

Küstenautobahn A 22/20

Nutzenanalyse ihrer Funktion als Hinterlandanbindung der Seehäfen

Juni 2011

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20

Inhalt

	Seite
0 Zusammenfassung	3
1 Einführung: Gegenwärtige Situation und Planung	4
2 Logistische Notwendigkeit einer A 22 für die Hinterlandanbindung?	5
2.1 Veränderung der Verkehrsbeziehung durch eine neue Autobahn A 22/20	6
2.2 Verteilung der Verkehrsströme aus den nordwestdeutschen Seehäfen	8
2.3 Bewertung der Verkehrsströme aus den Seehäfen für eine neue Autobahn A 22/20 unter Berücksichtigung der Zielgebiete	11
2.4 Diskussion der Ergebnisse	12
2.4.1 Versuch einer Quantifizierung der Ergebnisse	12
2.4.2 Konkurrenz zu anderen Seehäfen	13
3 Alternative Konzepte zu einer A 22 vor dem Hintergrund der Hinterlandanbindung der Seehäfen	14
3.1 Vermeidung	14
3.2 Schiene	14
3.3 Wasserweg	16
3.4 Straße	16
3.5 Vorteile des Alternativenkonzeptes	17
Karte „Verkehrliche Alternativen zur A 22“	18
Quellen	19

Abbildungen

Abb. 1: Vorhandene Autobahnen im Bereich der nordwestdeutschen Seehäfen

Abb. 2: Großräumiges Netz übergeordneter Straßen in Norddeutschland

Abb. 3: Hinterlandverkehr aus dem Hamburger Hafen

Abb. 4: Verkehrsströme aus den Bremischen Seehäfen

Abb. 5: Verkehrsströme aus dem JadeWeserPort

Tabellen

Tabelle 1: Autobahnverbindungen Seehäfen – Ruhrgebiet

Tabelle 2: Großräumige Autobahnverbindungen

Tabelle 3: Autobahnverbindungen zwischen den nordwestdeutschen Seehäfen

Tabelle 4: Gesamtumschlagverteilung auf der Straße von und nach Wilhelmshaven bei
Vollauslastung des JadeWeserPort einschließlich Leerfahrten

0 Zusammenfassung

In der öffentlichen und politischen Diskussion sowie in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wird die Küstenautobahn A 22/20 u. a. mit ihrer Bedeutung für die Hinterlandanbindung der Seehäfen begründet. In diesem Papier wird überprüft, inwiefern die A22/20 diese Funktion erfüllen kann. Es wird weiter dargestellt, welche möglichen Alternativen für die Sicherung – und falls erforderlich den Ausbau – der Hinterlandanbindung bestehen.

Als Maß dafür wird in einem ersten Schritt ermittelt, wie sich die Wegstrecken zwischen den Seehäfen an der deutschen Nordseeküste untereinander und zu den wichtigsten Ziel- und Quellregionen des Güterverkehrs durch die A 22/20 im Vergleich zu dem bestehenden Autobahnnetz verändern würden. Eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen ins deutsche oder südeuropäische und südosteuropäische Hinterland, wie z. B. ins Ruhrgebiet oder in südöstlich gelegene Zielgebiete als bedeutende Quell- und Zielregionen, ergibt sich hiernach nicht. Vielfach verlängern sich die Wegstrecken sogar. Verkürzen würden sich die Verbindungen zwischen den Seehäfen Rotterdam und Wilhelmshaven/Bremerhaven, zwischen Skandinavien und Wilhelmshaven/Bremerhaven sowie zwischen Bremerhaven und Hamburg.

In einem zweiten Schritt werden die Veränderungen der Wegstrecken bewertet anhand der bekannten Richtungsverteilung der Verkehrsströme. Hieraus ergibt sich, dass nur ein verschwindend kleiner Anteil (ca. 4 %) der Güterströme ins Hinterland überhaupt über die A 22/20 abgewickelt werden könnte und dieser nur auf einer Minderheit von Strecken schneller als über das bestehende Autobahnnetz.

Aufbauend auf diesem marginalen Nutzen der A 22/20 als Hinterlandanbindung der Seehäfen wird drittens dann gezeigt, dass sich durch alternative Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur regionale Verkehrsengpässe schneller, kostengünstiger und bei geringeren Beeinträchtigungen von Mensch und Natur beseitigen ließen. Als Alternativen zur A 22/20 bieten sich zur Bewältigung der Güterströme ein Ausbau der bestehenden Bahnstrecken an und zur Beseitigung lokaler Straßenverkehrsengpässe der streckenweise dreispurige Ausbau bestehender Bundesstraßen und ggf. der Bau von Umgehungsstraßen.

