und Umbau der B 73

Die B73 ist die Hauptschlagader zwischen Hamburg und Cuxhaven. Lange Jahre war sie vor allem für ihre Stauanfälligkeit und die hohe Zahl an Unfällen bekannt, was in ihrer Führung in Ortslagen, uneinsichtige Bereiche und einen hohen Anteil landwirtschaftlicher Verkehre begründet war. Die bereits fertiggestellten Abschnitte der A 26 konnten hier zwischen Buxtehude und Stade schon merkbare Entlastung bringen; Richtung Westen gibt es aber weiterhin eine Vielzahl an Nadelöhren.

Um dies anzugehen, führt der Bundesverkehrswegeplan 2030 sowohl den Abschnitt Otterndorf – Cadenberge als auch die vorgesehene Ortsumgehung Cadenberge als Vordringlichen Bedarf mit einem Volumen von zusammen rund 53 Mio. Euro auf. Allerdings reicht dies aus Sicht der IHK Stade nicht aus. Vielmehr muss auch der Abschnitt zwischen Otterndorf und Cuxhaven zeitnah

weiter ausgebaut werden, um eine Entlastung zu schaffen. Dringend zu ersetzen ist zudem die Ostebrücke in Hechthausen, die bereits heute aus Tragfähigkeitsgründen geschwindigkeitsreduziert ist. Die Baumaßnahmen sollen 2019/20 beginnen, ein früherer Maßnahmenbeginn wäre allerdings wünschenswert.

Als Alternative zum weiteren Ausbau der Bestandstrasse gibt es weiterhin Planungen, die B 73 zwischen Cadenberge und Drochtersen komplett neu zu führen und sie dort an die A 20 anzuschließen. Für dieses Projekt ist jedoch ein längerer Realisierungshorizont zu erwarten. Auch der Bundesgesetzgeber hat es nur als Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Die IHK begleitet die Planungen, setzt sich aber vorrangig für die kurzfristiger zu realisierenden Projekte entlang der B 73 ein.

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Deutschland schiebt einen Investitionsstau im Straßenbau vor sich her. Der Investitionshochlauf der Bundesregierung entschärft die Situation ein wenig, der Fokus des Bundesverkehrswegeplanes auf Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen wird ebenfalls dazu beitragen, die Situation zu verbessern. Neben der Finanzierung über Steuermittel soll nach dem Willen der Bunderegierung auch die Nutzerfinanzierung einen hohen Stellenwert einnehmen. Die IHK Stade unterstützt diesen Gedanken im Sinne der Verursachergerechtigkeit. Vor dem Hintergrund steigender Steuereinnahmen – auch aus verkehrsbezogenen Leistungen – setzt sie sich jedoch dafür ein, dass diese Maut angemessen gering ausfällt und Unternehmen nicht in ihrer Wettbewerbsfähigkeit einschränkt.



Ortsumfahrungen

In Ermangelung einer Autobahn, die Verkehre durch den Elbe-Weser-Raum führt, fungieren die Bundesstraßen 71, 74 und 75 als Hauptverbindungswege nicht nur für regional erzeugte Verkehre, sondern auch für den Transit, insbesondere für Transporte zwischen Hamburg und Bremen. Dies führt dazu, dass diese Bundesstraßen, vor allem in den Ortslagen, stark belastet werden. Darunter leiden die Verkehrsteilnehmer, aber auch die Anwohner und anliegenden Unternehmen, die mit Emissionen und schlechter Erreichbarkeit zu kämpfen haben.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 führt in der Region daher auch folgerichtig vier Ortsumfahrungsprojekte auf, davon drei

B 71 – Ortsumfahrung Zeven

Zeven liegt auf der wichtigen Transitstrecke von Bremervörde zur Autobahn A 1. Der Durchgangsverkehr belastet den innerstädtischen Bereich sehr stark. Mit Realisierung

B 71 – Ortsumfahrung Selsingen

Auch der Kernbereich Selsingens ist von den starken Verkehren auf der B 71 betroffen. Anders als in Zeven legt der BVWP allerdings geringere Fahrzeugmengen zu Grunde, so

B 74 – Ortsumfahrung Ritterhude

Die B 74 ist eine der Hauptarterien des Verkehrs im Elbe-Weser-Raum. Die Ortsdurchfahrten in Ritterhude und Scharmbeckstotel sind hierdurch und durch starke Pendlerströme hoch belastet. Eine Neuführung der

B 75 – Ortsumfahrung Scheeßel

Scheeßel ist stark von der den Ortskern querenden B 75 geprägt. Bei Störungen auf der A 1 kommen regelmäßig Ausweichverkehre hinzu. Technisch ist die Ortsdurch-



im Vordringlichen Bedarf. Auch die IHK Stade setzt sich für den Bau von Ortsumfahrungen an besonders sensiblen Stellen ein, um den Verkehrsfluss in der Region effektiv und verträglich zu gestalten.

der A 20 ist davon auszugehen, dass sich diese Situation weiter verschlechtern wird. Der BVWP erkennt hier Vordringlichen Bedarf und veranschlagt für die Umsetzung der Ortsumgehung 10 Mio. Euro.

dass dieses Projekt als Weiterer Bedarf eingestuft wurde. Es bestehen also nur geringe Aussichten darauf, die für eine Realisierung im Gültigkeitszeitraum notwendigen 20 Mio. Euro zu erhalten.

