

Die Wirtschaft braucht die A 22

Plädoyer für eine durchgängige Küstenautobahn in Deutschland



Hannover, Dezember 2003



NIHK
Niedersächsischer Industrie-
und Handelskammertag

Kontakt:

Federführung des NIHK für das
Sachgebiet Verkehr, Telekommunikation
und Post

Dr. Manfred Bahlburg

IHK Hannover

Schiffgraben 49, 30175 Hannover

Telefon: (05 11) 31 07 – 2 79

Telefax: (05 11) 31 07 – 4 10

E-Mail: bahlburg@hannover.ihk.de

Internet: <http://www.hannover.ihk.de>

Federführung des NIHK für das
Sachgebiet Schifffahrt und Häfen

Dr. Michael Ahrens

Oldenburgische IHK

Moslestraße 6, 26122 Oldenburg

Telefon: (04 41) 22 20 – 3 40

Telefax: (04 41) 22 20 53 40

E-Mail: ahrens@oldenburg.ihk.de

Internet: <http://www.ihk-oldenburg.de>

Vorbemerkungen

Der norddeutsche Küstenraum gehört zu den verkehrlich stark benachteiligten Regionen. Insbesondere die küstenparallele Verknüpfung der Wirtschaftsstandorte war jahrzehntlang in nur sehr unzureichendem Maße gegeben. Dies hat mit dazu beigetragen, dass die insbesondere im Bereich der Seehäfen vorhandenen erheblichen wirtschaftlichen Potenziale nicht vollständig genutzt werden konnten.

Mit der Autobahn A 20, die westlich von Stettin über Rostock nach Lübeck führt und inzwischen in weiten Teilen fertiggestellt oder in Bau ist, hat sich die Situation entlang der Ostseeküste wesentlich verbessert. Auch die Umfahrung Hamburgs von Lübeck bis zur Elbe bei Glückstadt ist im „Vordringlichen Bedarf“ des neuen Bundesverkehrswegeplans enthalten; sie sollte zeitnah umgesetzt werden.

Unklar ist noch die Fortsetzung auf niedersächsischer Seite. Hier sind zwei Varianten in der Diskussion: Zum einen die Fortsetzung als Küstenautobahn A 22 als echte Weiterführung einer nationalen Küstenautobahn, mit der die Seehäfen und Wirtschaftsstandorte Norddeutschlands sowie der geplante Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven hochwertig miteinander verknüpft werden. Über sie könnte auch der erhebliche und im Zuge der EU-Erweiterung noch steigende Ost-

West-Transitverkehr abgewickelt werden. Die Trasse ist insgesamt 119 km lang und verläuft von der geplanten neuen Elbquerung bei Glückstadt im Raum Stade über Bremervörde durch den Wesertunnel südlich Bremerhavens, der am 20. Januar 2004 für den Verkehr frei gegeben wird, bis an die A 28 bei Westerstede.



Die zweite Variante ist die Weiterführung als A 20. Da geplant ist, die A 26 (Stade – A 7) an die neue Elbquerung anzubinden, hieße diese Variante, eine zweite Umfahrung Hamburgs zu verwirklichen. Die 39 km lange Trasse soll von der A 26 bei Stade mit Anschluss an die Elbquerung bei Glückstadt bis zur A 1 bei Sittensen verlaufen.

Inzwischen liegen für die A 22 detaillierte raumwirtschaftliche Untersuchungen vor. Die wichtigsten Argumente werden im Folgenden kurz dargestellt.

Niedersächsischer Industrie- und Handelskammertag

Prof. Dr. Klaus E. Goehrmann
(Vorsitzender)

Dr. Wilfried Prewo
(Hauptgeschäftsführer)

Hannover, Dezember 2003

Schaffung einer Küstenmagistrale!

Der Bau der A 22 hätte erhebliche Auswirkungen auf die großräumige verkehrliche Vernetzung der Regionen Deutschlands und Europas:

- **Schaffung einer „Maritima“, einer Küstenmagistrale als durchgängige Verbindung der norddeutschen Küstenländer.**
- **Durchgängige Verbindung zwischen den Wirtschaftsstandorten im Ruhrgebiet, den Benelux-Staaten und dem weiteren Westeuropa mit Skandinavien sowie mit Polen und dem übrigen Osteuropa.**
- **Ergänzung des Transeuropäischen Netzes (TEN).**

autobahn kann damit auch als möglicher Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) gesehen werden. Der Grundgedanke des Transeuropäischen Netzes, die Verbindung von Wirtschaftsregionen und die Erschließung strukturschwacher Gebiete und Randgebiete, ist ein zentraler Effekt der Küstenautobahn.

