



Verkehrskonzept Elbe-Weser 2026

Zwischen Elbe und Weser – Mobilität mit Zukunft



Inhalt

4	Vorwort	
6	Schlüsselfaktor Mobilität	
7	Mobilität spielt eine zentrale Rolle	
10	Hintergrund Bundesverkehrswegeplan, Bedarfsplanüberprüfung und Verkehrsprognose	
11	Meinungsbildung der IHK Elbe-Weser	
12	Methodisches Herangehen	
13	Überregionale Wirkung	
13	Verbesserte Anbindung	
14	Verbesserte interne Erschließung	
14	Ent- und Belastung der Region	
16	Trends und Entwicklungen	
17	Autonomes Fahren	
18	E-Mobilität	
18	Multimodaler Verkehr	
19	Infrastrukturfinanzierung und Instandhaltung	
20	Brückenbauwerke	
21	Maut	
22	Park- und Rastmöglichkeiten	
23	Umgang mit Baustellen	
24	Erreichbarkeit der Innenstädte und Zentren	
26	Verkehrsträger Straße	
27	Autobahn A 20	
27	A 20 – Das wird gut	
29	Autobahn A 26	
30	Autobahn A 27	
30	Autobahn A 27 – Anschlussstelle Achim-West	
31	Bundesstraße 73 – Aus- und Umbau	
31	Ortsumfahrungen	
32	Bundesstraße 71 – Ortsumfahrung Zeven	
32	Bundesstraße 71 – Ortsumfahrung Selsingen	
32	Bundesstraße 74 – Ortsumfahrung Ritterhude	
32	Bundesstraße 75 – Ortsumfahrung Scheeßel	
33	Ersatzneubau der Schlossbrücke in Ritterhude	
33	Historie und Bedeutung der Schlossbrücke	
33	Neue Allerbrücke in Verden (Nordbrücke)	
33	Ostebrücke zwischen Hechthausen und Burweg	
35	Osteberücke	
35	Planungskapazitäten	
36	Verkehrsträger Schiene	
37	Ertüchtigung der Bahnanbindung Cuxhavens	
38	Schienenverbindung Alpha-E	
40	Schienennetz der evb: eine Zukunftsressource der Elbe-Weser-Region	
41	Ausbau des Industriegleises Stade-Bützfleth	
42	Verkehrsträger Wasserstraße	
43	Erreichbarkeit der Häfen	
43	Nordhafenerweiterung des Seehafens Stade	
44	Hafenausbau in Cuxhaven	
46	Flughäfen	
48	Die fünf wichtigsten Verkehrsprojekte im Elbe-Weser-Raum	
50	Impressum	

VORWORT





Christoph von Speßhardt

Hauptgeschäftsführer der IHK Elbe-Weser

Neue Entwicklungen und Trends prägen die Wirtschaft und bieten spannende Perspektiven für die Zukunft. Im Zentrum der Transformation stehen die Digitalisierung, Künstliche Intelligenz (KI), autonomes Fahren und Effizienzsteigerungen, um Ressourcen zu sparen und Kapazitäten freizusetzen. All dies verändert die Art und Weise, wie wir Mobilität verstehen und nutzen.

Vernetzte Systeme und intelligente Infrastrukturen ermöglichen eine nahtlose Integration verschiedener Verkehrsmittel und verbessern die Nutzererfahrung erheblich. Künstliche Intelligenz spielt eine entscheidende Rolle bei der Weiterentwicklung von Verkehrs- und Mobilitätslösungen. Durch den Einsatz von KI können Verkehrsströme optimiert, Staus reduziert und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden. Selbstfahrende Fahrzeuge versprechen eine Revolution im Transportwesen, vor allem bei der Personenbeförderung. Sie könnten nicht nur die Verkehrssicherheit erhöhen, sondern auch die Effizienz des gesamten Verkehrssystems steigern. Die Zukunft der Mobilität ist spannend und vielversprechend. Sie bietet zahlreiche Möglichkeiten, die Lebensqualität zu verbessern und gleichzeitig die Umwelt zu schonen. Für diese vielfältigen Anforderungen benötigen wir im Elbe-Weser-Raum dringend eine moderne, leistungsfähige und gut vernetzte Infrastruktur. Sie stellt die erforderliche Basis für Bevölkerung und Wirtschaft dar.

Aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage ist auch der Sicherheitsaspekt von steigender Bedeutung. Eine verlässliche Infrastruktur ist essenziell, insbesondere für militärische Transporte, auch zwischen den einzelnen Bundeswehrstandorten bei uns im Norden, die sicher und effizient abgewickelt werden müssen. Der Zustand und die Verfügbarkeit von notwendiger Infrastruktur sind bei uns im Norden besonders relevant – nicht zuletzt wegen der aktuell fehlenden leistungsfähigen Ost-West-Verbindungen im Elbe-Weser-Raum.

Mit dieser Neuauflage unseres Verkehrskonzeptes greifen wir die durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 gesetzten Rahmenbedingungen auf und zeigen, welche Verkehrsprojekte aus Sicht der Wirtschaft im Elbe-Weser-Raum prioritär umgesetzt werden müssen. Die Zukunft unserer Region als Wirtschaftsstandort und Lebensraum hängt maßgeblich von einer leistungsfähigen und modernen Infrastruktur ab.

Christoph von Speßhardt

Hauptgeschäftsführer

SCHLÜSSELFAKTOR MOBILITÄT



Mobilität von Menschen und Waren spielt in Deutschland eine zentrale Rolle. Industrie und Handel sind seit jeher auf eine gute verkehrliche Anbindung angewiesen.

Mobilität spielt eine zentrale Rolle

Historische Stadtgründungen erfolgten oft an Knotenpunkten wichtiger Straßen oder an günstigen Hafenstandorten. Florierende Gewerbegebiete haben heute oftmals Anschluss an gleich mehrere Verkehrsträger – Schiene, Straße, Wasserwege oder Flughäfen. Entsprechend bedeutend ist z. B. die Nähe eines Güterbahnhofs, Hafens oder einer Autobahnauffahrt für Unternehmensstandorte.

Dies gilt umso mehr für ländliche Gebiete, die weniger kompakt sind als urbane Räume, in denen längere Wege zu bewältigen sind und jede Verzögerung durch eine schlechte Anbindung Wettbewerbsnachteile bringen kann.

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

Mit Cuxhaven und Stade liegen zwei wichtige niedersächsische Seehäfen im Elbe-Weser-Raum, deren Umschlagsmengen laut Seeverkehrsprognose des Bundes für 2040 weiterwachsen werden. Beide Häfen befinden sich zudem im weiteren Ausbau. Diese Entwicklung unterstreicht die Relevanz der Häfen im Hinblick auf die Zukunftschancen der gesamten Region. Der Stader Hafen nimmt dabei eine Schlüsselrolle für den Chemiestandort samt wachsender industrieller Infrastruktur ein. Mit dem entstehenden Energieterminal, das LNG-Importe ermöglicht und Ammoniak-ready ausgelegt ist, wird Stade zu einem zentralen Knotenpunkt der Energiewende.

**Infrastruktur verbindet Menschen,
Güter und Lebensräume und
war schon immer Ursprung
wirtschaftlicher Aktivitäten.**

Ein weiteres zukunftsweisendes Projekt ist die geplante Produktion von Lithiumhydroxid zur Herstellung von Batterien für die Elektromobilität, die den Standort zusätzlich stärkt. Darüber hinaus ist die Region als Energie-region mit Fokus auf Windenergie von strategischer Bedeutung – sowohl für die Versorgungssicherheit als auch für die Transformation der Industrie. Der Hafen in Cuxhaven ist schon jetzt bedeutend für die Windenergiebranche und wird diese Position auch künftig weiter ausbauen.

Um diese wachsenden Gütermengen und industriellen Entwicklungen effizient handhaben zu können, ist die Weiterentwicklung der multimodalen Hinterlandanbindung unumgänglich. Nur durch eine leistungsfähige Anbindung an Schiene, Straße und Wasserstraße kann das volle Potenzial der Region ausgeschöpft werden.

Auch im Kleinen ist der Anstieg des Verkehrs spürbar: Der Onlinehandel hat sich in den vergangenen Jahren auf neue Warengruppen ausgeweitet und die Gütermengen in bestehenden Kategorien weiter gesteigert. Online bestellen und liefern lassen ist zur Normalität geworden, sei es für Möbel, Lebensmittel oder frische Blumen. Ein immer größerer Anteil des Straßenverkehrs entfällt auf solche Lieferungen, wodurch sich das Aufkommen an Express- und Kurierdiensten entsprechend erhöht. Eine Einbeziehung in die Verkehrsplanung ist daher unerlässlich geworden.



Die Industrie- und Handelskammer Elbe-Weser setzt sich für eine Verkehrsinfrastruktur ein, die den regionalen Unternehmen zwischen Elbe und Weser sowie den überregionalen Transitverkehren optimale Bedingungen bietet: Von der Anlieferung von Rohstoffen bis hin zur Belieferung der Kunden mit Endprodukten. Eine gute Erreichbarkeit der Unternehmen als Arbeitgeber ist ebenso ein essenzieller Faktor, um als attraktiv wahrgenommen zu werden. Eine leistungsfähige Infrastruktur dient dabei nicht nur den Unternehmen, sondern auch den Anwohnern und bringt positive Effekte in eine Region.

Die nach Ansicht der Wirtschaft wichtigsten Verkehrsprojekte stellt die IHK Elbe-Weser regelmäßig in ihrem Verkehrskonzept vor. Die jetzt vorliegende Fassung ist eine überarbeitete Neuauflage des Konzeptes von 2017.

Auch im Kleinen
ist der Anstieg
des Verkehrs
spürbar

Hintergrund Bundesverkehrswegeplan, Bedarfsplanüberprüfung und Verkehrsprognose

Um die Mobilität zukunftsorientiert zu gestalten und die Verkehrsinfrastruktur auszubauen, erstellt das Bundesministerium für Verkehr (BMDV) in regelmäßigen Abständen Langfrist-Verkehrsprognosen. Diese Prognosen bilden die Grundlage für die Bundesverkehrswegepläne (BVWP), die Investitionen in Schiene, Straße und Wasserstraße umfassen. Der BVWP 2030, beschlossen am 3. August 2016, basiert auf der Verkehrsprognose 2030 und deckt den Infrastrukturbedarf bis 2030 ab. Die gesetzliche Umsetzung erfolgt durch Ausbaugesetze, die festlegen, welche Projekte finanziert werden. Das BMDV prüft alle fünf Jahre, ob Anpassungen nötig sind.