Insgesamt führen die Untersuchungen zu der Schlussfolgerung, dass die A 22/20 keine Wirkung als Hinterlandanbindung der Seehäfen entfalten kann, dass sie aber als landseitige Verbindung zwischen den Häfen an der südlichen Nordseeküste eine Straßenkonkurrenz zur Seeschifffahrtroute schaffen würde und damit nationale und internationale Bestrebungen, Güterverkehr vom LKW auf das deutlich klimaverträglichere Seeschiff zu verlagern, konterkariert. Darüber hinaus könnte eine A 22/20 den Landtransport aus den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) befördern und damit die Konkurrenzsituation für die norddeutschen Seehäfen verschärfen.

1 Einführung: Gegenwärtige Situation und Planung

Das Land Niedersachsen plant zur Zeit die so genannte „Küstenautobahn“ A 22 zwischen Westerstede und Drochtersen. Mit der Linienbestimmung am 25.06.2010 wurde die bis dahin als A 22 bezeichnete Autobahn in A 20 umbenannt. Um Verwechslungen mit der A 20 östlich der Elbe zu vermeiden, wird im folgenden die ehemalige A 22 weiterhin als A 22 bezeichnet. Ab dem Dreieck A22/A26/A20 in östlicher Richtung wird der Bezeichnung A 20 gefolgt. Im Gegensatz zur A 20 ist die ab dem Dreieck A22/A26/A20 nach Westen orientierte A 22 im Bundesverkehrswegeplan nur in den „weiteren“ Bedarf mit Planungsrecht und naturschutzfachlichem Planungsauftrag eingeordnet.

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren und in der öffentlichen Darstellung wird die Bedeutung der Küstenautobahn für die Hinterlandanbindung der Seehäfen hervorgehoben. Aus diesem Grund soll geprüft werden, inwiefern eine neue Küstenautobahn diese Funktion erfüllen kann.

Nachfolgende Abbildung 1 zeigt die vorhandene Ost-West-Achse mit den Autobahnen A 28 und A 1, die sich bei Lübeck in den fertig gestellten Teil der A 20 nach Osten fortsetzt. In Rot eingetragen ist die geplante A 22 sowie der in Planung befindliche Teil der A 20 östlich der Elbe (Anmerkung: Im Bereich der Wesermarsch verläuft die Trasse nach der im Juni erfolgten Linienbestimmung entgegen der Darstellung südlich von Jaderberg¹).

Abb. 1: Vorhandene Autobahnen im Bereich der nordwestdeutschen Seehäfen



Mit der A 1 steht im norddeutschen Raum eine bewährte, nach dem sechsspurigen Ausbau leistungsfähige Ost-West-Achse für den Straßenverkehr zur Verfügung. Die Seehäfen Bremerhaven und Hamburg sowie der geplante Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven sind bereits über Autobahnen und Schienenwege an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen.

In Abb. 2 ist das großräumige Netz übergeordneter Straßen in Mittel- und Norddeutschland dargestellt. Autobahnen sind in Rot eingetragen.

Abb. 2: Großräumiges Netz übergeordneter Straßen in Norddeutschland



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Im Nordwesten ist mit A 28, A 1 und ab Lübeck A 20 eine durchgängige Achse in Ost-West-Richtung vorhanden. Die nordwest-deutschen Seehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven und Hamburg sind direkt über leistungsfähige Autobahnen in Nord-Süd-Richtung angebunden. Dazu zählen A 29, A 27, A 1 und A 7. Über die A 1 oder die A 28/A 31 sind alle Seehäfen an das Ruhrgebiet angeschlossen. Die Autobahnen A 27, A 7, A 24 und A 2 stehen als Verbindungen aus den Seehäfen in den Süden und Südosten zur Verfügung. Die genannten Häfen sind außerdem über vorhandene Schienenwege direkt angebunden. Die Haupttransitachse durch Norddeutschland ist die A 2 von Rheine über Hannover in Richtung Warschau und liegt viel weiter südlich als die Trasse der geplanten A 22. Schon die A 1 fällt mit rund 54.500 KFZ/24h (BAST-Meßstelle Bockel 2009) gegenüber der südlich verlaufenden A 2 mit rund 83.000 KFZ/24h (BAST-Meßstelle Peine 2009) hinsichtlich der Verkehrsbelastung deutlich ab.

2 Logistische Notwendigkeit einer Küstenautobahn für die Hinterlandanbindung?

Um die Frage nach der logistischen Notwendigkeit einer neuen Autobahn A 22/20 für die Hinterlandanbindung der Seehäfen beantworten zu können, muss zuvor geklärt werden, welchen Verkehren aus den Seehäfen eine Autobahn in Südwest-Nordost-Richtung überhaupt dienen könnte. Es wird deshalb zunächst dargestellt, inwiefern eine A 22/20 den Gütertransport aus den Häfen in die Zielgebiete verkürzen oder die Verbindung der Seehäfen untereinander verbessern könnte und für welche Verbindungen sie das nicht leisten kann. Des weiteren werden die Verkehrsströme aus den Häfen aufgezeigt und in Beziehung zu den möglichen Verbindungsqualitäten einer A 22/20 gesetzt.