Neben der internationalen Dimension wird auf nationaler Ebene auch die verkehrliche Verbindung der norddeutschen Küstenländer Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern wesentlich verbessert. Gerade die Trennwirkung der Unterelbe stellt ein massives Problem für



Die „Maritima“ A 22 / A 20 als durchgängige Verbindung von Ruhrgebiet, Benelux, Norddeutschland, Skandinavien, Polen und Osteuropa.

Gerade vor dem Hintergrund eines weiter zusammenwachsenden Europas mit einer Ausweitung der Europäischen Union nach Osten ist die Vernetzungsqualität der Standorte von wachsender Bedeutung für die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung der Regionen. Vor allem den Ost-West-Verkehrsverbindungen kommt hierbei eine herausragende Bedeutung zu. Die Küsten-

die wirtschaftliche Entwicklung Norddeutschlands dar.

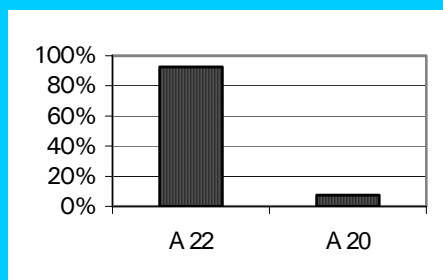
Für die Verkehrsleistung im Personenverkehr wird bis 2015 ein Zuwachs von 17 %, im Güterverkehr sogar um 70 % erwartet. Die höchsten Zuwächse sind dabei im Ost-West-Verkehr zu erwarten. Eine vollständige Küstenautobahn könnte hier einen wesentlichen Beitrag leisten, diese Verkehre abzuwickeln.

Von 491 befragten Unternehmen in Nordniedersachsen halten 93 % die A 22 für am wichtigsten!

- Die Küstenautobahn A 22 ist für die niedersächsischen Unternehmen wesentlich wichtiger als eine Fortsetzung der A 20 bis zur A 1.
- Für etwa 28 % aller Transporte Nordniedersachsens wird eine A 22 benötigt.

Eine aktuelle Befragung von Unternehmen im gesamten Nordniedersachsen belegt, welche Bedeutung der A 22 beimessen wird. 93 % aller Unternehmen betonen, dass, wenn nur ein Projekt finanziert werden kann, die Küstenautobahn aus Sicht ihres Unternehmens zu bevorzugen ist. Selbst im Bereich der IHK Stade, in dem die A 20 verläuft, sprechen sich drei Viertel aller Unternehmen für die Küstenautobahn A 22 aus.

Wenn nur ein Projekt finanzierbar ist: Welches Projekt ist aus Sicht Ihres Unternehmens wichtiger?



Befragung durch nds. IHKs;
491 Unternehmensantworten

Ein zentraler Grund zeigt sich in den Antworten auf die Frage, welcher Anteil des Verkehrs im Unternehmen besser auf einer A 22 abgewickelt werden kann.

Anteile der Verkehre, die besser über eine A 22 abzuwickeln sind:

Region	Verkehrsunternehmen Anteil am Umsatz- in %	Großhandel / Industrie Anteil am Trans- portvolumen- in %
Stade*	27,0	31,2
Emden*	20,1	20,0
Oldenburg*	28,0	29,2
Bremerhaven*	34,6	32,5
Durchschnitt	27,5	28,4

* IHK Regionen; Befragung durch nds. IHKs;
491 Unternehmensantworten

Etwa 28 % aller Transporte, die die Unternehmen im nördlichen Niedersachsen durchführen, können wirtschaftlich effektiver über eine A 22 erfolgen. Damit bieten sich erhebliche Kosteneinsparungspotenziale.

Die norddeutschen Häfen brauchen eine leistungsfähige Hinterlandverbindung!