Die Verkehrsprognose 2040 bringt wesentliche Verbesserungen gegenüber der Verkehrsprognose 2030 mit sich, darunter eine Verfeinerung der Verkehrszellen in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie die Einbeziehung neuer Mobilitätsdaten. Erstmals wird die Verkehrsnachfrage des Personenverkehrs in der Binnenschifffahrt modelliert. Zwei Prognosefälle für 2040 und drei Szenarien für die ferne Zukunft, einschließlich eines Szenarios zu Klimawandel und Extremwetterereignissen 2050, werden berücksichtigt. Die VP 2040 passt sich an verkehrs- und klimapolitische Ziele an und dient als Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ).



Meinungsbildung der IHK Elbe-Weser

Die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit aller Teilregionen gehört zu den wirtschaftspolitischen Grundforderungen einer IHK. Dies umfasst eine zuverlässige und schnelle Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienennetz sowie die Pflege und den bedarfsgerechten Ausbau der bestehenden Infrastruktur. Nachhaltige Infrastrukturentwicklung bedeutet, bereits heute die Anforderungen der Zukunft mitzudenken und die Voraussetzungen zu schaffen, um neue Mobilitäts- und Antriebsformen effizient und sinnvoll zu implementieren. Dabei legt die IHK keine Präferenz auf eine bestimmte Technologie, sondern unterstützt alle Entwicklungen, die geeignet sind, langfristig Mobilität sicherzustellen.

Der Infrastrukturausbau muss so gestaltet sein, dass die Belastungen für die Region und ihre Anwohner möglichst geringgehalten werden und der Nutzen überwiegt. In einem dicht besiedelten Land wie Deutschland werden sich negative Effekte jedoch nie ganz vermeiden lassen. Daher ist es wichtig, diese Nachteile möglichst auszugleichen, um breite Akzeptanz zu schaffen und die Folgen abzumildern. Der Mehrwert der Maßnahmen muss transparent dargelegt und verdeutlicht werden. Darüber hinaus müssen für den Betrieb und Erhalt der Infrastrukturen finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt werden.

METHODISCHES HERANGEGEHEN



Die Grundlage des Konzeptes bilden Infrastrukturprojekte, die sich aus den im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Maßnahmen sowie weiteren Vorhaben zusammensetzen. Sie werden in der Region oftmals schon seit vielen Jahren oder gar Jahrzehnten diskutiert und gefordert. Diese Projekte wurden durch das Ehrenamt der IHK Elbe-Weser bewertet:

Bewertung durch IHK-Ehrenamt

Sichtweise der regionalen Wirtschaft

Im Januar 2025 hatten 268 Unternehmer und Unternehmerinnen, 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. 44 Unternehmer und Unternehmerinnen haben diese Gelegenheit wahrgenommen.

Die Bewertung der einzelnen Projekte erfolgte anhand verschiedener Kriterien. In vier Kategorien konnte angegeben werden, wie bedeutsam die Wirkung des Vorhabens eingeschätzt wurde:

Überregionale Wirkung

Das Projekt entfaltet eine Wirkung, die über die regionale 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 Bedeutung entfalten beispielsweise europäische Transitrouten.

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-Bezirk besser an das überregionale Straßennetz anzuschließen. Es erleichtert somit den Personen- und Warenverkehr sowohl in die als auch aus der Region und zielt auf eine Vernetzung mit den Nachbarregionen (z. B. Bremen oder Hamburg) ab.

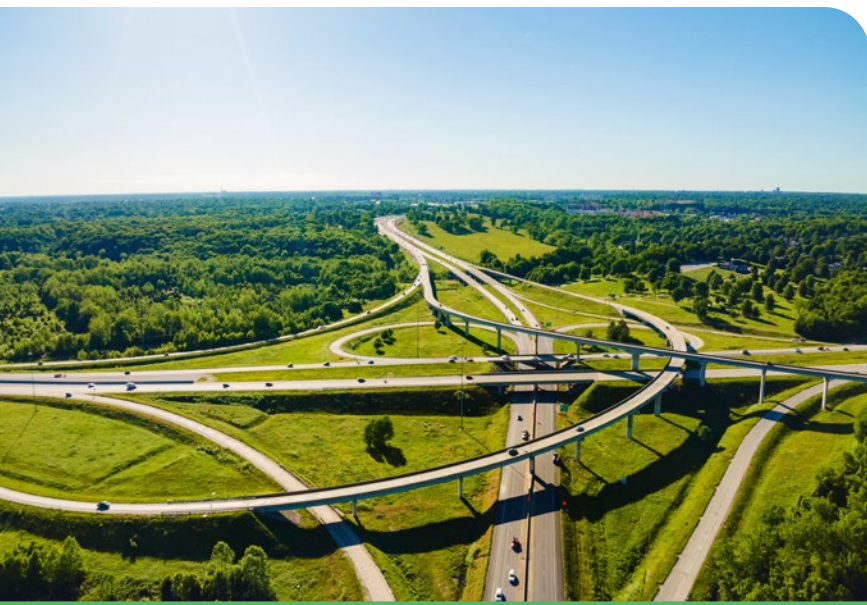
Verbesserte interne Erschließung

Ein Vorhaben, das hier hoch bewertet wird, hilft maßgeblich, den Verkehrsfluss innerhalb des Elbe-Weser-Raumes zu verbessern. Fahrtzeiten werden verkürzt, Engstellen aufgelöst und Verkehrsstaus vermieden. Gegebenenfalls werden neue Wegebeziehungen geknüpft und die Vernetzung von Städten und Ortslagen verbessert.

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 schafft und die Situation damit eher verschlechtert.

Für die Bewertung stand eine Skala von 5 („sehr hohe Bedeutung“) bis 1 („sehr geringe Bedeutung“) zur Verfügung. Die Ergebnisse dieser Umfrage sind in der Tabelle auf Seite 48 zusammengefasst. Dabei wurden die Punkte addiert und durch die Anzahl der Teilnehmenden dividiert. Enthaltungen (0 – keine Angabe) wurden nicht berücksichtigt. So ergibt sich der angegebene Durchschnittswert. Die Tabelle dient als Überblick und erste Orientierung zu den Verkehrsprojekten im Elbe-Weser-Raum sowie der groben Prioritätensetzung.





„Es gibt immer wieder Rangverschiebungen innerhalb der einzelnen Projekte, was zeigt, dass sich auch die Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft ändern, die Grundforderungen aber bestehen bleiben.“ Bei der Rangfolge der Verkehrsprojekte kann es zu Unterschieden zwischen der hier vorgenommenen Bewertung durch die Wirtschaft und der regional wahrgenommenen Bedeutung kommen. Dies liegt daran, dass Teilnehmer aus allen fünf Landkreisen des Elbe-Weser-Raumes alle Projekte bewerten konnten. Dabei dürfte 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.



TRENDS UND ENTWICKLUNGEN



Mobilität wandelt sich: Neue Technologien, gesellschaftliche Ansprüche und ökologische Herausforderungen verändern, wie wir uns bewegen, planen und vernetzen.

Autonomes Fahren

Die Entwicklung autonomer Fahrzeuge schreitet weiterhin zügig voran. In Niedersachsen wurde bereits 2017 in der Region Braunschweig das erste Testfeld für den Einsatz im normalen Straßenverkehr eingerichtet. Seitdem hat sich viel getan: Autonome Fahrzeuge sind heute in der Lage, sich ohne menschliches Eingreifen fortzubewegen. In Deutschland sind Fahrzeuge bis zur dritten Autonomie-Stufe im Verkauf, während vollautonomes Fahren (Stufe 5) noch in der Entwicklung ist und nur in speziellen Testbereichen erlaubt ist. Es bleibt abzuwarten, ob vollautonome Fahrzeuge der Stufe 5 im Alltag wirklich nützlich sein werden oder eher die Ausnahme bleiben.

Ein bedeutender Fortschritt wurde durch einen großen Automobilzulieferer erzielt: Das Unternehmen erhielt die Genehmigung, Fahrzeuge auf Autonomiestufe 4 im gesamten Bundesgebiet zu testen – mit Ausnahme von Straßen, auf denen schneller als 100 km/h gefahren werden darf (z. B. Autobahnen). Stufe 4 bedeutet, dass das Fahrzeug vollständig eigenständig fahren kann, ohne dass ein Fahrer an Bord sein muss. Voraussetzung ist jedoch, dass die Strecke zuvor definiert wurde.

Zwei führende deutsche Hersteller bringen auch bei Personenkraftwagen dynamische Entwicklungen hervor. Einer von ihnen bietet bereits hochautomatisiertes Fahren auf Level 3 bis zu einer Geschwindigkeit von 95 km/h an und steigert das Tempo schrittweise. Der andere operiert auf einer Zwischenstufe, erreicht aber bereits Geschwindigkeiten bis 130 km/h – allerdings noch mit leicht eingeschränkter Automatisierung.

Die Bundesregierung unterstützt die Weiterentwicklung dieser Technologien mit erheblichen Investitionen. Die IHK Elbe-Weser setzt sich intensiv dafür ein, die notwendigen Grundlagen für autonomes Fahren gerade auch im ländlichen Raum zu erforschen. Der Einsatz selbststeuernder Fahrzeuge – von Paketdrohnen über Taxis und Busse bis hin zum Schwerverkehr – wird erhebliche Auswirkungen auf das Logistik- und Transportgewerbe haben. Die IHK begleitet diese Entwicklungen in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Unternehmen.

E-Mobilität

Angesichts der fortschreitenden internationalen Klimaschutzbemühungen sind alternative Antriebstechnologien weiterhin auf dem Vormarsch. Besonders im Fokus steht die Elektromobilität, deren Reichweiten sich in den letzten Jahren deutlich verbessert haben und deren Anschaffungskosten gesunken sind. Dadurch wird ihre Nutzung zunehmend massentauglich. Im Schwerlastverkehr setzt sich der Elektroantrieb zunehmend durch – dank stetig wachsender Reichweiten durch technischen Fortschritt. Andere alternative Antriebe wie Wasserstoff oder Biokraftstoffe spielen ebenfalls eine Rolle, bleiben jedoch bislang hinter der Dynamik der Elektromobilität zurück. In Deutschland hat sich die Elektromobilität in den letzten Jahren kontinuierlich entwickelt, was sich in der steigenden Anzahl von Neuzulassungen und der kontinuierlichen Erweiterung der Ladeinfrastruktur widerspiegelt. Die IHK Elbe-Weser unterstützt weiterhin die Entwicklung und Markteinführung innovativer Antriebsformen und bevorzugt dabei technologieoffene Ansätze und Anreize. Ob Elektromobilität, Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe – auf dem Markt werden sich die wirtschaftlichsten Antriebsformen durchsetzen.