2.1 Veränderung der Verkehrsbeziehung durch eine neue Autobahn A 22/20

Nachfolgend sind die Veränderungen der Streckenlängen durch eine neue Autobahn A 22/20 dargestellt. Allein aufgrund der Südwest-Nordost-Ausrichtung der geplanten A 22/20 kann theoretisch angenommen werden, dass aus den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven möglicherweise Zielgebiete im Ruhrgebiet, in den Niederlanden oder in Skandinavien und Schleswig-Holstein schneller erreicht werden könnten. Es werden deshalb die folgenden Verbindungen betrachtet:

- Seehäfen – Ruhrgebiet
- Seehäfen – Rotterdam
- Seehäfen – Skandinavien über Schleswig-Holstein/Flensburg
- Seehäfen untereinander

Die Berechnungen erfolgten mit dem Routenplaner von Google Maps². Die Kilometerangaben für die A 22 wurden den Angaben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr entnommen³. In der letzten Spalte ist jeweils die Differenz zu der bestehenden, kürzesten Verbindung dargestellt.

Autobahnverbindungen Seehäfen – Ruhrgebiet

Für das Ruhrgebiet wurde beispielhaft die relativ zentral gelegene Stadt Essen gewählt. Aus den Seehäfen stehen bereits jetzt prinzipiell zwei Möglichkeiten zur Verfügung, um in das Ruhrgebiet zu gelangen, und zwar über die A 1 oder über die A 28 und A 31.

Tabelle 1: Autobahnverbindungen Seehäfen – Ruhrgebiet

Ausgangshafen	Ziel	über	Streckenlänge	Differenz zu bestehender, kürzester BAB-Verbindung
Hamburg	Essen	A 1	358 km	0 km
Hamburg	Essen	A 1 – A 28 – A 31	445 km	+ 87 km
Hamburg	Essen	A 23 – A 22/20 – A 28 – A 31	456 km	+ 98 km
Bremerhaven	Essen	A 27 – A 1	332 km	0 km
Bremerhaven	Essen	A 27 – A 22 – A 28 – A 31	329 km	- 3 km
Wilhelmshaven	Essen	A 29 – A 1	295 km	0 km
Wilhelmshaven	Essen	A 29 – A 28 – A 31	319 km	+ 24 km
Wilhelmshaven	Essen	A 29 – A 22 – A 28 – A 31	299 km	+ 4 km

Die Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven sind über die A 1 bereits optimal an das Ruhrgebiet angebunden. Für den Hafen Hamburg würde eine Fahrt über die A 22/20 ins Ruhrgebiet einen Umweg von rund 100 km bedeuten. Die Fahrt von Bremerhaven oder Wilhelmshaven ins Ruhrgebiet wäre über eine A 22 annähernd gleich weit wie über die bestehenden Strecken.

Großräumige Autobahnverbindungen

Die folgende Tabelle stellt die Streckenlängen zwischen dem Ruhrgebiet und Skandinavien, zwischen Rotterdam und Skandinavien sowie zwischen den nordwestdeutschen Seehäfen und Rotterdam bzw. Skandinavien dar. Für Skandinavien ist in der Tabelle die Grenze zu Dänemark bei Flensburg angegeben. Bei der Verkehrsbeziehung Hamburg – Skandinavien kann eine A 22/20 nicht genutzt werden. Deshalb ist diese Verbindung in der Tabelle nicht aufgeführt.

Tabelle 2: Großräumige Autobahnverbindungen

Ausgangsort	Zielort	über	Streckenlänge	Differenz zu bestehender, kürzester BAB-Verbindung
Essen	Grenze Dänemark	A 1 – A 7	507 km	0 km
Essen	Grenze Dänemark	A 31 – A 28 – A 1 – A 7	594 km	+ 87 km
Essen	Grenze Dänemark	A 31 – A 28 – A 22/20 – A 7	556 km	+ 49 km
Rotterdam	Grenze Dänemark	A 1 – A 7	695 km	0 km
Rotterdam	Grenze Dänemark	A 31 – A 28 – A 1 – A 7	729 km	+ 34 km
Rotterdam	Grenze Dänemark	A 31 – A 28 – A 22/20 – A 7	693 km	- 2 km
Rotterdam	Hamburg	A 1	562 km	0 km
Rotterdam	Hamburg	A 31 – A 28 – A 22/20 – A 23	593 km	+ 31 km
Rotterdam	Bremerhaven	A 1 – A 27	522 km	0 km
Rotterdam	Bremerhaven	A 31 – A 28 – A 22 – A 27	466 km	- 56 km
Rotterdam	Wilhelmshaven	A 31 – A 28 – A 29	461 km	0 km
Rotterdam	Wilhelmshaven	A 31 – A 28 – A 22 – A 29	437 km	- 24 km
Bremerhaven	Grenze Dänemark	A 27 – A 1 – A 7	323 km	0 km
Bremerhaven	Grenze Dänemark	A 27 – A 22/20 – A 7	252 km	- 71 km
Wilhelmshaven	Grenze Dänemark	A 29 – A 1 – A 7	364 km	0 km
Wilhelmshaven	Grenze Dänemark	A 29 – A 22/20 – A 7	319 km	- 45 km