B 74 in diesem Bereich soll diese Situation entschärfen. Das Projekt wird im BVWP im Vordringlichen Bedarf aufgeführt und mit etwa 28 Mio. Euro veranschlagt. Mit der erfolgten Linienbestimmung ist 2015 der erste wichtige Schritt zur Realisierung gemacht worden.

führung zudem nicht mehr auf dem Stand einer Bundesstraße. Deshalb sieht der BVWP den Vordringlichen Bedarf für eine Entlastungsstraße mit einem Investitionsvolumen von ca. 15 Mio. Euro.

Weser- und Allerquerungen

Deutschlandweit sind etwa 5% der Brücken an Fernstraßen dringend sanierungsbedürftig, das sind rund 2.500. Weitere zwei Drittel sind in einem befriedigenden oder ausreichenden Zustand und werden damit in absehbarer Zeit Handlungsbedarf aufweisen. Gründe dafür sind die Zunahme der Verkehrsmengen, die die ursprünglich berechneten Werte oftmals weit überschreiten, sowie über Jahrzehnte unzureichende Investitionen in den Erhalt.

Auch im Elbe-Weser-Raum sind Bauwerke betroffen, aktuell ist das besonders im Land-

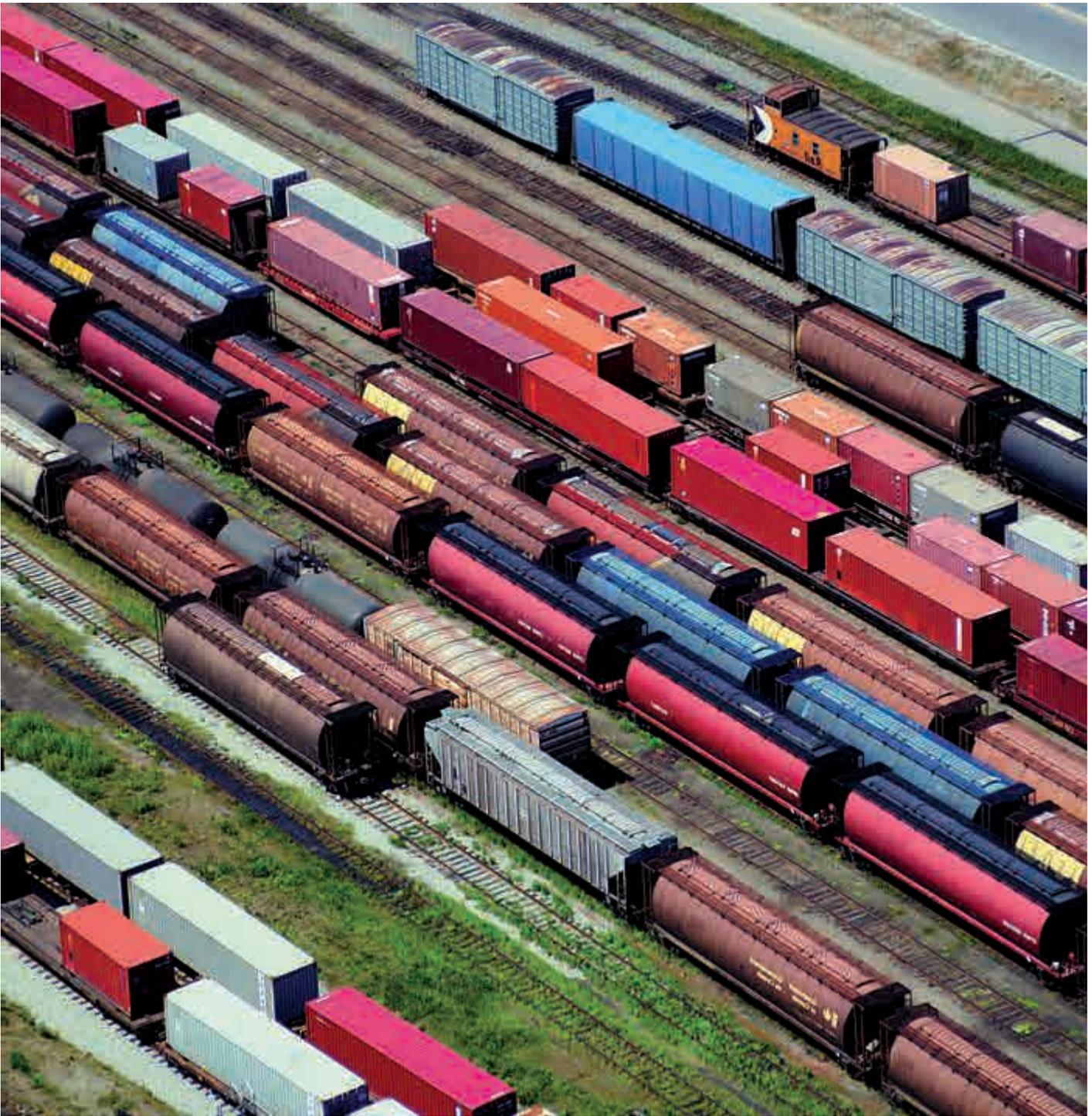
kreis Verden zu bemerken. Hier stellen die Brücken über Aller und Weser wichtige Verbindungen zwischen den einzelnen Regionsteilen dar. Sanierungsmaßnahmen führen dabei regelmäßig zu starken Behinderungen oder langen Umwegen. Daher ist aus Sicht der Wirtschaft dafür Sorge zu tragen, dass der Zustand der Brücken regelmäßig überprüft und Mängel kurzfristig behoben werden, um langfristige Störungen zu verhindern. Auch die Ertüchtigung bestehender Bauwerke für mehr oder schwerere Verkehre oder gar ein Neubau weiterer Querungen muss als denkbare Lösung möglich sein.