Multimodaler Verkehr

Multimodaler Verkehr bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsträger innerhalb einer Transportkette, um Güter oder Personen effizient von einem Ort zum anderen zu befördern. Dies kann beispielsweise die Kombination von Lkw, Schiff, Flugzeug, Bahn, Bus und Pkw umfassen. Die Vorteile des multimodalen Verkehrs liegen in der optimalen Nutzung der Stärken der einzelnen Verkehrsmittel: Schiffe können große Mengen kostengünstig transportieren, während LKWs flexibel und schnell sind. Herausforderungen bei der Umsetzung multimodaler Verkehre sind unter anderem die



komplexe Koordination der verschiedenen Verkehrsträger und die Sicherstellung einer nahtlosen Übergabe der Güter. Zudem erfordert die Integration digitaler Technologien und einheitlicher Systeme zur Verwaltung und Überwachung der Transportketten erhebliche Investitionen.

Der Elbe-Weser-Raum zeichnet sich durch seine Nähe zu den deutschen Seehäfen aus und wird von den Flughäfen Bremen und Hamburg flankiert. Er liegt in bester Lage zum Schienen-Drehkreuz und Umschlagsplatz in Maschen. Zudem säumen zwei der wichtigsten Autobahnen (A 1 und A 7) die Region und machen sie zu einer bedeutenden Logistikkreuzung, die hervorragend für multimodale Lösungen geeignet ist.

Infrastrukturfinanzierung und Instandhaltung

Der Zustand der deutschen Straßen hat sich in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert. Viele Autobahnen, Bundesstraßen und Brücken aber auch Straßen des nachgeordneten Netzes sind sanierungsbedürftig, was zu häufigen Baustellen, langen Umwegen und Verkehrsbehinderungen führt. Die vergangenen Einsparungen im Bereich der Straßeninstandhaltung haben diese Situation verschärft und die Infrastruktur weiter verfallen lassen. Es ist dringend notwendig, dass erhebliche Investitionen in die Instandhaltung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur getätigt werden, um die Sicherheit und Effizienz des Straßennetzes zu gewährleisten. Nur durch gezielt eingesetzte und ausreichende finanzielle Mittel können die dringend benötigten Sanierungen und Verbesserungen umgesetzt werden.

Auch der Zustand des deutschen Schienennetzes ist derzeit ein stark diskutiertes Thema. Viele Strecken und Bahnhöfe sind sanierungsbedürftig, was zu häufigen Verspätungen und Unzuverlässigkeit führen. Trotz der Bemühungen um Modernisierung und Digitalisierung bleibt der Investitionsbedarf hoch. Die vergangenen Einsparungen haben auch hier die Situation verschärft. Deshalb ist es bei diesem Verkehrsträger ebenfalls dringend notwendig, dass die Bundesregierung die nötigen Mittel bereitstellt, um die Infrastruktur zu verbessern. Die Eisenbahnverbände fordern eine langfristige Finanzierung und eine umfassende Erneuerung des Schienennetzes, um den Schienenverkehr als tragende Säule der Verkehrswende zu etablieren. Nur durch gezielte Investitionen kann die Qualität und Pünktlichkeit des Schienenverkehrs nachhaltig verbessert werden. Mit Blick auf die Güterverkehre sind insbesondere die Gewerbegebiete verstärkt mit Bahnanschlüssen auszustatten. Ziel muss es sein, möglichst viele Transporte für Rohstoffe und Waren mit der Bahn abzuwickeln.

Brückenbauwerke

Deutschlandweit müssen langfristig rund 8.000 Autobahnbrücken (bzw. Brücken-Teilbauwerke) instandgesetzt oder modernisiert werden, um auch in Zukunft den verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden. Besonders betroffen sind Brücken, die in den 1960er- bis 1980er-Jahren gebaut wurden und heute deutlich stärker belastet sind als ursprünglich geplant – insbesondere durch den stark gestiegenen Schwerverkehr.

Ein prioritäres Brückenmodernisierungsnetz umfasst etwa 4.000 Bauwerke auf besonders stark frequentierten Autobahnabschnitten. Diese sollen innerhalb eines Zeitraums von 10 Jahren modernisiert werden. Im übrigen Autobahnnetz gibt es ebenfalls rund 4.000 Brücken, die im Anschluss in einem zweiten 10-Jahres-Zeitraum angegangen werden sollen.

Die Gründe für den Sanierungsbedarf liegen in der Zunahme der Verkehrsmengen, die die ursprünglich berechneten Belastungswerte oftmals weit überschreiten, sowie in über Jahrzehnte unzureichenden Investitionen in den Erhalt der Infrastruktur.

Brücken verbinden Orte, Regionen, Menschen und die Wirtschaft. Wenn sie Störungen unterliegen oder gar wegfallen, müssen meist erhebliche Beeinträchtigungen und Umwege ausgehalten werden. Daher ist aus Sicht der Wirtschaft dafür Sorge zu tragen, dass der Zustand der Brücken regelmäßig überprüft und Mängel schnellstmöglich behoben werden, um langfristige Störungen zu verhindern. Auch die Ertüchtigung bestehender Bauwerke für mehr oder schwerere Verkehre oder gar ein Neubau weiterer Querungen müssen als mögliche Lösung in Betracht gezogen werden.

→ Quelle:

Bundesministerium für Verkehr, 2025





Die Landesregierung plant, in den kommenden zehn Jahren rund 150 Brücken an den Landes- und Bundesstraßen zu erneuern. Zudem wird ein „Masterplan Brücke“ entwickelt, um den Verfall der Brücken zu stoppen und zusätzliche Stellen für Brückeningenieure zu schaffen.

Auch im Elbe-Weser-Raum sind Bauwerke betroffen. Aktuell ist das besonders in den Landkreisen Verden und Rotenburg (Wümme) sowie der Gemeinde Hechthausen zu bemerken. Hier stellen die Brücken über Aller, Weser und Oste wichtige Verbindungen zwischen den einzelnen Regionsteilen dar. Sanierungsmaßnahmen führen dabei regelmäßig zu starken Behinderungen oder langen Umwegen. Auch hier spielt die Ertüchtigung bestehender Bauwerke oder auch der Neubau eine essenzielle Rolle. Ein gutes Beispiel zeigt der geplante Bau einer neuen Schwerlastbrücke in Cuxhaven womit die Region gezielt auf die steigenden Anforderungen der Offshore-Windindustrie reagiert und eine leistungsfähige Verbindung zwischen Produktionsstätten, Hafenanlagen und dem überregionalen Verkehrsnetz schafft. Die Brücke verbessert nicht nur die logistische Effizienz, sondern stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts.

Maut

Die Mautregelung seit 2024 umfasst nun auch Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Kritik gibt es vor allem wegen der schwer nachvollziehbaren Handwerker-ausnahme, die ähnliche IHK-zugehörige Gewerbe benachteiligt. Kritische Stimmen gibt es ebenfalls bei der Mittelverwendung. Einerseits soll die Maut zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur beitragen und eine verursachergerechte Belastung sicherstellen. Andererseits gibt es Bedenken, dass die Einnahmen auch zur Co-Finanzierung der Schieneninfrastruktur verwendet werden sollen. Zudem bestehen Vorbehalte, dass ein erheblicher Teil der Mittel in die Verwaltung fließt und nicht in dringend benötigte Infrastrukturprojekte. Eine transparente und zweckgebundene Mittelverwendung ist daher essenziell, um das Vertrauen der Wirtschaft und der Bürger in die Mautregelung zu stärken. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass die

zusätzlichen Kosten die Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittelständischer Unternehmen beeinträchtigen, insbesondere in der Logistikbranche. Die IHK Elbe-Weser unterstützt einen Ansatz im Sinne der Verursachergerechtigkeit. Angesichts steigender Steuereinnahmen – auch aus verkehrsbezogenen Leistungen – setzt sie sich jedoch dafür ein, dass die Maut angemessen gering angesetzt und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigt werden.

Park- und Rastmöglichkeiten

Die Anforderungen an Logistik und Infrastruktur passen in Deutschland noch nicht zusammen. Erfolgreiche Lieferketten sind auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen, doch es wurde in den letzten Jahrzehnten zu wenig in Ausbau und Sanierung des Fernstraßennetzes investiert. Der entstandene Sanierungsstau führt zu Sperrungen und Einschränkungen, die Lieferzeiten verlängern. Die Maßnahmen im neuen Bundesverkehrswegeplan sind ein Schritt in die richtige Richtung – vorausgesetzt, sie werden umgesetzt.

Für Fahrer auf mehrtägigen Touren sind Rastanlagen essenziell. Nach Ablauf der Lenkzeiten verbringen sie dort viel Zeit, doch oft fehlen angemessene Möglichkeiten zur Hygiene, Verpflegung oder Freizeitgestaltung. Hohe Preise schrecken zusätzlich ab. Das wirkt sich negativ auf die Arbeitszufriedenheit und die Attraktivität des Berufs aus – mit Folgen für den Fachkräftemangel.

Nach aktueller Gesetzgebung ist die Verbringung der „regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit“ in der Fahrerkabine untersagt. Fahrer, die nicht ihren Heimatstandort erreichen, müssen eine Möglichkeit haben, außerhalb der Fahrerkabine adäquat zu übernachten. Dazu gibt es diverse Regeln, wie diese Möglichkeiten ausgestaltet sein müssen. Die Herausforderung ist also auch die Schaffung dieser Möglichkeiten. Orte, an denen es in den Unterbringungsmöglichkeiten auf Rastanlagen schöner ist als in der eigenen Fahrerkabine, gibt es derzeit wenige.

Die Infrastruktur muss an heutige und künftige Anforderungen angepasst werden – nicht nur auf Autobahnen, sondern auch entlang anderer stark genutzter Routen. Eine Möglichkeit wären Shuttle-Services zwischen Rastplätzen und nahegelegenen Zentren, um Fahrern mehr Freizeitqualität zu bieten und Diskussionen, um Ruhezeiten im Fahrzeug zu entschärfen.