Die Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Skandinavien würde durch eine A 22/20 keine Verbesserung erfahren. Die Strecke wäre deutlich länger. Die Streckenlänge zwischen Rotterdam und Skandinavien würde sich über eine A 22/20 kaum verändern. Die Verbindung Rotterdam – Hamburg würde über die neue Autobahn ebenfalls verlängert. Die Verbindungen Rotterdam – Bremerhaven/Wilhelmshaven sowie Bremerhaven/Wilhelmshaven – Skandinavien könnten durch eine A 22/20 verkürzt werden. Das gilt gleichermaßen für die Fahrt nach Fehmarn. Allerdings fallen in diesem Fall die Streckengewinne um rund 25 km geringer aus. Die gegenwärtig teilweise genutzte Verbindung nach Skandinavien über nachgeordnete Straßen und die Elbfähre Wischhafen-Glückstadt zur A 7 bleibt mit 220 km für die Verbindung Bremerhaven – Grenze Dänemark und mit 293 für die Verbindung Wilhelmshaven – Grenze Dänemark die kürzeste Verbindung.

Autobahnverbindungen zwischen den nordwestdeutschen Seehäfen

Veränderungen der Verkehrsbeziehung zwischen den nordwestdeutschen Seehäfen sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 3: Autobahnverbindungen zwischen den nordwestdeutschen Seehäfen

Ausgangshafen	Zielhafen	über	Streckenlänge	Differenz zu bestehender, kürzester BAB-Verbindung
Hamburg	Bremerhaven	A 1 – A 27	180 km	0 km
Hamburg	Bremerhaven	A 26 – A 22 – A 27	162 km	- 18 km
Hamburg	Bremerhaven	A 23 – A 22/20 – A 27	153 km	- 27 km
Hamburg	Wilhelmshaven	A 1 – A 28 – A 29	218 km	0 km
Hamburg	Wilhelmshaven	A 26 – A 22 – A 29	220 km	+ 2 km
Hamburg	Wilhelmshaven	A 23 – A 22/20 – A 29	219 km	+ 1 km
Wilhelmshaven	Bremerhaven	A 29 – B 437 – A 27	83 km	0 km
Wilhelmshaven	Bremerhaven	A 29 – A 22 – A 27	92 km	+ 9 km

Die Verbindungen Hamburg – Wilhelmshaven und Bremerhaven – Wilhelmshaven würden durch eine A 22/20 nicht verändert bzw. etwas verlängert. Eine A22/20 könnte nur die Verbindung zwischen den Häfen Hamburg und Bremerhaven verkürzen und zwar um knapp 30 km. Die gegenwärtig von einigen LKW genutzte Verbindung über die Bundesstraßen 71 und 74 (Bremervörde – Sittensen) und die A 1 hat eine Streckenlänge von 145 km und bleibt damit die kürzeste Verbindung zwischen Bremerhaven und Hamburg.

Zusammengefasst könnten sich folgende Veränderungen der Verkehrsbeziehungen durch eine neue A 22/20 ergeben:

Für drei Verkehrsbeziehungen zwischen den Seehäfen und ihren Zielgebieten würde die Fahrt via A 22/20 eine **Verschlechterung** bedeuten, weil die zurückzulegende Strecke länger wäre als über die traditionellen Wege:

- zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet
- für die großräumige Verbindung zwischen Hamburg und Rotterdam
- für die großräumige Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Skandinavien

Für fünf Verkehrsbeziehungen zwischen den Seehäfen und ihren Zielgebieten sowie zwischen den Seehäfen untereinander würde eine Fahrt via A 22/20 **keine nennenswerte Veränderung** gegenüber bestehenden Verbindungen darstellen:

- zwischen Bremerhaven und dem Ruhrgebiet
- zwischen Wilhelmshaven und dem Ruhrgebiet
- zwischen Bremerhaven und Wilhelmshaven
- zwischen Hamburg und Wilhelmshaven
- für die großräumige Verbindung zwischen Rotterdam und Skandinavien*

Lediglich für drei Verkehrsbeziehungen aus den Seehäfen würde die Nutzung einer A 22/20 eine **Verbesserung** gegenüber bisher möglichen Verbindungen mit sich bringen:

- für die großräumige Verbindung zwischen Rotterdam und Bremerhaven/Wilhelmshaven
- für die großräumige Verbindung zwischen Skandinavien und Bremerhaven/Wilhelmshaven
- für die Verbindung zwischen Bremerhaven und Hamburg.