- **Erheblicher Austauschbedarf zwischen den Häfen.**
- **Vernetzung mit den Häfen an der Ostsee mit ihren erheblichen Wachstumsraten aufgrund veränderter Warenströme.**
- **Kürzere Fahrzeiten zwischen den Häfen sowie zu den Absatz- und Herkunftsregionen der Güter im Hinterland.**
- **Ausweitung des Marktgebietes deutscher Häfen im Wettbewerb, insbesondere mit den Niederlanden.**

Zwischen den Hafenstandorten besteht ein erheblicher Austauschbedarf. Die meisten großen Schiffe laufen nur einzelne Häfen an. Von hier aus werden die Güter mit Feeder-Schiffen in ganz Nord- und Nordosteuropa oder landseitig im Hinterland verteilt bzw. aus diesen Regionen gesammelt. U.a. aus terminlichen Gründen erfolgt durchschnittlich ca. ein Drittel des Güterausstausches über die Straße. Vor allem zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven findet schon

jetzt eine umfangreiche Zusammenarbeit statt. Hinzu kommt, dass die großen Containerschiffe in der Regel die Ostseehäfen nicht anlaufen. Auch hier wird über die Nordseehäfen weiterverteilt. Der Kurzstreckenseeverkehr auf der Ostsee ist in den letzten Jahren stark angewachsen und wird auch weiterhin deutlich zunehmen. Insbesondere Lübeck wird seine Position als der RoRo-Hafen in der Ostsee weiter ausbauen. Die A 22 als leistungsfähige, kurze Verbindung könnte diese Verkehre zu den Ostseehäfen aufnehmen.

Auch die Weiterverteilung in das Hinterland bzw. die Sammlung von Containern aus dem Hinterland profitiert von kürzeren Fahrzeiten deutlich. So könnte das vom Ruhrgebiet in die Niederlande abgewanderte Transportvolumen zurückgewonnen und damit der Standort Deutschland gestärkt werden.



JadeWeserPort: Infrastruktur von nationaler Bedeutung braucht Autobahn-Ost-West-Anbindung!

- Die **Schiffsgrößenentwicklung erfordert einen zweiten Tiefwasserhafen in Nordeuropa.**
- **Erst durch die Anbindung an eine leistungsfähige Küstenautobahn werden die Potenziale des geplanten JadeWeserPorts voll nutzbar. Hierzu zählen vor allem:**
- **Erhebliche Beschäftigungseffekte.**
- **Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten zwischen dem JadeWeserPort und den übrigen Hafendstandorten.**
- **Neupositionierung der gesamten Nordseehafenbeziehungen und veränderte arbeitsteilige Verflechtung der Häfen Nordeuropas.**



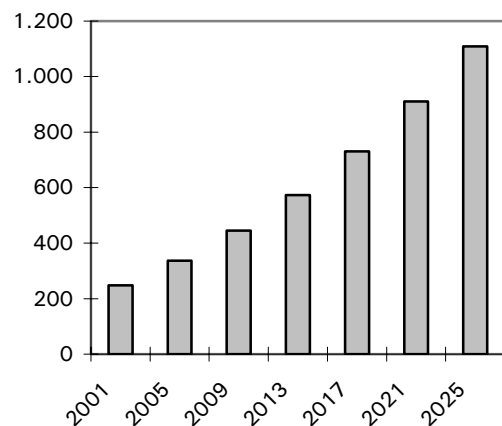
Quelle: MAERSK SEALAND

Für die in Planung befindlichen Großcontainerschiffe wird der JadeWeserPort neben Rotterdam der zweite Hafen in Nordeuropa sein, den diese Schiffe ohne Lastbeschränkung anlaufen können. Für

das Containeraufkommen im Schiffsverkehr wird bis 2025 mit einer Verfünfachung gegenüber 2001 gerechnet. Nur mit einem Tiefwasserhafen kann Deutschland im Standortwettbewerb bestehen. In der arbeitsteiligen Verflechtung der Häfen könnte sich Deutschland neu positionieren.

Prognose des weltweiten Containertransportes bis 2025

Anzahl in Millionen TEU



Quelle: MAERSK SEALAND

Vom JadeWeserPort aus kann ganz Nord-, Nordost- und Mitteleuropa im Zulieferverkehr über Feeder-Schiffe bedient werden. Wegen Anschlussverbindungen in andere Häfen erfolgt ein erheblicher Teil des Güteraustausches von Containern über die Straße. Wichtige Zielhäfen sind insbesondere Bremerhaven, Hamburg, Kiel und Lübeck. Mit der Küstenautobahn ist eine schnelle und kurze Verbindung möglich. Auch die Anbindung des Hinterlandes ist wesentlich kürzer, so dass der JadeWeserPort im Wettbewerb mit Rotterdam um den Markt „Ruhrgebiet“ erheblich profitieren könnte.

Wichtige Chemie- und Luftfahrtindustriestandorte in Norddeutschland werden vernetzt!