Umgang mit Baustellen

Deutschlands Straßen sind vielerorts in einem besorgniserregenden Zustand: Schlaglöcher, bröckelnde Gehwege und marode Versorgungsleitungen sind keine Einzelfälle mehr. Um unsere Infrastruktur zukunftsfähig zu machen, sind Baustellen unverzichtbar – auch wenn sie kurzfristig Einschränkungen mit sich bringen. Jede Maßnahme ist ein Invest in sichere Wege, moderne Technik und nachhaltige Stadtentwicklung.

Doch so notwendig Baustellen sind, bedeuten sie für Anwohner, Kunden und Betriebe eine Herausforderung. Temporär schlechte Erreichbarkeit, Lärm und sinkende Passantenfrequenz treffen besonders anliegendes Gewerbe hart.

In jüngster Vergangenheit beklagen zudem viele Gewerbetreibende im Elbe-Weser-Raum eine unzureichende Kommunikation über den Beginn und Verlauf von Baustellen. Oftmals erfahren Gewerbetreibende erst im Rahmen der ersten Einwohnerversammlung über entsprechende Planungen. Genau hier setzt professionelles Baustellenmarketing an: Es hilft, negative Auswirkungen zu minimieren und Transparenz zu schaffen. Frühzeitige Kommunikation ist dabei der Schlüssel. Gewerbetreibende sollten rechtzeitig über Bauphasen, Umleitungen und Parkregelungen informiert werden – idealerweise in Abstimmung mit Kommune und Bauunternehmen. Bei Nichtbeachtung droht eine Umlenkung der Kunden und Touristen zu besser erreichbaren Standorten oder gar zum Onlineeinkauf.

Hilfreich kann daher sein, die Auswirkung einer Baustelle auf die Wirtschaft als festen zu überprüfenden Bestandteil bereits in die Beschlussvorlage der Verwaltung aufzunehmen und umgekehrt den Posten „Baustellenmarketing“ in das Leistungsverzeichnis des Angebotes der Baufirma. Ebenso sollte stets ein Vertreter der betroffenen Wirtschaft, bspw. über den örtlichen Gewerbeverein, bei den Baustellenbesprechungen mit am Tisch sitzen.

Wichtig ist ferner eine kreative Inszenierung des Baugeschehens, sowie die Information der Betroffenen über mögliche Entschädigungen oder Ausgleichszahlungen.

Baustellen sind essenziell – wie kann damit umgegangen werden?

Ein professionell durchgeführtes Monitoring, um Umsätze und Kundenströme vor, während und nach der Baumaßnahme zu dokumentieren, kann flankierend wirken und etwaige Sorgen von Unternehmen im Hinblick auf Umsatzverluste revidieren – oder validieren.

Die IHK Elbe-Weser setzt sich als Träger öffentlicher Belange in Stellungnahmen und beratenden Gesprächen für die zügige Durchführung, eine sinnvolle Umleitung und Ausschilderung sowie für untereinander abgestimmte Bauprojekte und -zeiten ein und kann auch mit Beispielen für erfolgreiches Baustellenmarketing helfen. Ziel ist es die Infrastruktur im Elbe-Weser-Raum zukunftsfähig und mit möglichst geringen Einschränkungen zu gestalten.

Erreichbarkeit der Innenstädte und Zentren

Die von den niedersächsischen IHKs in Auftrag gegebene „Zentrenstudie Niedersachsen 2024“ rückt die verkehrliche Erreichbarkeit als einen Schlüsselfaktor für die Attraktivität der Innenstädte in den Fokus – und offenbart im Elbe-Weser-Raum deutliche Schwachstellen. Laut der Studie wird zukünftig in den meisten Kommunen mit weiter sinkenden Besucherzahlen gerechnet. Hauptursache für den Rückgang der Innenstadtbesuche ist eine mangelnde Erreichbarkeit, insbesondere in ländlichen Gebieten. Ein Hauptkritikpunkt der Befragten betrifft auch die unzureichenden Parkmöglichkeiten: Zu hohe Parkgebühren, fehlende Stellflächen am Innenstadtrand sowie mangelnde E-Ladepunkte und sichere Fahrradstellplätze lassen viele potenzielle Besucherinnen und Besucher zögern.

In der Elbe-Weser-Region bleibt der Pkw nach wie vor das bevorzugte Verkehrsmittel. Hier zeigt sich ein Spannungsfeld zwischen der häufigen politischen Forderung nach autoärmeren und klimafreundlicheren Stadtzentren, dem Bedürfnis der Bevölkerung nach individueller Mobilität sowie dem Anspruch der Gewerbetreibenden, ihren Kunden und Lieferanten eine multimodale Erreichbarkeit zu gewährleisten.





Auch der Wegfall von Stellplätzen ist ein Thema, das landauf, landab besonders kontrovers und emotional diskutiert wird. Für die Unternehmen ist es daher wichtig, die tatsächlichen Bedürfnisse sowie die Umsätze je Verkehrsträger ihrer Kunden zu kennen, um den Einfluss von etwaigen Stellplatzverlusten richtig einschätzen zu können. Für Kommunen gilt es, die Betriebe dabei zu unterstützen und zusätzlich in alternative kostengünstige Parkmöglichkeiten sowie gute moderne – digitale – Parkleitsysteme zu investieren.

Die IHK Elbe-Weser empfiehlt auch in diesem Thema, die lokale Wirtschaft sehr frühzeitig in Planungsprozesse einzubinden sowie die Mobilitätsbedürfnisse aller Zielgruppen angemessen zu berücksichtigen. Nur durch die gezielte Verbesserung der Erreichbarkeit und infrastruktureller Rahmenbedingungen lässt sich langfristig die Aufenthalts- und Kaufbereitschaft in den Innenstädten sichern. Die Zukunft der Zentren entscheidet sich also nicht zuletzt auf der Straße.

→ [Link zur Studie](#)

[https://www.ihk.de/elbeweser/
region-elbe-weser/standortentwicklung/
stadtentwicklung/zentrenstudie-
niedersachsen-6324042](https://www.ihk.de/elbeweser/region-elbe-weser/standortentwicklung/stadtentwicklung/zentrenstudie-niedersachsen-6324042)



VERKEHRSTRÄGER STRAßE



Die A 20 wird Europas zentrale Ost-West-Verbindung im Norden. Doch noch gibt es große Hürden zu überwinden. Das Straßen-Verkehrsnetz in der Elbe-Weser-Region ist vielfältig und benötigt viel Planungsraum. Leistungsfähige Straßenverbindungen sind erforderlich.



Autobahn A 20

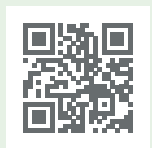
Die Autobahn A 20 ist das zentrale norddeutsche Autobahnprojekt. Nach ihrer Fertigstellung wird sie die Hafenstandorte der Küstenländer besser verbinden und so eine optimierte Anbindung der Seehäfen an das überregionale Verkehrsnetz ermöglichen. Zudem wird sie an die Straßennetze in den westlichen und 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 Regionen nördlich und südlich der Elbe besser zusammenwachsen und die Unternehmen dort neue Absatzmärkte erschließen. Nicht zuletzt wird die A 20 helfen, den Hamburger Elbtunnel zu entlasten, da Transitverkehre die Stadt nun weiträumig umfahren können. Ebenso besteht mit der neuen Elbquerung endlich eine echte Ausweichroute bei Verkehrsstörungen im Großraum Hamburg. 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 Elbe-Weser 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.

A 20 – Das wird gut

"Die verschiedenen Abschnitte sowie deren Planungs- und Genehmigungsstand können Sie auf der Webseite der Kampagne „A 20 – das wird gut“ der Industrie- und Handelskammern einsehen.

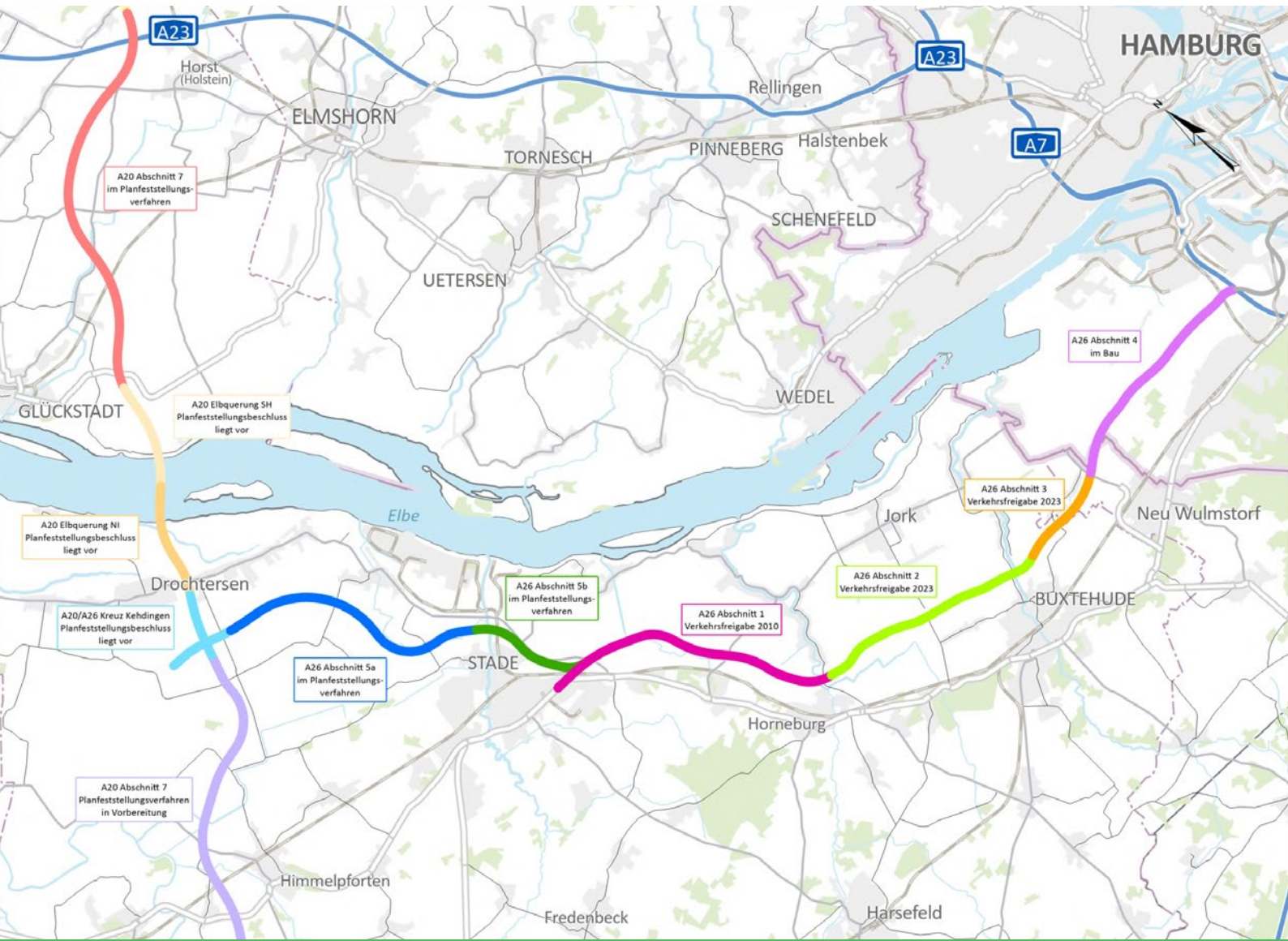
Diese Kampagne wird von acht Industrie- und Handelskammern aus Norddeutschland unterstützt, um eine umfassende Informationsplattform zur A 20 bereitzustellen. Ziel ist es, eine sachliche und transparente Debatte zu fördern, die die Vorteile der A 20 für die Mobilitätswende, die Energiewende und die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen beleuchtet und zudem den Einfluss auf Naturschutz und Klimaerwärmung berücksichtigt.