PLANUNGSKAPAZITÄTEN

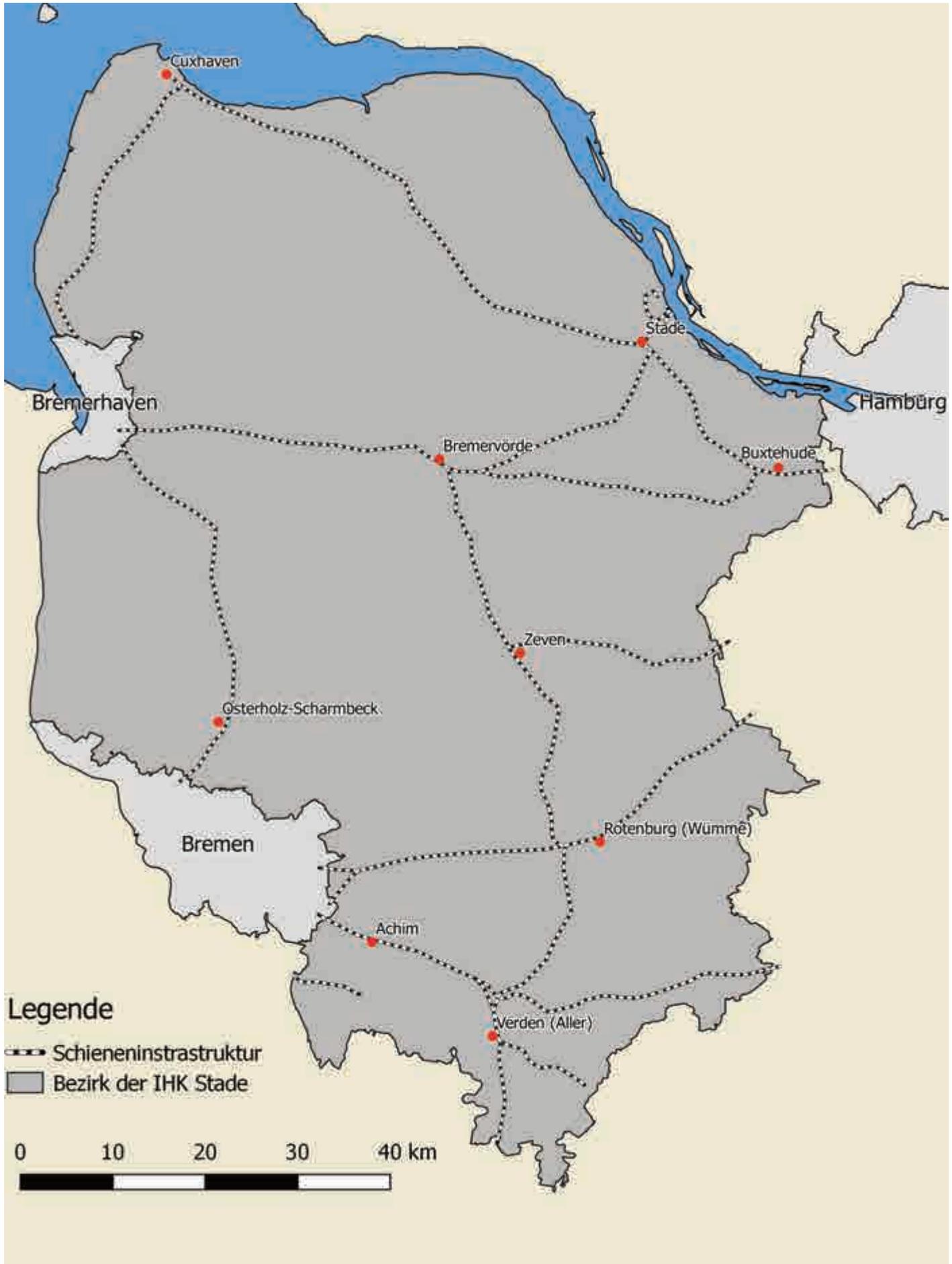


In vielen Behörden fehlen Fachkräfte, um sicherzustellen, dass Infrastrukturprojekte kurzfristig umgesetzt werden können: Dies betrifft die Planungs- wie auch die Genehmigungsbehörden und hat mit der Personalpolitik der vergangenen Jahre aber auch mit immer komplexer werdenden Verfahren zu tun. Viele Behörden stellen im Kontext des Bundesverkehrswegeplanes nun neue Ingenieure ein – und konkurrieren dabei mit der Bauwirtschaft. Gleichzeitig verlagert der Bund die Verantwortung für den Autobahnbau ab 2018 von den Ländern in eine neue Bundesfernstraßengesellschaft, was Effizienzgewinne bringen soll.

Die IHK Stade unterstützt Vorhaben, die zu einer Beschleunigung von Baumaßnahmen führen. Der Aufbau einer neuen Gesellschaft muss aber deutliche Vorteile bringen und darf nicht ineffektive Doppelstrukturen schaffen.



VERKEHRSTRÄGER SCHIENE



Ertüchtigung der Bahnanbindung Cuxhavens

Cuxhaven ist an den Schienenpersonen- wie -güterverkehr in Richtung Bremen und Hamburg gut angebunden. Beide Verbindungen haben noch Potenzial zur Aufnahme weiterer Züge, beispielsweise durch eine Blockverdichtung. Jedoch stellt die fehlende Elektrifizierung der Trassen eine Einschränkung dar.

In Richtung Hamburg erschweren zudem mehrere sanierungsbedürftige Brücken den Verkehr. Insbesondere zu nennen sind die Brücken über die Aue, den Hadelner Kanal und die Medem, die bis 2018 saniert werden und bis dahin z. T. nur extrem reduzierte Geschwindigkeiten zulassen. Die nur eingleisige Ostebücke in Hechthausen stellt weiterhin einen Flaschenhals in der ansonsten zweigleisigen Strecken dar.