- **Erhebliche Stärkung als Standort für die Luftfahrtindustrie, Förderung des Verbunds der Standorte und der Zulieferunternehmen.**
- **Ohne A 22 ergibt sich im Zuge des begonnenen verstärkten Outsourcing von Leistungen eine erhebliche Verschlechterung der Standortbedingungen für Airbus Deutschland.**
- **Stärkung und Vernetzung der Standorte der Chemischen Industrie.**
- **Beseitigung der Standortnachteile der niedersächsischen Schlüsselindustrie Chemie gegenüber anderen Chemiezentren.**

Für die deutsche Luftfahrtindustrie ist Airbus mit 6 Standorten und insgesamt 17.000 Beschäftigten in Norddeutschland von herausragender Bedeutung. Die Beschäftigten der Zulieferindustrie sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Durch die eng verzahnte Produktion im Airbus-Konzern sind die Austauschbeziehungen zwischen den Standorten mit ihren jeweiligen Spezialistenteams innerhalb Norddeutschlands, aber auch zu den übrigen Airbus-Standorten Europas, erheblich. Demzufolge ist für Airbus Deutschland der verkehrsinfrastrukturelle Ausbau im Elbe-Weser-Dreieck von erheblicher Bedeutung. „Die Küstenautobahn wird dazu beitragen, unsere Position in der Luftfahrtindustrie zu stärken und auch den Prozess der Anbindung/Ansiedlung von Lieferanten und Dienstleistern zu fördern.“ so Wolfgang Sommer, Leiter der Produktion Deutschland der Airbus Deutschland

GmbH. Mit dem Bau des größten Passagierflugzeuges der Welt, dem Airbus 380, steigen die Ansprüche an die Logistik weiter erheblich an. Hinzu kommt das vom Konzern angekündigte verstärkte Outsourcing von Leistungen. Die Küstenautobahn würde einen wesentlichen Beitrag leisten, verlässliche und kurze Transportzeiten zu erreichen.

Ähnliches gilt auch für die Chemische Industrie, die mit 18.000 Beschäftigten im niedersächsischen Küstenraum (direkt und indirekt in Zulieferbetrieben) sowie weiteren 16.500 Beschäftigten in direkt angrenzenden Standorten (Brunsbüttel, Delfzijl) eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung hat. Auch hier geht der Trend



zu einer starken Arbeitsteilung zwischen den Unternehmen. Folge sind schon jetzt deutliche Standortnachteile gegenüber anderen Chemiezentren wie z.B. Antwerpen und Rotterdam, die durch eine A 22 beseitigt werden würden.

Tourismusregion Norddeutschland wird gestärkt!

- **Verbesserte Verbindung der küstennahen Tourismusstandorte untereinander.**
- **Schnelle Anbindung an die Herkunftsregionen der Küstentouristen, wie vor allem das westliche Ruhrgebiet.**
- **Durch eine A 22 werden die Kundenanforderungen berücksichtigt: Zunahme von Kurzurlauben und von Autowander-Tourismus entlang der Küste.**
- **Erheblich verbesserte Anbindung der Tourismusstandorte Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns an das westliche Ruhrgebiet.**
- **Transitfunktion auch für Skandinavien-Urlauber.**

Mit insgesamt 75 Millionen Übernachtungen im Jahr 2002 kommt dem Tourismus in den norddeutschen Küstenländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern eine herausragende wirtschaftliche Bedeutung zu.

weiter verstärkt. Eine durchgängige Küstenautobahn kommt diesen Anforderungen entgegen. Die Küstenstandorte werden vernetzt, die Anbindung an das Ruhrgebiet, das einen erheblichen Teil der Küstenurlauber stellt, wird deutlich verbessert.



Sowohl für Naherholungssuchende als auch für Fernurlauber ist die Pkw-Erreichbarkeit besonders wichtig. Durch verändertes Reiseverhalten - Kurzurlaube, Besuch verschiedener Standorte während eines Urlaubs (Autowander-Tourismus) - hat sich diese Tendenz

Dabei beschränken sich die Vorteile keinesfalls nur auf die niedersächsische Küste. Gerade Schleswig-Holstein, aber auch Mecklenburg-Vorpommern, werden ebenfalls wesentlich besser erschlossen.