Jeder ist eingeladen, die Kampagne zu unterstützen, und seit Beginn wächst die Zahl derjenigen, die dem A 20-Projekt ihre Stimme und ihr Gesicht verleihen.



→ <https://die-a20.de>

Übersicht A 20 und A 26



→ <https://die-a20.de/regionen>

Autobahn A 26

Der Wirtschaftsraum Stade mit seinen zahlreichen Unternehmen, dem Industriegebiet und dem Seehafen Stade-Bützfleth ist ein zentraler Standort in der Metropolregion Hamburg. Trotz seiner Nähe zur Hansestadt ist die verkehrliche Anbindung unzureichend: Die überlastete B 73 sowie Landes- und Kreisstraßen mit engen Ortsdurchfahrten erschweren den Güter- und Pendlerverkehr erheblich.

Die A 26 leistet hier bereits eine wichtige Entlastung – insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Stade und Neu Wulmstorf. Ihre Weiterführung in Richtung Hamburg und der geplante Anschluss an die A 20 bei Drochtersen sind entscheidend, um die Region zukunftssicher an das überregionale Autobahnnetz anzubinden. So verbessern sich nicht nur die Erreichbarkeit und die Standortqualität für Unternehmen, sondern auch die logistische Anbindung an die Nord-Süd-Achsen A 1 und A 7 sowie an die Seehäfen.

Gleichzeitig stärkt die A 26 die wirtschaftliche Entwicklung des Süderelberaums und trägt zur Schaffung einer leistungsfähigen Westumfahrung Hamburgs bei. Damit ist sie ein zentraler Baustein für die Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltige Entwicklung des gesamten Elbe-Weser-Raums.

Von insgesamt sechs Bauabschnitten der A 26 sind drei – zwischen Stade und Neu Wulmstorf – bereits fertiggestellt. Die Verkehrsfreigabe des dritten Abschnitts, zwischen Buxtehude und Neu Wulmstorf, erfolgte am 3. Februar 2023. Der Abschnitt 5 zwischen Drochtersen und Stade, der künftig den Anschluss an die geplante A 20 in Niedersachsen herstellen soll, befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren.

Die A 26 West – zwischen Neu Wulmstorf und der A 7 – befindet sich aktuell im Bau; ihre Fertigstellung und damit auch die Anbindung an die A 7 ist für 2028 vorgesehen. Daran anschließend soll die A 26 Ost die Verbindung zur A 1 bei Hamburg-Stillhorn schaffen. Dieses Projekt ist in drei Teilabschnitte untergliedert: Für den ersten liegt seit Dezember 2023 ein Planfeststellungsbeschluss vor, der derzeit beklagt wird. Die beiden übrigen Teilabschnitte befinden sich im Planfeststellungsverfahren. Zum Gesamtprojekt A 26 Ost gehören neben einer neuen Brücke über die Süderelbe ein rund 1,5 Kilometer langer Lärmschutztunnel im Stadtteil Wilhelmsburg sowie das Autobahndreieck Süderelbe, das die A 26 an die A 1 anschließt. Die Planungen laufen seit 2008, die Fertigstellung ist aktuell für 2035 vorgesehen. Sollte die Klage gegen den ersten Teilabschnitt abgewiesen werden und sollten die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein, könnten die Bauarbeiten in Hamburg noch 2026 beginnen.

Die genannten Zeitpläne sind von großer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region und müssen unbedingt eingehalten werden.

Verkehrsadern der Region
stark, sicher und zukunftsfähig
gestalten.

Autobahn A 27

Die A 27 ist eine zentrale Verkehrsader für den Landkreis Cuxhaven und die umliegenden Regionen. Im Frühjahr 2023 führten umfangreiche Sanierungsarbeiten zu Verkehrsbehinderungen, waren aber notwendig für die Modernisierung und Sicherheit der Autobahn. Im Herbst 2023 verursachten plötzliche Hagelschauer eine Serie von Unfällen, was die Notwendigkeit verbesserter Fahrbahnbedingungen und Notfallmaßnahmen verdeutlichte. Die A 27 ist essenziell für den Pendlerverkehr und den Gütertransport, verbindet wichtige Häfen und trägt zur wirtschaftlichen Stabilität der Region bei. Besonders für den Cuxhavener Hafen ist die A 27 von großer Bedeutung, da von hier aus viele Großraum- und Schwertransporte (GST) abfahren, die für die Energiewende durch den Transport von großen Komponenten wie z. B. Windenergieanlagen unerlässlich sind.

Autobahn 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. Darunter leiden die Anwohner, insbesondere in Achim, sowie 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 A1 querende Brücke eine dritte Möglichkeit erhalten, nach Mahndorf zu gelangen. Parallel dazu soll entlang dieser Straßenanbindung ein neues Gewerbegebiet entwickelt werden. Die IHK Elbe-Weser unterstützt die regionalen Akteure bei den laufenden Realisierungsgesprächen mit den Ländern Niedersachsen und Bremen, um die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Raum Achim zu fördern.



Bundesstraße 73 – Aus- und Umbau

Die B 73 ist die Hauptschlagader zwischen Hamburg und Cuxhaven. Lange Jahre war sie vor allem für ihre Stauanfälligkeit und die hohe Zahl an Unfällen bekannt, was auf ihre Führung durch Ortslagen, uneinsehbare Bereiche und einen hohen Anteil landwirtschaftlicher Verkehre zurückzuführen ist. Die bereits fertiggestellten Abschnitte der A 26 konnten zwischen Buxtehude und Stade bereits merkliche Entlastung bringen; Richtung Westen gibt es jedoch weiterhin viele Nadelöhre.

Um diese zu beseitigen, führt der Bundesverkehrswegeplan 2030 sowohl den Abschnitt von Otterndorf bis Cadenberge als auch die vorgesehene Ortsumgehung Cadenberge als vordringlichen Bedarf auf. Allerdings reicht dies aus Sicht der IHK Elbe-Weser nicht aus. Vielmehr muss auch der Abschnitt zwischen Otterndorf und Cuxhaven zeitnah weiter ausgebaut werden, um eine Entlastung zu schaffen.

Der Neubau der Ostebrücke in Hechthausen als Verbindungsherzstück ist bereits gestartet. Seit September 2023 ist die B 73 zwischen der Ostebrücke und Hechthausen halbseitig gesperrt und der Verkehr wird durch eine Ampelschaltung gesteuert. Der Bau des neuen Brückenbauwerks soll von Herbst 2025 bis Winter 2027 dauern. Die Verkehrsfreigabe der neuen Brücke ist für den Herbst 2028 geplant.

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 ein längerer Realisierungshorizont zu erwarten, da der Bundesgesetzgeber es nur als weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft hat. Die IHK begleitet die Planungen, setzt sich aber vorrangig für die kurzfristig zu realisierenden Projekte entlang der B 73 ein.

Ortsumfahrungen

Mangels einer Autobahn, die den Verkehr in West-Ost-Richtung durch den Elbe-Weser-Raum leitet, dienen die Bundesstraßen 71 und 74 als Hauptverbindungswege für regionale und Transitverkehre, insbesondere zwischen Hamburg und Bremen. Dies führt zu einer erheblichen Belastung dieser Straßen, vor allem in den Ortslagen. Betroffen sind sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch die Anwohner und ansässigen Unternehmen, die mit Emissionen und eingeschränkter Erreichbarkeit zu kämpfen haben. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 listet daher vier Ortsumfahrungsprojekte in der Region auf, von denen drei als vordringlicher Bedarf eingestuft sind. Auch die IHK Elbe-Weser setzt sich für den Bau von Ortsumfahrungen an besonders sensiblen Stellen ein, um den Verkehrsfluss in der Region effizient und verträglich zu gestalten.



Bundesstraße 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 der A 20 ist davon auszugehen, dass sich diese Situation weiter verschlechtern wird. Der BVWP erkennt hier vordringlichen Bedarf an.

Bundesstraße 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 dass dieses Projekt als weiterer Bedarf eingestuft wurde. Es bestehen also nur geringe Aussichten darauf, die für eine Realisierung notwendigen Mittel zu erhalten.

Bundesstraße 74 – Ortsumfahrung Ritterhude

Die B 74 ist eine der Hauptverbindungen im Elbe-Weser-Raum. Die Ortsdurchfahrten in Ritterhude und Scharmbeckstotel sind sowohl durch Wirtschaftsverkehre als auch durch Pendlerströme hoch belastet. Eine Neuführung der B 74 in diesem Bereich soll diese Situation entschärfen. Das Projekt wird im BVWP im vordringlichen Bedarf aufgeführt.

Seit 2024 arbeitet das Planungsteam daran, die Bewertungsmatrix für einen Alternativenvergleich mit Ergebnissen der Vorplanung zu füllen. Eine Vorzugsvariante soll aus dem Vergleich der West- und Ostvariante hervorgehen. Erste Ergebnisse werden im Jahresverlauf 2025 erwartet.