Die bedeutendste Engstelle liegt jedoch in Hamburg-Hausbruch, wo die Hafenbahn auf das Hauptgleis einfädelt und die Kapazitäten der Trasse ausgeschöpft werden. Hier wären Erweiterungen auf Grund der dicht angrenzenden Bebauung nur sehr großräumig möglich. Schlussendlich limitieren die Kapazitäten in Cuxhaven den möglichen weiteren Ausbau, da Umschlagseinrichtungen, Wartegleise und Lagerflächen begrenzt sind.



Grundsätzlich gilt aus Sicht der Wirtschaft, dass zur Sicherung und Stärkung des Hafensstandortes Cuxhaven die Gleisanlagen weiter ausgebaut und zukunftsfähig gemacht werden müssen. Auch auf Bundesebene wird dies so gesehen. Der Bundesverkehrswegeplan führt daher die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Strecke Cuxhaven – Stade im potenziellen Bedarf auf, eine Umsetzung ist also bis 2030 denkbar.

Schienenverbindung Alpha-E

Für den Transport der in den norddeutschen Seehäfen umgeschlagenen Güter ist eine gute Hafenhinterlandanbindung von großer Bedeutung. Hamburg, Bremen und Hannover sind dabei wichtige Knotenpunkte im Bahnverkehr. Durch das stetige Mengenwachstum im Seeverkehr sind ihre Kapazitäten in den vergangenen Jahren immer weiter an ihre Grenzen geführt worden. Die über Jahrzehnte diskutierte Y-Trasse, die den Bahnverkehr zwischen den Städten verbessern sollte, wurde nach umfangreichen Protesten aus den Anrainerregionen während des Dialogforums Schiene Nord 2015 durch die sogenannte Alpha-E-Variante ersetzt. Hierbei sol-

len anstelle großmaßstäblicher Neubauten vorrangig Bestandsstrecken wie die Amerikalinie oder der Bereich zwischen Verden und Rotenburg ertüchtigt werden.