Für die beiden erstgenannten Verbindungen würde sich die Fahrtstrecke um 24 bis 71 km verkürzen. Die Verbindung zwischen den Häfen Hamburg und Bremerhaven würde sich, bezogen auf Autobahnverbindungen, um knapp 30 Kilometer verkürzen – wäre aber immer noch länger als die derzeit teilweise genutzte "Abkürzung" über die Bundesstraßen 71 und 74 (zur A 1).

Die Aussagen zu den Verbesserungen der Verkehrsbeziehungen durch eine neue Autobahn A 22 sind für sich genommen wenig aussagefähig. Erst in Zusammenhang mit den Verkehrsströmen und -mengen kann abgeschätzt werden, wie hoch der Nutzen durch veränderte Verkehrsbeziehungen sein könnte. Dies soll im folgenden dargestellt werden.

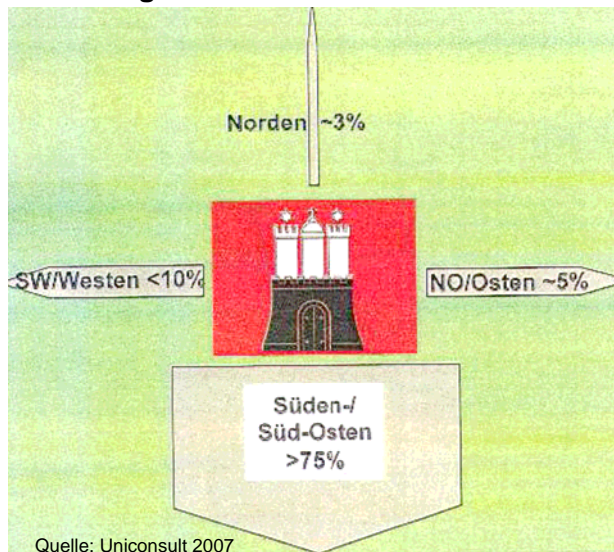
2.2 Verteilung der Verkehrsströme aus den nordwestdeutschen Seehäfen

Die Hauptverkehre aus den Häfen gehen nach **Süden und Südosten**, also in die entgegengesetzte Richtung des Verlaufs der geplanten A 22/20. Das zeigt die untenstehende Grafik des Güterverkehrs aus dem Hamburger Hafen bezogen auf die Schiene, die laut Quelle auch der Verkehrsverteilung aus den bremischen Häfen entspricht⁴. Diese Richtungsverteilung der Verkehrsströme wird auch durch die weiter unten dargestellten Verkehrsprognosen für den im Bau befindlichen JadeWeserPort in Wilhelmshaven bestätigt. Die grundsätzliche Verkehrsverteilung für die Straße ist vergleichbar. Im Unterschied zur Schiene wird über den LKW ein größerer Anteil der Güter im näheren Umfeld der Häfen verteilt, was größtenteils nicht über Autobahnen sondern über untergeordnete Straßen erfolgt. An der prozentualen Verteilung der Güter aus den Seehäfen ändert sich dadurch wenig.

* Die kürzeste Verbindung Rotterdam – Grenze Dänemark geht über die A 1 und A 7. Wenn es die A 1 nicht gäbe und die Verkehre von Rotterdam nach Skandinavien grundsätzlich über die A 31/A 28 gingen, dann wäre die A 22/20 eine Verbesserung. So steht aber mit der A 1/A 7 eine kürzere Verbindung zur Verfügung.