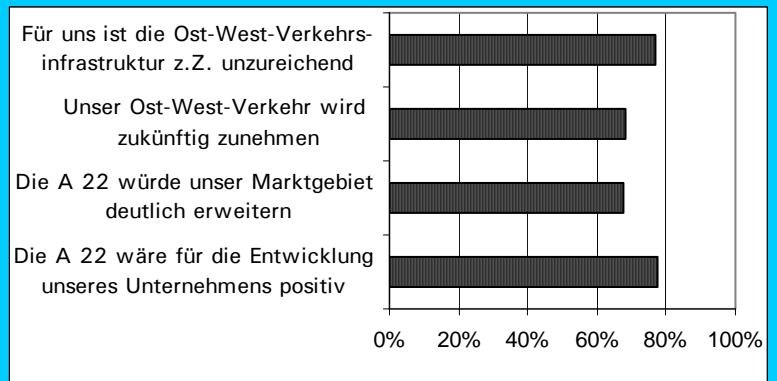
Fazit: Wirtschaftsstandort „Norddeutschland“ wird gestärkt!

- **Verbesserte Anbindung Norddeutschlands an die Marktgebiete des westlichen Ruhrgebietes, der Benelux-Länder, Skandinaviens, Polens und Osteuropas.**
- **Schaffung einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung für die Seehäfen und die mit ihnen verbundenen Gewerbestandorte.**
- **Wesentlich verbesserte Vernetzung der niedersächsischen Wirtschaftsstandorte untereinander.**
- **Anbindung an die Standorte rechts der Unterelbe.**
- **Erhebliche Stärkung als Standort für die industrielle Fertigung.**
- **Erhebliche Reduktion von Umwegfahrten; Fahrzeit- und Kostensenkung.**
- **Schaffung von Synergieeffekten durch Zusammenwachsen der Region; Standortsicherung, -ausweitung und Neuansiedlungen.**
- **Schaffung von Standorten mit logistischer Drehscheibenfunktion, insbesondere im Bereich zwischen A 28, A 29 und A 22.**

Die zunehmende Internationalisierung im Waren- und Leistungsaustausch, insbesondere mit den benachbarten Beneluxländern, mit Skandinavien und künftig verstärkt mit Osteuropa, stellt neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturausstattung. Hinzu kommt die steigende Bedeutung von Wirtschaftsbeziehungen zu Standorten in den neuen Bundesländern sowie zu Berlin und die verkehrliche Wirkung logistischer Großprojekte wie des geplanten JadeWeserPorts und die Erweiterung des Container-Terminals in Bremerhaven.

Mit dem neuen Wesertunnel wird ein erster Schritt unternommen, die Verkehrslage zu verbessern. Eine hochwertige Autobahnanbindung des Wesertunnels wird die in ihm liegenden Potenziale für die Regionen besser wirksam werden lassen. Die Weiterführung zu einer Elbquerung und zur A 20 verringert Fahrzeiten in erheblichem Umfang und erhöht damit den Einzugsbereich der ansässigen Unternehmen deutlich.

Die A 22 aus Sicht der Unternehmen * in Nordniedersachsen



* Befragung durch nds. IHKs; 491 Unternehmensantworten

Für die Wirtschaft im niedersächsischen Küstenraum ist, wie eine Unternehmensbefragung zeigt, die Küstenautobahn von erheblichem Interesse.

Die aktuelle Ost-West-Infrastrukturausstattung wird als unzureichend angesehen, während gleichzeitig die Unternehmen mit steigenden Transporten auf diesen Relationen rechnen. Insgesamt wird erwartet, dass sich die Wettbewerbssituation für die Unternehmen mit einer A 22 wesentlich verbessert.

Der neue Wesertunnel südlich Bremerhavens ist fertig: Er wartet auf die Autobahn A 22!

- **Regionalwirtschaftliche Effekte des neuen Wesertunnels können nur mit Anbindung an eine Küstenautobahn voll zum Tragen kommen.**
- **Entlastung von Ortsdurchfahrten.**
- **Reduzierung von Reisezeiten.**

Der neue Wesertunnel südlich Bremerhavens wird im Januar 2004 für den Verkehr freigegeben. Damit wird die Trennwirkung der Unterweser wesentlich verringert und eine Voraussetzung



Quelle: Straßenbauamt Oldenburg

für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung geschaffen. Allerdings ist der Nutzen des Wesertunnels ohne eine Anbindung an das Autobahnnetz als

relativ gering anzusehen. So stellt das Institut für Wirtschaftsforschung (BAW) aus Bremen in einer aktuellen Studie vom April d.J. fest, dass vom Wesertunnel überhaupt erst dann größere regi-