Dieser Kompromiss kam nur dadurch zustande, dass umfangreiche Bedingungen der Regionen, beispielsweise zu erweitertem Lärmschutz, aufgenommen wurden. Diese wurden von Seiten der Wirtschaft als zu weitgehend bewertet und nicht mitgetragen. Nichtsdestotrotz unterstützt die IHK den gefunden Trassenverlauf und setzt sich für eine schnelle und regionsverträgliche Umsetzung ein.



Auch Landes- und Bundespolitik unterstützen die Bedingungen der Region, dadurch konnte das Projekt als Vordringlich in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Runde Tische an den einzelnen Ausbauabschnitten sollen zusammen mit einem Projektbeirat dafür Sorge tragen, dass das Projekt kooperativ umgesetzt werden kann. Die IHK Stade nimmt am Runden Tisch für den Bereich Rotenburg – Verden teil und wird sich auch in weiteren, zukünftig einzusetzenden Gremien im Interesse der Wirtschaft engagieren.

Ertüchtigung des evb-Netzes

Das Schienennetz im Zentrum des Elbe-Weser-Raumes befindet sich im Eigentum der Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb). Auf dem in fünf Abschnitte eingeteilten, 235 km langen Gleisnetz werden vorrangig Güter transportiert. Zwischen Bremerhaven und Buxtehude verkehren zudem Personenzüge, zwischen Stade und Osterholz-Scharmbeck im Sommer zusätzlich der historische Moorexpress.

Die evb ertüchtigt noch bis 2018 ihr Netz: Gleisanlagen und Bahnübergänge werden erneuert und die Signalanlagen auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Diese Maßnahmen helfen, den überlasteten Bahnknoten Bremen zu entlasten, indem Züge aus Bremerhaven über Rotenburg Richtung Hannover geführt werden. Im Zusam-

menhang der Arbeiten am Alpha-E-Projekt wäre es zudem sinnvoll, die Verbindung Rotenburg – Visselhövede zu reaktivieren. Dadurch könnten weitere Verkehre direkt in Richtung Osten geleitet werden, ohne den Abschnitt Rotenburg – Verden passieren zu müssen.

Grundsätzlich ist zudem immer wieder zu prüfen, ob weitere Strecken für den Güter- wie Personenverkehr erschlossen werden können, um die Region als Wohn- wie auch Gewerbestandort noch attraktiver zu machen. Da dies von einem privatwirtschaftlichen Unternehmen nicht allein geleistet werden kann, wäre hierfür ein finanzielles Engagement der Region wie auch des Landes notwendig.



Ausbau des Industriegleises Stade-Bützfleth

Der Seehafen Stade-Bützfleth ist derzeit über Straße und Wasserstraße angebunden. Er ist ein wichtiger Standortfaktor für den chemcoast park Stade und hat die Möglichkeit, weitere Impulse für die Region zu geben. Um die vorhandenen Entwicklungspotenziale zu heben ist es notwendig, den Hafen trimodal anzuschließen. Eine Gleisanbindung hat derzeit jedoch nur das benachbarte Industriegebiet mit dem Industriebahnhof Stade-Brunshau-

sen. Die IHK setzt sich zur Stärkung des Standortes für die Erweiterung des Industriegleises bis in den Hafen ein und unterstützt dahingehende Aktivitäten des Seehafen Stade e. V. Derzeit finden gemeinsame Planungen von Hansestadt und dem niedersächsischen Straßenbauamt statt, um die parallel laufenden Trassen des Gleises und der A 26 (5. Bauabschnitt) abzustimmen und gemeinsam zu realisieren.



VERKEHRSTRÄGER WASSERSTRASSE

Erreichbarkeit der Häfen

Der Elbe-Weser-Raum ist nicht nur vom Namen her von den beiden großen norddeutschen Flüssen geprägt: Die maritime Wirtschaft der Region lebt seit Generationen von und mit dem Wasser. Für die Stadtstaaten Bremen und Hamburg sind Weser und Elbe zudem Lebensadern: Ihre Häfen sind von einer freien und sich den steigenden Güteraufkommen anpassenden Zufahrt abhängig. Für die Landkreise zwischen Weser und Elbe ist die Hafenvirtschaft in den beiden Metropolen ein wichtiger Arbeit- und Auftraggeber. Eine Schwächung der Standorte wäre daher nicht im Interesse der Region.