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20

Abb. 3: Hinterlandverkehr aus dem Hamburger Hafen

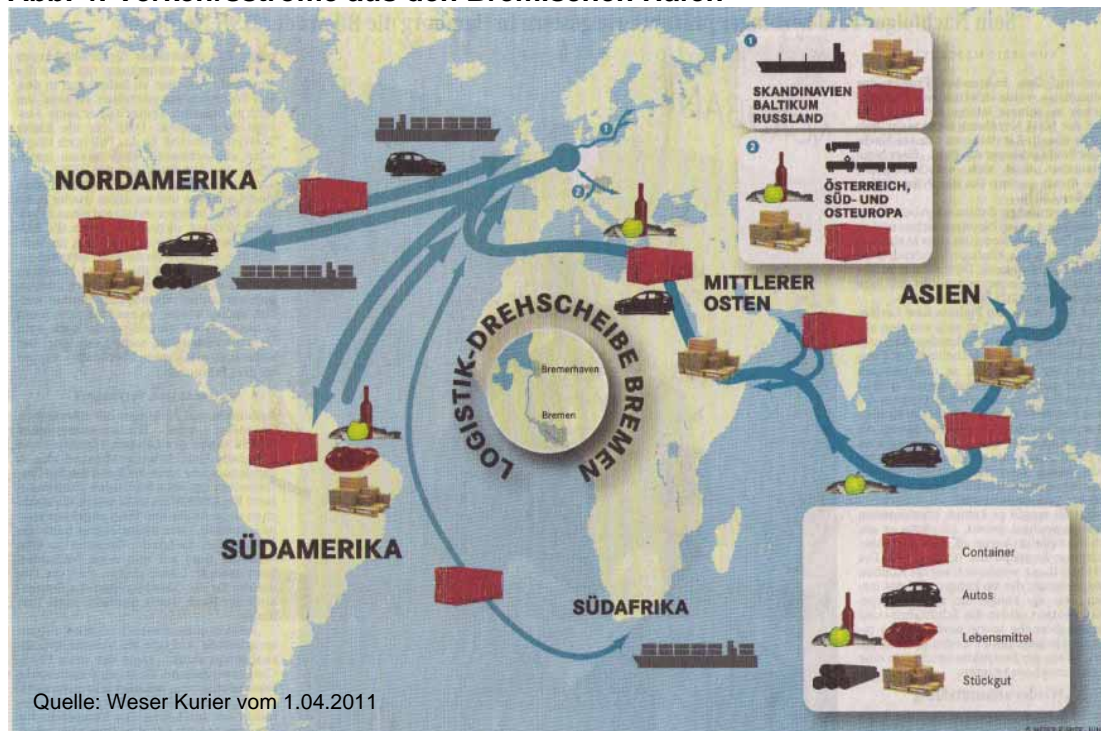


Die überproportionale Ausrichtung des Güterverkehrs aus den nordwestdeutschen Seehäfen in den Süden und Südosten wird z. B. auch in der "Kapazitätsanalyse Hinterlandanbindungen Seehäfen" vom Institut für Transportwirtschaft und Logistik (2006)⁵ dargestellt, in der es heißt, dass für Tschechiens Außenhandel Hamburg den wichtigsten Seehafen darstellt und Österreich für die Umschlagsmengen der Bremischen Häfen das bedeutendste ausländische Quell- und Zielland sei. In dem "BAG Sonderbericht Seehafen-hinterlandverkehr" (2007)⁶ wird als größter Transitpartner der Bremischen Häfen ebenfalls Österreich genannt. Daneben sind von Bedeutung Tschechien und Ungarn sowie innerhalb Deutschlands Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Bayern, Baden-Württemberg und Hessen⁶. Aus dem Seehafen Hamburg ist

Tschechien das wichtigste Zielgebiet, weitere Bedeutung für den Landverkehr aus dem Hamburger Hafen haben Slowakei, Ungarn, Slowenien und Polen, außerdem noch Österreich und Schweiz⁶. Für Hamburg spielt außerdem der LOCO-Verkehr (lokaler Verkehr in der jeweiligen Hafenregion) eine herausragende Rolle, der die Metropolregion Hamburg bedient und sich im näheren Umfeld Hamburgs bewegt.

Anschaulich stellt auch Abbildung 4 die Verkehrsströme aus den Bremischen Häfen dar⁷. Danach wird der überwiegende Teil der Güter über den Wasserweg transportiert. Im zur Rede stehenden Raum des Hafenhinterlandes gehen die Warenströme nach Süden und Südosten.

Abb. 4: Verkehrsströme aus den Bremischen Häfen



Über die oben gehenden Quellen hinaus sind in der Literatur kaum Daten zu Hinterlandverkehren zu finden, insbesondere nicht zur Beziehung von Quell- und Zielgebieten anhand konkreter und differenzierter Verkehrszahlen. Zahlen zu den Hinterlandverkehren aus dem Hamburger Hafen, wie sie in der „Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025“⁸ angegeben sind, können nicht verwertet werden, da eine A 22 für den Hamburger Hafen nur die Verkehrsbeziehung nach Bremerhaven verbessern würde. Dieses Zielgebiet ist jedoch in der Unterlage nicht gesondert ausgewiesen. Folgerichtig findet in der „Kapazitätsanalyse von Hinterlandverbindungen ausgewählter europäischer Seehäfen“ des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik⁹ die A 22 keine Erwähnung bei der Auflistung von Straßenprojekten, die bei der Verbesserung der Hinterlandanbindung für den Hamburger Hafen zu berücksichtigen wären.