Bundesstraße 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 Ortsdurchführung zudem nicht mehr auf dem Stand einer Bundesstraße. Deshalb sieht der BVWP den vordringlichen Bedarf für eine Entlastungsstraße.

Ersatzneubau der Schlossbrücke in Ritterhude

Eine wichtige Querung der Hamme, die Schlossbrücke in Ritterhude, wird erneuert. Die Abrissarbeiten sind bereits im Sommer 2024 gestartet. Der Neubau wird sich in etwa auf zwei Jahre erstrecken.

Die neue Schlossbrücke wird insgesamt 72,5 m lang und 15 m breit und nach den modernen Bau- und Verkehrsstandards errichtet werden. Auf der Brücke werden sich neben einer 8 m breiten Fahrbahn beidseitig Geh- und Radwege befinden, die durch einen Schutzstreifen und Schutzeinrichtungen von der Fahrbahn getrennt sein werden. Die Kosten für den Brückenersatzneubau belaufen sich auf cirka 13 Mio. Euro.

Historie und Bedeutung der Schlossbrücke

Die über 70 Jahre alte Schlossbrücke wurde nach Zerstörung im 2. Weltkrieg als Zwei-Feld-Brückenbauwerk im Jahr 1952 wiederaufgebaut. Die Brücke ist für die dort ansässige Bevölkerung ein wichtiges Bindeglied ins Umland. Für den täglichen Pendelverkehr stellt sie eine maßgebliche Verkehrsachse in den Norden Bremens und den Landkreis Osterholz dar. Auch der Schwerlast- und Lieferverkehr sowie die Landwirtschaft sind auf die Schlossbrücke angewiesen.

Neue Allerbrücke in Verden (Nordbrücke)

Die neue Allerquerung in Verden ist seit Ende 2024 befahrbar und freigegeben. Die letzten Bauarbeiten an den Rad- und Gehwegen, Lärmschutzwand und der Gemeindestraße „Am Allerufer“ sowie der Rückbau der alten Brücken einschließlich der Renaturierung einiger Flächen erfolgen im Jahr 2025. Mit den ersten Vorabmaßnahmen wurde im September 2021 begonnen. Die etwa 90 Jahre alten Vorgängerbauten waren trotz diverser Verstärkungen dem heutigen und voraussichtlich zukünftigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen und entsprachen nicht mehr den aktuellen Anforderungen an Sicherheit und Fahrkomfort sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für Fußgänger und Fahrradfahrer.

Ostebrücke zwischen Hechthausen und Burweg

Seit September 2023 ist die B 73 halbseitig zur Einrichtung der Baustellenzufahrt und zur Herstellung einer Arbeitsebene für Großgeräte gesperrt. Seit März 2024 wurde die Baugrundverbesserung und der Hochwasserschutz erstellt. Der Abschluss der Bauarbeiten ist momentan im Jahr 2028 geplant.

Übersicht Straßen- und Schienennetz



Ostebrücke in Bremervörde

Auch die Brücke über die Oste in Bremervörde im Zuge der B 71/74 muss erneuert werden, da es sich um ein Bauwerk aus dem Jahr 1951 handelt, was zurzeit mit einem Monitoringsystem überwacht wird, weil sie spannungs-risskorrosionsgefährdet ist. Das neue Bauwerk wird südlich parallel zum Bestandsbauwerk errichtet, sodass der Verkehr während der Bauzeit weiterfließt. Zusätzlich wird der Knotenpunkt auf der östlichen Seite der Brücke zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Für die Maßnahme wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, wofür der Beschluss im 3. Quartal 2024 erging. Die neue Brücke wird als dreifeldriges Spannbetonbauwerk errichtet. Sie ist 14,00 m breit mit 8,0 m Fahrbahn und beidseitigen 3,0 m Geh-/Radwegen. Nach Freimachung des Baufelds werden Teichverfüllung und Vorbelastung durchgeführt. Anschließend entstehen das Ersatzneubauwerk und der neue Kreisverkehr. Danach wird der Verkehr auf die neue Brücke umgelegt, woraufhin der Rückbau beginnt. Diese Arbeiten starten 2025. Mit dem Ersatzneubau soll 2026 begonnen werden. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme inklusive Rückbau ist bis zum Jahreswechsel 2028/2029 geplant.

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 dem demografischen Wandel sowie der Personalpolitik der vergangenen Jahre, aber vor allem 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. Verfahrensvereinfachungen würden neben der Beschleunigung der Prozesse auch Verbesserungen beim Fachkräftebedarf mit sich bringen – und zwar sowohl in den Ämtern als auch in der Privatwirtschaft.

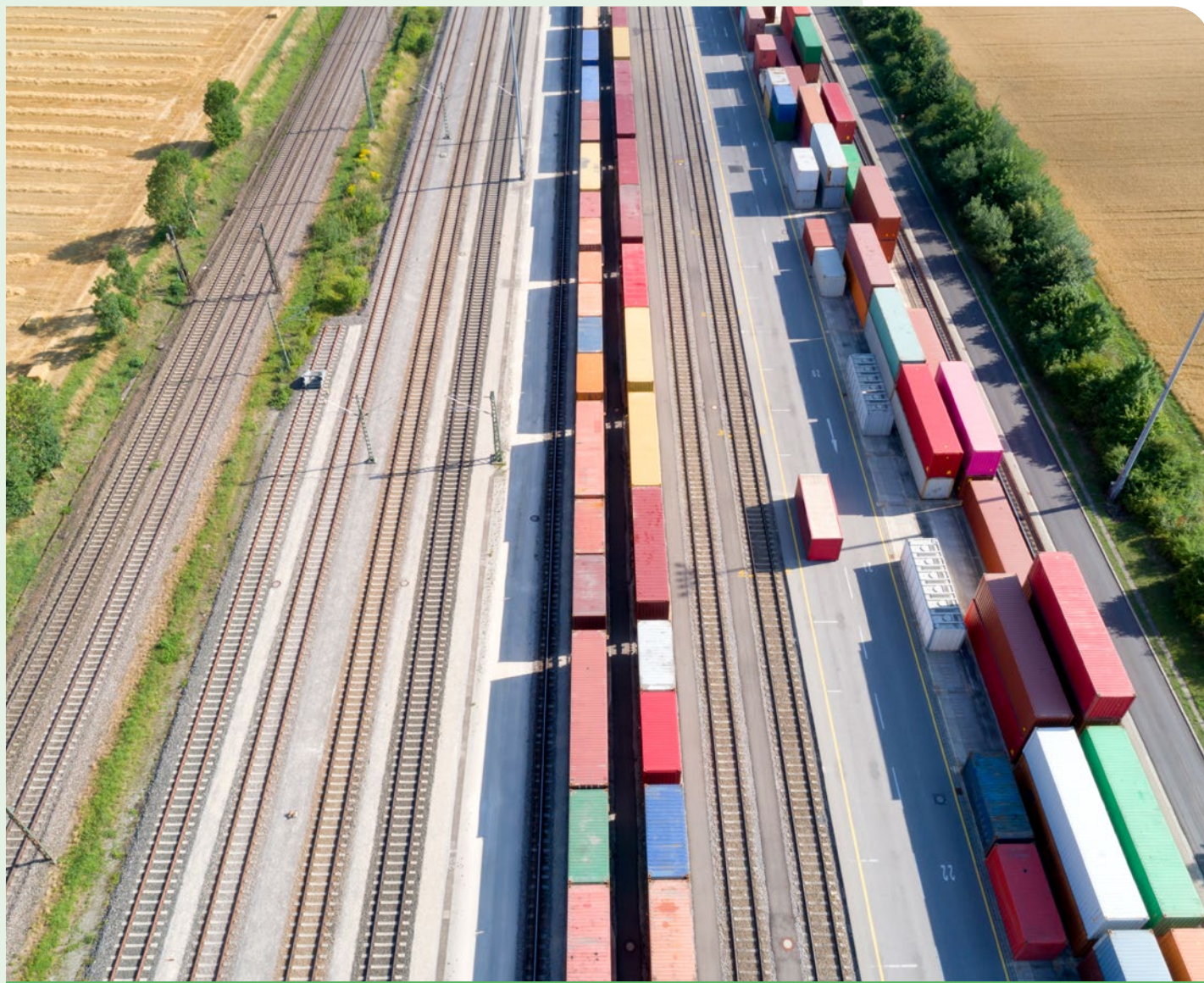
Die Autobahn GmbH des Bundes wurde im September 2018 gegründet und hat seit Januar 2021 die Verantwortung für die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung und die Verwaltung der Fernstraßen in Deutschland übernommen. Ziel der Gründung war es, die Effizienz und Einheitlichkeit der Autobahnverwaltung zu verbessern, indem alle Aufgaben zentral gebündelt werden. Durch diese zentrale Organisation sollen bundesweit einheitliche Standards gesetzt und nachhaltige Mobilitätsprojekte realisiert werden.

Die IHK unterstützt Vorhaben, die zu einer Beschleunigung von Baumaßnahmen führen und steht in einem engen Austausch mit der Autobahn GmbH.



→ <https://www.autobahn.de>

VERKEHRSTRÄGER SCHIENE



Der Schienenverkehr ist eine wichtige Säule der nachhaltigen Mobilität und wirtschaftlichen Entwicklung. Er verbindet Regionen effizient, entlastet Straßen und reduziert Emissionen – eine moderne Infrastruktur ist entscheidend für Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit.

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 Fahrtrichtung Hamburg wird der Verkehrsfluss zusätzlich durch mehrere sanierungsbedürftige Brücken beeinträchtigt, da diese nur noch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit zulassen. Ein besonderer Engpass besteht an der eingleisigen Ostebrücke in Hechthausen, die einen Flaschenhals innerhalb der ansonsten zweigleisig ausgebauten Strecke darstellt. Ein zeitnaher Ausbau dieser Engstelle ist dringend erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Verbindung nachhaltig zu verbessern.

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 Hafenstandortes Cuxhaven die Gleisanlagen weiter ausgebaut und zukunftsfähig gemacht werden müssen. Auch auf Bundesebene wird dies so gesehen. Der Bundesverkehrswegeplan führt daher die Elektrifizierung des Abschnitts Stade – Cuxhaven im vordringlichen Bedarf des BVWP auf. Jedoch wurden die beiden Teilmaßnahmen, der zweigleisige Ausbau und der Neubau der Ostebrücke, als Projektbestandteile entfernt und sind nicht mehr Teil des BVWP.