In beiden Flüssen laufen aktuell Verfahren für eine Anpassung der Fahrrinnen. Bei der Elbe geht es um eine Vertiefung auf durchgehend 13,50 m (tideunabhängig) bzw. 14,50 m (tideabhängig) sowie eine Verbreiterung um bis zu 20 m, um den kontinuierlich nicht nur länger sondern auch breiter werdenden Containerfrachtern die Zufahrt zum Hafen zu ermöglichen.

Das Projekt der Weseranpassung umfasst 3 Teilbereiche: Die Vertiefung der Außenweser für tideunabhängig 13,50 m Tiefgang zur besseren Erreichbarkeit Bremerhavens. Die Vertiefung der Unterweser zur bedarfsgerechten Erreichbarkeit der Häfen Nordenham, Brake und Bremen. Und den Ausbau der Mittelweser für Großmotorschiffe, um die Binnenwasserstraße Weser zu stärken.

Beide Ausbauprojekte werden beklagt. Die Gegner fürchten um das Ökosystem der Flüsse sowie die Deichsicherheit und sehen die Gefahr der Versalzung des Grundwassers. Statt eines weiteren Ausbaus der Fahrrinnen wird zudem oftmals eine stärkere Kooperation der Nordseehäfen gefordert. So sollten beispiels-

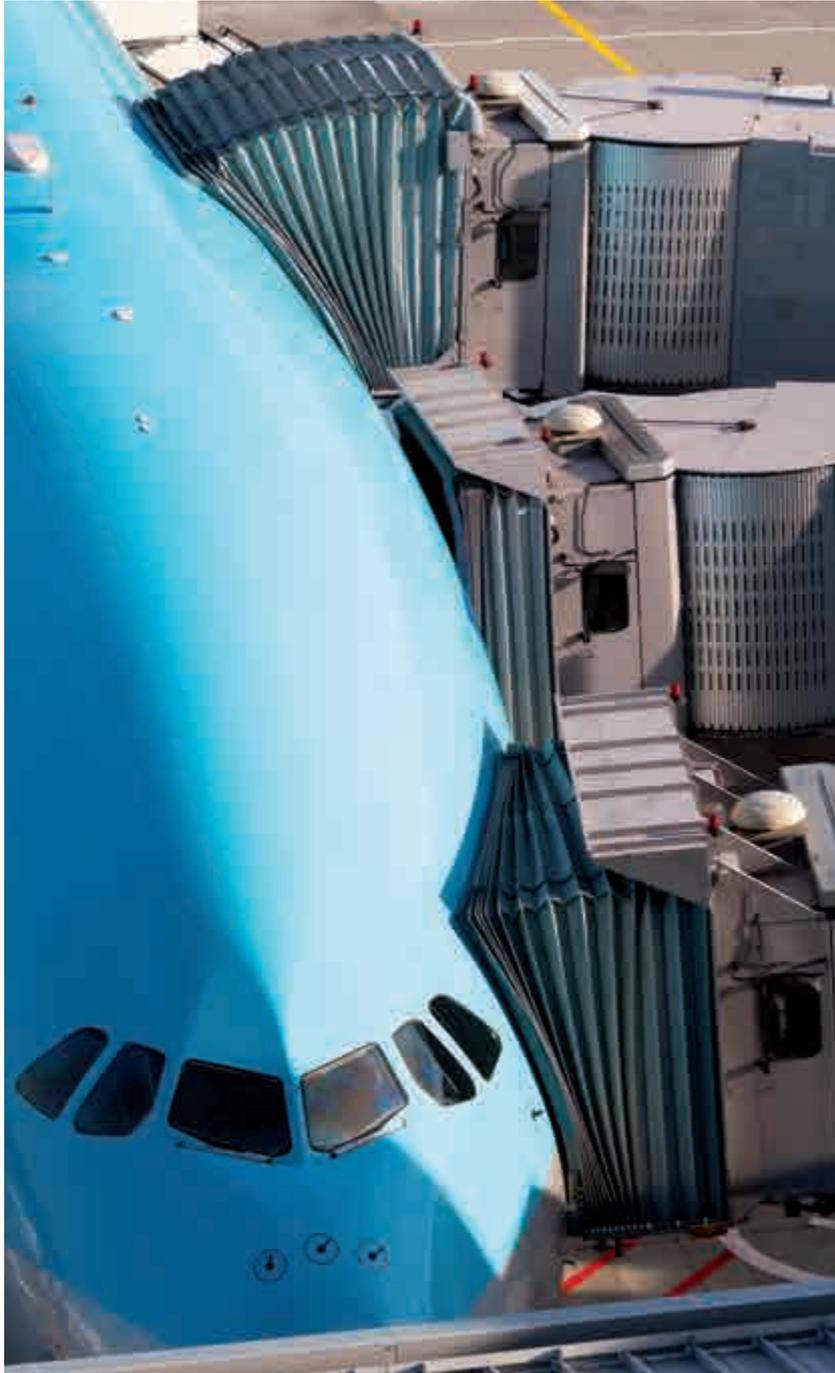
weise zukünftig große Containerfrachter Wilhelmshaven und nicht mehr Hamburg anlauen. Aus Sicht der Hafenvirtschaft verkennt diese Argumentation, dass Reeder und Kunden sich ihre Zielhäfen auf einem freien Markt selbst aussuchen. Hafenstandorte können durch Angebote oder Verbote attraktiver bzw. weniger zugänglich gemacht werden. Eine Ladungslenkung durch die Betreiber ist hingegen nicht möglich. Der Verzicht auf eine Ertüchtigung der Wasserstraßen kann entsprechend zu einer Schwächung des Standortes Norddeutschland insgesamt führen.