Konkrete Verkehrszahlen und differenzierte Zielgebiete, die mit LKW angefahren werden müssen, sind für den geplanten Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven in dem Verkehrsgutachten¹⁰ zum Planfeststellungsbeschluss aufgeführt. Im folgenden sind die Verkehrsströme aus dem Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des JadeWeserPorts nach Zielgebieten dargestellt. Diese Verkehrsströme sollen beispielhaft die Verteilung des straßengebundenen Hinterlandverkehrs aus den nordwestdeutschen Seehäfen demonstrieren. Das ist insofern gerechtfertigt, als der Verkehrsprognose für die Hinterlandanbindung des JadeWeserPorts die Verkehre aus den Häfen Bremerhaven und Hamburg zugrunde gelegt wurden und sie damit die Situation in den dortigen Häfen widerspiegelt. Die Zahlen beziehen sich auf die Vollausslastung des Hafens, berücksichtigen Leerfahrten und spiegeln das die Straße am stärksten belastende Szenario (worst case) wider.

Tabelle 4: Gesamtumschlagverteilung auf der Straße von und nach Wilhelmshaven bei Vollausslastung des JadeWeserPort einschließlich Leerfahrten

Innerhalb Niedersachsen							
Richtung Zielgebiet	W	SW	S	SO	O	N/NO	gesamt
Anzahl LKW pro Tag	23	17	84	103	9	-	236
Prozentuale Verteilung	9,8 %	7,2 %	35,6 %	43,6 %	3,8 %	-	100 %
Länder in Deutschland (ohne Niedersachsen)							
Richtung Zielgebiet	W	SW	S	SO	O	N/NO	gesamt
Anzahl LKW pro Tag	-	292	496	272	17	18	1.095
Prozentuale Verteilung	-	27 %	45,2 %	24,7 %	1,5 %	1,6 %	100 %
Übriges Europa							
Richtung Zielgebiet	W	SW	S	SO	O	N/NO	gesamt
Anzahl LKW pro Tag	-	61	113	293	-	38	505
Prozentuale Verteilung	-	12,1 %	22,4 %	58 %	-	7,5 %	100 %

Dem Gutachten nach zeigt die räumliche Verteilung der Straßenverkehre vom und zum JadeWeserPort, dass der **Schwerpunkt der Verkehrsbeziehung in Richtung Süden und Südosten** liegt (siehe auch nebenstehende Abbildung). Aus dem JadeWeserPort werden laut Verkehrsprognose nach Süden oder Südosten 80 % der straßengebundenen Verkehre innerhalb Niedersachsens, 70 % der Verkehre innerhalb Deutschlands und ebenfalls 80 % im übrigen Europa ausgerichtet sein. Ein zweiter Schwerpunkt ist der Südwesten, der innerhalb Niedersachsens mit rund 7 %, innerhalb Deutschlands mit 27 % und innerhalb Europas mit 12 % zu Buche schlägt. Eine mögliche Zunahme der Umschlagzahlen würde an der prozentualen Verteilung nichts ändern.

Abb. 5: Verkehrsströme aus dem JadeWeserPort



Folgerichtig heißt es im Planfeststellungsbeschluss zum Jade-Weser-Port vom 15.03.2007¹¹: „Bezüglich der Straßenhinterlandanbindung ist festzustellen, dass der Fernverkehr zum weit überwiegenden Teil über die Bundesautobahn 29 Wilhelmshaven – Oldenburg [Anm.: Richtung Süden] verlaufen wird sowie in geringen Anteilen Bundes- und Landesstraßen nutzen wird. Das für die BAB 29 zuständige ehemalige Straßenbauamt Oldenburg hat ausweislich seiner Stellungnahme vom 24.06.2004 die Zu- und Abführbarkeit der Fernverkehre des Jade-Weser-Ports als unproblematisch eingestuft. Die Auslastung der A 29 verbleibt auch nach Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports weit unter ihrer Kapazitätsgrenze. Für das Straßennetz des erweiterten Untersuchungsraumes [Anm.: außerhalb Wilhelmshavens] sind mit den durch den Jade-Weser-Port induzierten Personen- und Güterverkehren keine Kapazitätsprobleme verbunden.“

2.3 Bewertung der Verkehrsströme aus den Seehäfen für eine neue Autobahn A 22 unter Berücksichtigung der Zielgebiete

Wie unter Punkt 2.1 aufgezeigt, können aus den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven über eine südwest-nordost ausgerichtete Autobahn wie die A 22 innerhalb Deutschlands nur Zielgebiete in Nordost-Richtung auf kürzerem Weg erreicht werden. Die Strecken in das südwestlich gelegene Ruhrgebiet sind über die vorhandenen Autobahnen deutlich kürzer oder etwa gleich lang. Den überwiegenden Teil der Verkehre aus den Seehäfen könnte eine A 22 deshalb entweder per se nicht bedienen (Süd- und Südostverkehre: 70 % – 80 %) oder sie könnte die Verkehrsbeziehung nicht verbessern helfen (Südwestverkehre: zusätzlich weitere 7 % – 27 %), entsprechend insgesamt über 90 %. Lediglich südwestlich gerichtete Verbindungen in das benachbarte Ausland (Rotterdam) und nordöstlich gerichtete Verkehre nach Skandinavien könnte sie verbessern helfen.