Ein zukunftsfähiges,
leistungsstarkes Schienennetz
schaffen

Die IHK Elbe-Weser fordert die konsequente Umsetzung der Elektrifizierung, gemeinsam mit dem zweigleisigen Ausbau sowie dem Neubau der Ostebrücke als integrale Gesamtmaßnahme.

Nur im Zusammenspiel entfalten diese Projekte ihre volle verkehrliche und wirtschaftliche Wirkung für die Region. Werden sie isoliert betrachtet oder zeitlich entkoppelt umgesetzt, drohen erhebliche Effizienzverluste – in Form ungenutzter Kapazitäten und vermeidbarer Verzögerungen.

Ein abgestimmtes Vorgehen ist daher unerlässlich, um ein zukunftsfähiges, leistungsstarkes Schienennetz im Elbe-Weser-Raum zu schaffen.

Starke Schiene – Rückgrat der regionalen Logistik

Die bedeutendste Engstelle befindet sich jedoch in Hamburg-Hausbruch, wo die Hafenbahn auf das Hauptgleis trifft und die Kapazitäten der Strecke vollständig ausgeschöpft werden. Dieses Problem wird nun durch den Bau der A 26 Hafentunnel gelöst, indem die A 26 auf der zweiten Ebene als Hochbrücke über die Insel Hohe Schaar geführt wird. Auf der ersten Ebene werden alle Hafentunnel und Rampen in einem Verteilerkreis angebunden, während auf der Null-Ebene eine neue Gleisanlage mit zusätzlichen Durchfahrtsgleisen errichtet und Erweiterungen an der Abstellanlage Hohe Schaar integriert werden.

Schiennenverbindung Alpha-E

Für den Transport der in den norddeutschen Seehäfen umgeschlagenen Güter ist eine gute Anbindung des Hinterlands von großer Bedeutung. Hamburg, Bremen und Hannover sind dabei wichtige Knotenpunkte im Bahnverkehr. Aufgrund des stetigen Wachstums im Seeverkehr sind ihre Kapazitäten in den vergangenen Jahren zunehmend an ihre Grenzen gestoßen. Die über Jahrzehnte diskutierte „Y-Trasse“, die den Bahnverkehr zwischen diesen Städten verbessern sollte, wurde nach umfangreichen Protesten der Anrainerregionen während des „Dialogforums Schiene Nord 2015“ durch die sogenannte Alpha-E-Variante ersetzt. Statt großmaßstäblicher Neubauten sollen hierbei vorrangig bestehende Strecken wie die Amerika-Linie oder der Bereich zwischen Verden und Rotenburg ertüchtigt werden.

Dieser Kompromiss kam nur zustande, weil umfangreiche Bedingungen der betroffenen Regionen, wie erweiterter Lärmschutz, aufgenommen wurden. Diese wurden von der Wirtschaft als zu weitgehend bewertet und nicht mitgetragen. Nichtsdestotrotz unterstützt die IHK den gefundenen Trassenverlauf und setzt sich für eine schnelle und regionsverträgliche Umsetzung ein.



Landes- und Bundespolitik unterstützen die Bedingungen

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 nimmt am Runden Tisch für den Bereich Rotenburg-Verden teil und wird sich auch in weiteren, zukünftig einzusetzenden Gremien im Interesse der Wirtschaft engagieren.

Für den Landkreis Osterholz ist der Bau des bislang fehlenden dritten Bahngleises zwischen Bremen Güterbahnhof und Bremen-Burg besonders wichtig. Dieses Projekt ist von großer Bedeutung für die reibungslose Abwicklung von Güter- und Personenverkehren zwischen Bremen und Bremerhaven. Eine Umsetzung würde die Verkehrsverbindungen deutlich verbessern, die Kapazitäten erhöhen und somit die wirtschaftliche Entwicklung in der Region nachhaltig stärken.

Die Grundlage für die Planung und rechtliche Basis von Bahnprojekten ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), das am 29. Dezember 2023 aktualisiert wurde. Diese jüngste Änderung ist besonders wichtig für das Bahnprojekt Hamburg/Bremen-Hannover. Dabei wurden die bestehenden Projektteile neuen Projektgruppen zugeordnet, sodass die bisher geplanten Maßnahmen weiterhin gesetzlich abgesichert sind.

Im Jahr 2023 gab es eine Einigung zwischen der Deutschen Bahn und dem Gesetzgeber, dass zunächst die Generalsanierung auf der Strecke Hamburg – Hannover umgesetzt werden soll, um zeitnah Kapazitätserweiterungen auf der Strecke zu realisieren. Laut aktuellem Stand ist diese Generalsanierung für 2029 angedacht. Weiterhin sollte geprüft werden, ob über die erzielten Kapazitätssteigerungen hinaus noch ein weiterer Ausbaubedarf besteht und wie dieser gegebenenfalls realisiert werden kann.



→ <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/gesamtprojekt/begriffsursprung-alpha-e.html>

Schienennetz der evb: eine Zukunftsressource der Elbe-Weser-Region

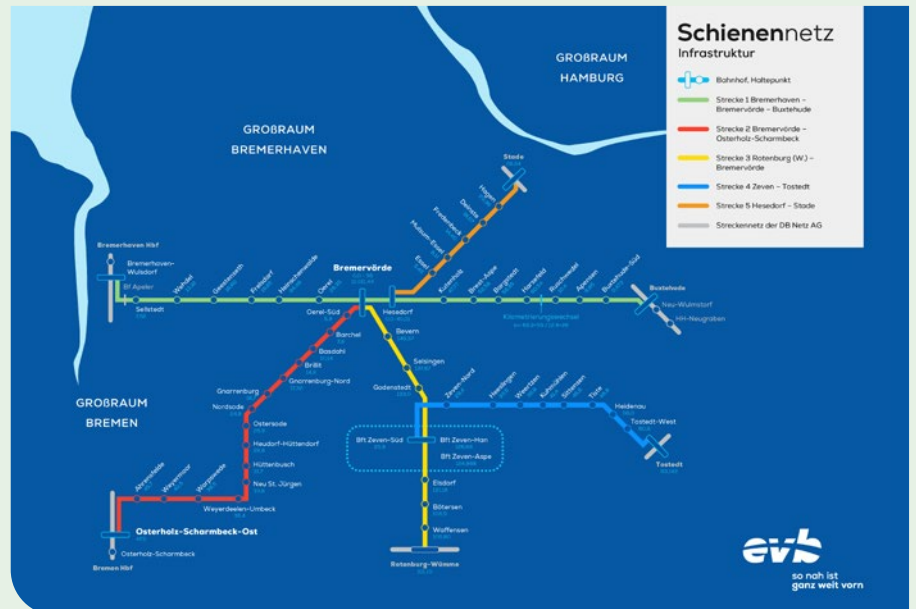
Im Herzen des Elbe-Weser-Dreiecks unterhalten die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) ein 235 Kilometer langes, unternehmens-eigenes Schienennetz.

Im Rahmen umfangreicher Ertüchtigungsmaßnahmen in den letzten zwanzig Jahren wurden Gleisanlagen, Bahnübergänge und Brücken erneuert, zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe gebaut und leistungsfähige Signaltechnik installiert. Das Netz präsentiert sich damit in einem ausgezeichneten Zustand nicht nur für Güterverkehre, Werkstattzuführungsverkehre und den Freizeitverkehr Moorexpress (von Bremen über Osterholz-Scharmbeck, Worpswede und Bremervörde bis Stade), sondern auch, um Reaktivierungen für den regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu ermöglichen.

Bereits jetzt bedient die evb auf der Strecke RB 33 Cuxhaven–Bremerhaven–Bremervörde–Buxtehude fast zwei Millionen Fahrgäste im Jahr im Stundentakt; größtenteils auf eigenen Schienen. Zum Fahrplanwechsel 2027 (Dezember) soll zudem die im Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen vorgezogene Strecke RB 34 an den Start gehen. Dann verkehren zwischen Stade und Bremervörde wieder regelmäßige Personenzüge. Auch die evb-Strecken von Zeven nach Tostedt sowie von Rotenburg nach Bremervörde werden im Rahmen des Reaktivierungsprogrammes untersucht.

Güter auf die Gleise
für effizienz und
klimafreundlichkeit





Seit 2024 treibt die evb das für den Deutschen Verkehrswendepreis 2024 nominierte Projekt „Schienengüterverkehr in der Fläche“ voran. Ziel ist die Wiederbelebung des regionalen Schienengüterverkehrs mit den Schwerpunkten Schüttgüter, Dünger und Holz. Ein einziger Güterzug kann dabei 30 bis 40 Lkw ersetzen. In Zusammenarbeit mit namhaften Unternehmen der Elbe-Weser-Region hat die evb bereits etliche Neuverkehre realisiert und Ladestraßen im evb-Netz wieder in Betrieb genommen.

Das evb-Netz kann zudem als Bypass dazu beitragen, den überlasteten Bahnknoten Bremen zu entlasten, indem Züge aus Bremerhaven über Rotenburg Richtung Hannover geführt werden. Dies erfolgte beispielsweise zwischen September und Dezember 2014, als die heutige InfraGo (damals: DB Netz AG) dringend erforderliche Unterhaltungsarbeiten zwischen Bremen und Bremerhaven umsetzen musste.

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-Brunshausen. 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. sowie der Hansestadt Stade.

Um das derzeitige Industriegleis aus dem Innenstadtbereich Stades herauszulösen, finden derzeit gemeinsame Planungen von Hansestadt und Autobahn GmbH statt. Das neue Industriegleis soll parallel zur Trasse der A 26 (5. Bauabschnitt) verlaufen. Für diese Verlegung des Industriegleises ist Eile geboten, um den Autobahnbau nicht zu verzögern und den Seehafen Stade leistungsfähig an das Schienennetz anzubinden.

VERKEHRSTRÄGER WASSERSTRAßE



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 Hafenwirtschaft in den beiden Metropolen ein wichtiger Arbeit- und Auftraggeber.

Erreichbarkeit der Häfen

Die Fahrrinnenanpassung der Elbe ist abgeschlossen. Somit können nun Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 13,50 m (tideunabhängig) und bis zu 14,50 m (tideabhängig) die Elbe durchgehend bis Hamburg befahren. Ebenso wurde die Fahrrinne in ihrer Breite so angepasst, dass Begegnungsverkehre auf der gesamten Strecke nun möglich sind. Die Maßnahmen wurden von Schutzmaßnahmen insbesondere für die Deichsicherheit begleitet.