Die IHK Stade setzt sich für den Erhalt der Hafenstandorte in der Region ein, dazu gehört auch die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung – für alle Verkehrsträger. Dies muss natürlich so geschehen, dass es zu keinen Schädigungen der Anrainer kommt.

Eine politisch motivierte Hafenkooperation in Form von Ladungslenkung lehnt die IHK ab. Sie fordert vielmehr im Einklang mit der Hafenvirtschaft die Hafeneigentümer, die öffentliche Hand, auf, beim Ausbau der Infrastruktur enger zusammenzuarbeiten und Doppelangebote künftig zu vermeiden. Dies zeigen auch die Ergebnisse der 2017 durchgeführten Umfrage, bei der sich viele Unternehmer skeptisch zur Elbanpassung äußern und eine bessere Zusammenarbeit von Hamburg und Wilhelmshaven wünschen. So kann der Standort Norddeutschland insgesamt gestärkt werden, ohne einzelne Standorte zu schwächen.



FLUGHÄFEN



Im Elbe-Weser-Raum befinden sich zwei Flugplätze, die regionalen Verkehren dienen. Der Flugplatz Rotenburg hat durch seine geografische Lage zwischen den großen Flughäfen Bremen, Hamburg und Hannover das Potenzial, sich als Standort für den Geschäftsflugbetrieb als Ergänzung zu diesen Angeboten zu positionieren. Auch gab und gibt es verschiedentlich Ideen, hier Dronen-Projekte umzusetzen.

Der Sea-Airport in Nordholz und das direkt angrenzende rund 40 Hektar große Industriegebiet Sea-Airpark bieten im nördlichen Landkreis Cuxhaven ein Angebot für die Flugverkehrsbranche. Der Standort bietet einen Anschluss für Charter- und Geschäftsflüge sowie Flächen zur Ansiedlung luftfahrtaffiner Unternehmen.

Für eine Region ist eine multimodale Anbindung von großem Vorteil. Die Erreichbarkeit auf allen Wegen macht sie für die Wirtschaft, aber auch für Anwohner oder Besucher interessant. Daher unterstützt die IHK auch alle Bemühungen zum wirtschaftlichen Betrieb beziehungsweise dem Ausbau der regionalen Flugplätze. Das Ergebnis der Umfrage zeigt jedoch auch, dass die Unternehmen des Elbe-Weser-Raumes die aktuell vorhandenen Angebote der Flugplätze Rotenburg und Nordholz nicht als besonders relevant für ihren Betrieb erachten. Um die Potenziale der Standorte besser erschließen zu können ist es daher wichtig, regionale Partner mit ins Boot zu holen, die hiervon profitieren können.

DIE FÜNF WICHTIGSTEN VERKEHRSPROJEKTE IM ELBE-WESER-RAUM

Wie im Vorgängerkonzept setzt die Wirtschaft wieder die fünf Projekte an die Spitze der Liste, die für eine verbesserte überregionale Anbindung des Elbe-Weser-Raumes stehen. Dies zeigt deutlich, dass es in dem Bereich weiter Nachholbedarf gibt – obwohl alle diese Projekte bereits seit mehreren Jahrzehnten diskutiert werden.

1. A 26

Die A 26 wird den Wirtschaftsraum Stade an die A 7 und damit das überregionale Straßennetz anbinden. Mit der perspektivischen Weiterführung bis zur A 20 bei Drochtersen wird die Region mit ihrem Hafen und Industriezentrum sowohl in Nord-Süd-, als auch in Ost-West-Richtung für den Güterverkehr wesentlich attraktiver erreichbar sein. Als Alternativtrasse zur B 73 hilft sie zudem, die Anwohner dieser chronisch überlasteten Verbindung zu entlasten und Unfallzahlen zu reduzieren.