Quelle: Straßenbauamt Oldenburg

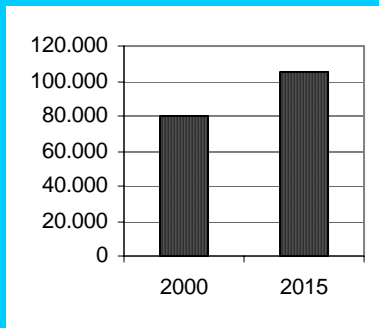
onalwirtschaftliche Auswirkungen erwartet werden können, wenn er in die Küstenautobahn A 22 eingebunden wird. Der Wesertunnel kann somit als der erste Abschnitt der Küstenautobahn angesehen werden. Auch die geplante Ortsumgehung Bremervörde ist ein Teilabschnitt der A 22 und ist als Vordringlicher Bedarf im neuen Bundesverkehrswegeplan eingestuft.

Die A 1 muss entlastet werden!

- Entlastung der stark überlasteten A 1. Die Zusatzverkehre können nicht mehr aufgenommen werden.
- Die A 22 ist eine Umfahrroute bei Störfällen auf der A 1.

Prognose der Verkehrsbelastung im Bereich Bremen/Brinkum

(Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke - Anzahl Fahrzeuge)



Anm.: Bei sechsstreifigem Ausbaustand gilt eine Autobahn bei ca. 95.000 Fahrzeugen pro Tag als überlastet

Die A 1 ist auf der gesamten Strecke ständig überlastet. Auch im Raum Bremen, wo sie bereits sechsstreifig ausgebaut ist, sind lange Staus an der Tagesordnung. Eine Zusatzbelastung aufgrund der prognostizierten steigenden Ost-West-Verkehre wäre auch bei einem durchgängigen sechsstreifigen Ausbau nicht zu verkraften.

Eine aktuelle Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen geht davon aus, dass durch die Küstenautobahn die A 1 im Jahre 2020 auf Teilstücken um mehr als 12.000 Lkw/Tag und damit um etwa 50 % entlastet werden würde. Für die A 22 wird, je nach Abschnitt, mit 13.000 bis 15.000 Lkw/Tag gerechnet.



Die A 1: Staus sind an der Tagesordnung

Etwa 43 % des Lkw-Fernverkehrs würden, so die Simulation, den „Bypass A 22“ nutzen. Durch die Küstenautobahn wird die Elbquerung der A 20 erst sinnvoll nutzbar, so das ISL-Gutachten.



Gemeinsame Position des Niedersächsischen Industrie- und Handelskammertages (NIHK) und der Unternehmerverbände Niedersachsen (UVN) zur Weiterführung der A 20 / A 22 in Niedersachsen und zur festen Untereלבquerung

Der von der Bundesregierung beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003, der zugleich Grundlage für den Entwurf eines 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes ist, weist die A 22 und die A 20 (Stade bis zur A 1) im Weiteren Bedarf mit Planungsbedarf aus. Aus finanziellen Gründen ist damit zu rechnen, dass nur eines der beiden Projekte realisiert werden kann. Während für die A 20 auf niedersächsischem Gebiet bereits umfassende Untersuchungen vorliegen, fehlen diese Arbeiten für die A 22 bisher noch. Aktuell werden ergänzende fachliche Grundlagen zu den raumordnerischen, wirtschaftsstrukturellen, verkehrlichen und ökologischen Wirkungen der A 22 erarbeitet, um eine Präferenz festlegen zu können.

Aufgrund ihrer Kenntnisse der regionalwirtschaftlichen und verkehrlichen Strukturen haben sich die niedersächsischen Industrie- und Handelskammern (NIHK) und die Unternehmerverbände Niedersachsen (UVN) bereits einmütig für den Bau der Küstenautobahn A 22 über den bereits fertiggestellten Wesertunnel bis nach Westerstede ausgesprochen. Erste Abschätzungen von Lkw-Verkehrsmengen haben ergeben, dass die Küstenautobahn die A 1 um 43 bis 57 Prozent entlasten würde.

NIHK und UVN nehmen zur Kenntnis, dass diese Position nicht von allen norddeutschen Ländern geteilt wird. Deshalb ist es wichtig, auf Basis einer gleichwertigen Gutachtengrundlage eine fundierte Entscheidung zu treffen. Die dann gewählte Variante muss als Vordringlicher Bedarf in das Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen oder im Rahmen eines Sonderprogramms „Hafenhinterlandverbindungen“ finanziert werden.

Niedersächsischer Industrie- und Handelskammertag
Unternehmerverbände Niedersachsen e.V.

Hannover, 24. Oktober 2003