Für Bremen und Hamburg ist die Hafenwirtschaft ein wichtiger Arbeit- und Auftraggeber

Gleichzeitig muss die zunehmende Verschlickung infolge der Elbvertiefung kritisch betrachtet werden, da sie die Nutzbarkeit der Hafenanlagen einschränken und zusätzliche Unterhaltungsbaggerungen erforderlich macht – ein Aspekt, der bei der weiteren Planung und Finanzierung nicht außer Acht gelassen werden darf.

Nordhafenerweiterung des Seehafens Stade

Um den wachsenden Kapazitätsbedarf im Seehafen Stade zu decken, plant NPorts die Erweiterung des Nordwestkais. Vorgesehen ist ein 24 Hektar großes Multifunktionsterminal mit Gleisanschluss sowie drei zusätzliche Liegeplätze – eine geringere Anzahl würde den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht. Die neuen Liegeplätze und Flächen sind für den Stückgutumschlag vorgesehen. Die Planung umfasst eine Kaiverlängerung um 825 Meter und die Aufspülung neuer Hafenflächen. Bereits 2025 wurden rund 500.000 Euro investiert, weitere 3,5 Millionen Euro sind für Planung und Genehmigung in den kommenden Jahren vorgesehen. Mit dieser Maßnahme wird die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens und die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Stade nachhaltig gestärkt.

Häfen als Drehscheiben – regional verankert, global vernetzt

Hafenausbau in Cuxhaven

Mit dem Aufbau eines neuen Produktionsstandortes für Offshore-Turbinen des Siemens-Gamesa-Konzerns sowie der Ansiedlung weiterer Zulieferer hat das Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven seit 2017 eine überaus positive Entwicklung genommen. Mit dem Beginn des Neubaus der Liegeplätze 5 bis 7 im Februar 2025 soll zusätzlich eine 1.260 m lange Kaianlage mit 28 ha aufgespülter Logistikfläche entstehen. Um mit steigendem Umschlagvolumen eine reibungslose Bahn- und/oder Straßenabfertigung auf dem Terminal zu gewährleisten ist der geforderte Ausbau bzw. die Ertüchtigung der Bahn- und Straßenanbindung dringend notwendig. Die Ansiedlung von Titan Wind Energy in Cuxhaven stärkt die Region als Standort für Offshore-Windenergie ebenfalls und schafft neue Arbeitsplätze. Für den Hafen bedeutet dies eine höhere Auslastung und Spezialisierung auf Schwerlastlogistik, insbesondere für große Komponenten wie Monopiles.

Das Projekt der Weseranpassung wurde, nachdem ein erster Planfeststellungsbeschluss vom Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2016 als rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt wurde, neu initiiert. Dabei bleiben die Ziele ähnlich den Ausbaustufen wie im ersten Anlauf: Die Vertiefung der Außenweser für tideunabhängig 13,50 m Tiefgang zur besseren Erreichbarkeit Bremerhavens. Durch den Ausbau der Fahrrinne in der Unterweser zwischen Brake und Nordenham soll eine tideabhängige Erreichbarkeit des Hafens Brake für Schiffe mit einem Abladetiefgang von maximal 12,80 m ermöglicht werden. Im November 2022 erfolgte die Festsetzung des Untersuchungsrahmens für die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen.





→ Die Häfen spielen im Elbe-Weser-Raum eine besondere Rolle und ihre Bedeutung wird in den nächsten Jahren weiter anwachsen.



→ IHK Nord Sonderauswertung der Seeverkehrsprognose 2040
<https://www.ihk-nord.de/produktmarken/schwerpunkte/maritime-wirtschaft-infrastruktur-seeverkehr/seeverkehrsprognose-6585298>

FLUGHÄFEN



Die Region zwischen Bremen, Hamburg und Hannover bietet mit dem Flugplatz Rotenburg und dem Sea-Airport Nordholz attraktive Perspektiven für den Flugverkehr.

Regionaler Flugverkehr

Der Flugplatz Rotenburg hat durch seine geografische Lage zwischen den großen Verkehrsflughäfen Bremen, Hamburg und Hannover das Potenzial, sich als Standort für den Geschäftsflugbetrieb als Ergänzung zu diesen Angeboten zu positionieren. Die vorhandene Infrastruktur gestattet den Einsatz von kleineren ein- und zweimotorigen Geschäftsreiseflugzeugen mit Turbo-prop-Antrieb. Zudem erlaubt die Größe des Geländes Flüge mit unbemannten Flugfahrzeugen (Drohnen). Mehrere Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe entsprechenden Fluggeräts sind bereits heute auf dem Flugplatz aktiv.

Der Sea-Airport in Nordholz und das direkt angrenzende, rund 40 Hektar große Gewerbe- und Industriegebiet Sea-Airpark bieten im nördlichen Landkreis Cuxhaven ein attraktives Angebot für die Flugverkehrsbranche. Der Standort verfügt über eine Anbindung für Charter- und Geschäftsflüge und stellt gleichzeitig Flächen für die Ansiedlung luftfahrtaffiner Unternehmen bereit. Darüber hinaus werden internationaler Luftfrachtverkehr sowie AirCargo-Dienstleistungen angeboten sowie Wartung, Reparatur und Überholung (MRO).

Die multimodale Anbindung des Standorts – also die gute Erreichbarkeit über Straße, Schiene, Luft und Wasser – stellt einen bedeutenden Standortvorteil dar. Sie macht die Region nicht nur für die Wirtschaft interessant, sondern steigert auch die Attraktivität für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für Besucher.

Zukünftig soll am Standort eine Landbasis zur luftgestützten Versorgung der Offshore-Windparks in der Nordsee entstehen – mit dem Ziel, die Region als logistischen und technologischen Knotenpunkt der Energiewende zu etablieren. Damit wird der Sea-Airport zu einem strategisch wichtigen Bestandteil der Infrastrukturentwicklung an der deutschen Nordseeküste.

Sea-Airport wird
zum strategischen
Standortvorteil

DIE FÜNF WICHTIGSTEN VERKEHRS- PROJEKTE IM ELBE-WESER-RAUM

Wie im Vorgängerkonzept setzt die Wirtschaft wieder die fünf Projekte an die Spitze der Liste, die insbesondere für eine verbesserte überregionale Anbindung des Elbe-Weser-Raumes stehen. Dies zeigt deutlich, dass es in diesem Bereich weiter einen hohen Bedarf gibt. Seit mehreren Jahrzehnten werden diese Projekte bereits diskutiert.

Ranking der wichtigsten Projekte

Ranking der wichtigsten Projekte		
1	A 26	4,64
2	A 20	4,47
3	Ertüchtigung Bahnanbindung Cuxhavens	3,82
4	Ertüchtigung evb-Netzes	3,71
5	B 73 – Ausbau	3,45

1 A 26

Die A 26 wird den Wirtschaftsraum Stade mit der A 7 und somit mit dem überregionalen Straßennetz verbinden. Mit der geplanten Weiterführung bis zur A 20 bei Drochtersen wird die Region, einschließlich ihres Hafens und Industriegebiets, sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung für den Güterverkehr deutlich besser erreichbar sein. Als alternative Route zur B 73 trägt sie zudem dazu bei, die Anwohner dieser chronisch überlasteten Strecke zu entlasten und die Unfallzahlen zu senken.

2 A 20

Die Küstenautobahn A 20 ist das zentrale norddeutsche Autobahnprojekt und wird die Verbindung der Hafenstandorte erheblich verbessern. Als wichtige Verkehrsachse zwischen Rotterdam und Stettin hat sie eine hohe europäische Bedeutung und bringt gleichzeitig regionale Vorteile entlang ihrer Strecke, wie eine verbesserte Anbindung und die Verbindung der beiden Elbseiten über den neuen Elbtunnel.

Der Fokus
ist gesetzt.

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 Ertüchtigung des evb-Netzes

Das Schienennetz der evb ist eine zentrale Infrastruktur für die Elbe-Weser-Region, da es mit 235 Kilometern Länge nicht nur den Personenverkehr stärkt, sondern auch den regionalen Güterverkehr wiederbelebt und so zur Verkehrswende beiträgt. Zudem entlastet es als Ausweichroute überlastete Hauptstrecken wie den Bahnknoten Bremen.

5 B 73 – Ausbau

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.

Impressum

Herausgeber

IHK Elbe-Weser
Am Schäferstieg 2 | 21680 Stade
Telefon: 04141 524-0
E-Mail: info@elbeweser.ihk.de
Internet: www.ihk.de/elbeweser

Gestaltung

werbe.art.kontor, Anja-D. Schacht-Kremsier

Fotos

Titel: @gettyimages/Bim, @gettyimages/Anastasiia Akh, @gettyimages/
Studio Images, @gettyimages/Alvarez (Seite 1)

Innenteil: @gettyimages/Bollo, @gettyimages/Orbon Alija (Seite 3),
@Dennis Williamson (Seite 5), @gettyimages/piranka (Seite 8),
@gettyimages/den-belitsky, @gettyimages/Boy Wirat (Seite 10),
@gettyimages/skynesher (Seite 12), @gettyimages/eyecrave productions
(Seite 14), @gettyimages/Drazen_ (Seite 15), @gettyimages/
3alex (Seite 16), @gettyimages/mnbb (Seite 18), @gettyimages/
Bim (Seite 20), @gettyimages/skynesher, @gettyimages/ollo (Seite 21),
@gettyimages/kate_sept2004 (Seite 24), @gettyimages/SimonSkafar,
@gettyimages/Chun han (Seite 25), @Markus Wegmann (Seite 26),
@gettyimages/aydinmutlu (Seite 30), @gettyimages/
alexandrumagurean (Seite 32), @gettyimages/Bim (Seite 36),
@gettyimages/LuismiCSS (Seite 38), @gettyimages/buzbuzzer (Seite 40),
@Jan-Otto (Seite 42), @gettyimages/waeske (Seite 44), @gettyimages/
Fokusiert, @gettyimages/Varghona (Seite 45), @gettyimages/
gece33 (Seite 46),

Auflage Stand

1. Auflage, Online- & Print-Publikation
Dezember 2025

Ihr Ansprechpartner

Sina Elmers
Energie und Infrastruktur

Telefon: 04141 524-223

E-Mail: sina.elmers@elbeweser.ihk.de

IHK Elbe-Weser
Am Schäferstieg 2 | 21680 Stade
Telefon: 04141 524-0
E-Mail: info@elbeweser.ihk.de
Internet: www.ihk.de/elbeweser