2. A 20

Die Küstenroute A 20 ist das zentrale norddeutsche Autobahnprojekt und wird eine wesentliche Verbesserung der Verbindung der Hafenstandorte erreichen. Als wichtige Magistrale zwischen Rotterdam und Stettin hat sie eine hohe europäische Bedeutung, während sie gleichzeitig lokal entlang ihrer Trasse Vorteile bringen wird, bspw. durch eine verbesserte regionale Anbindung oder die Verknüpfung der beiden Elbseiten über den neuen Elbtunnel.





3. Ertüchtigung der Bahnanbindung Cuxhavens

Die in Cuxhaven umgeschlagenen Güter werden zu einem bedeutenden Anteil per Bahn angefahren, hierzu gibt es Gleisverbindungen sowohl in Richtung Bremen als auch nach Hamburg. Eine weitere Zunahme der Güterverkehre wird derzeit allerdings durch fehlende Elektrifizierung, einen eingleisigen Flaschenhals bei Hechthausen und nicht zuletzt begrenzte Umschlagskapazitäten in Cuxhaven erschwert.

4. Ausbau B 73

Die B 73 ist die Hauptschlagader zwischen Hamburg und Cuxhaven. Auf Grund ihrer Führung durch Ortslagen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und eingeschränkte Überholmöglichkeiten ist sie jedoch sehr stauanfällig und unfallträchtig. Eine Erweiterung der Straße und der Ausbau von Ortsumgehungen sind notwendig, um diese Schwachstellen zu beheben.

5. Schienenverbindung Alpha-E

Die Alpha-E-Variante ist 2015 aus dem Diskussionsforum zur Y-Trasse hervorgegangen. Um die Schienenknoten Hamburg, Bremen und Hannover zu entlasten und die notwendigen Kapazitäten für die bis 2030 prognostizierten Gütermengen zu schaffen, sollen nun die Bestandstrassen in der Region ausgebaut und technisch ertüchtigt werden.

Impressum

Herausgeber: IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum,
Am Schäferstieg 2, 21680 Stade
Tel.: 04141/524-0
Fax: 04141/524-111
Internet: www.stade.ihk24.de
E-Mail: info@stade.ihk.de



Textbeiträge: Volker Ziedorn

Grafiken: Eike Koopmann

Layoutkonzept: Barbara Wilms

Gestaltung: Inke Hellmick

Fotos: @gettyimages/carloscastilla (Titelbild), IHK Stade/Michael Hensel (S. 2, 19), @gettyimages/Grafissimo (S. 4), @gettyimages/RonFullHD (S. 4), @gettyimages/chombosan (S. 4), @gettyimages/scanrail (S. 5, 10, 11, 18, 20), @gettyimages/sturti (S. 6), @gettyimages/suprun (S. 9), @gettyimages/PeopleImages (S. 11), @gettyimages/manwolste (S. 13), Data/Maps: Copyright 2016 Geofabrik GmbH and OpenStreetMap Contributors (Lizenz: CC BY-SA 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>) (S. 14/22), Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (S. 16/17), @gettyimages/Digital Vision. (S. 21), IHK Stade/Kristof Müller (S. 23), Infografik: C3 Visual Lab/Quelle: DB Netz (S. 24), @gettyimages/Gabriele Grassl (S. 25), @gettyimages/Stewart Sutton (S. 26), @gettyimages/koya79 (S. 27), @gettyimages/MarkusBeck (S. 28), @gettyimages/Grafner (S. 29, 30)

Online-Version: www.stade.ihk24.de, Dokumentnummer 2972486

September 2017

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.

IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum

Am Schäferstieg 2 | 21680 Stade

Telefon: 0 41 41/52 4-0, Fax: 0 41 41/524-111

E-Mail: info@stade.ihk.de

Internet: www.stade.ihk24.de

Geschäftsstelle Cuxhaven

Altenwalder Chaussee 7 | 27474 Cuxhaven

Telefon: 0 47 21/7216-0, Fax: 0 47 21/7216-261

Geschäftsstelle Verden

Johanniswall 17 | 27283 Verden

Telefon: 0 42 31/9246-0, Fax: 0 42 31/9246-240

Unser ServiceCenter bietet Ihnen als zentraler Anlaufpunkt umfassende Dienstleistungen an. Termine außerhalb der Geschäftszeiten sind nach telefonsicher Absprache unter Tel.: 04141/524-0 möglich.

Montag bis Donnerstag 9:00 bis 17:00 Uhr

Freitag 9:00 bis 15:00 Uhr



**Industrie- und Handelskammer
Stade für den Elbe-Weser-Raum**