Dieser potenzielle Nutzen bezieht sich allerdings nur auf einen äußerst geringen Anteil der Verkehre aus den Seehäfen – und zwar auf

- 4 % des Gesamtverkehrs für Zielgebiete in **Niedersachsen**
- 1,6 % des Gesamtverkehrs für Zielgebiete innerhalb **Deutschlands** (ohne Niedersachsen und ohne Hamburg, für das keine wesentliche Verbesserung zu erwarten ist)
- 7,5 % des Gesamtverkehrs für Zielgebiete in **Skandinavien** und
- 4,1 % des Gesamtverkehrs für Zielgebiete in **Rotterdam**

Zusammen genommen könnten nur rund 4 % der Verbindungen von und zu den nordwestdeutschen Seehäfen durch eine A 22 verbessert werden. Die Prozentangaben beziehen sich auf die Verkehrsprognose zum JadeWeserPort, spiegeln aber die Verhältnisse der nordwestdeutschen Seehäfen wider, wie oben bereits dargestellt.

Auch die konkreten LKW-Zahlen aus der Verkehrsprognose 2020 für den JadeWeserPort bestätigen den geringen Nutzen: Von den prognostizierten 1.835 Lkw pro Tag vom und zum JadeWeserPort bei Vollausslastung des Hafens und dem die Straße am stärksten belastenden Szenario könnten lediglich 73 Lkw pro Tag Ziele in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Skandinavien über eine A 22/20 schneller erreichen. Das entspricht knapp 4 % aller straßengebundenen Verkehre aus dem geplanten Tiefwasserhafen, Leerfahrten eingeschlossen.

Wie oben dargestellt, spielt für Hamburg außerdem der LOCO-Verkehr eine herausragende Rolle, der die Metropolregion Hamburg bedient und sich im näheren Umfeld Hamburgs bewegt. Für diese Verkehre ist die A 22/20 zu weit entfernt und kann nicht genutzt werden.

2.4 Diskussion der Ergebnisse

2.4.1 Versuch einer Quantifizierung der Ergebnisse

Am Beispiel des JadeWeserPorts wurde aufgezeigt, dass nur rund 4 % aller straßengebundenen Verkehre aus dem Tiefwasserhafen über eine neue Autobahn A 22 schneller abgewickelt werden könnten. Die zugrunde gelegten Zahlen beziehen sich auf das die Straße am stärksten belastende Szenario. Würde den politischen Zielsetzungen zum Klimaschutz gefolgt, verringerten sich die straßengebundenen Verkehre und damit auch die prozentualen Anteile der Verkehre, für die eine neue A 22 von Nutzen sein könnte. Die prognostizierten Verkehrsströme für das Verkehrsgutachten zum JadeWeserPort wurden aus den bestehenden Verkehrsströmen der Häfen Bremerhaven und Hamburg abgeleitet. Dementsprechend spiegeln die Ergebnisse auch die Situation der Seehäfen Hamburg und Bremerhaven wider und sind auf die genannten Häfen übertragbar.

Allein aufgrund der Richtungsströme der Güter aus den Seehäfen könnte folglich nur ein verschwindend geringer Teil der Güter aus den Seehäfen über eine A 22 überhaupt abgewickelt werden. Und wiederum nur ein Teil davon würde Ziele über eine A 22 schneller erreichen können.

Nach Einschätzung des Bundesamtes für Güterverkehr⁶ zeigen sich gegenwärtig die größten Engpässe bezüglich des Seehafenhinterlandverkehrs im Bereich des Hamburger Hafens. Wie oben aufgezeigt, wird eine neue A 22/20 aber ausgerechnet die Verkehrsverbindung von und zu dem Hamburger Hafen **nicht** verbessern können. Die Strecken aus dem Hamburger Hafen in südwestlich gelegene Zielgebiete, wie Ruhrgebiet und niederländische Häfen, würden über eine A 22/20 deutlich verlängert, d. h. die Verbindung würde verschlechtert. In Richtung Schleswig-Holstein und Skandinavien kann eine A 22/20 nicht genutzt werden. Auch dem LOCO-Verkehr im Umfeld Hamburgs kann eine A 22/20 nicht dienen. Eine Verbesserung würde sich nur für den direkten Verkehr zwischen den beiden Häfen Hamburg und Bremerhaven ergeben. Hier stellt sich die Frage, wie viel Verkehr für diese Verbindung zu erwarten ist.

Ein Hinweis darauf findet sich im BAG Sonderbericht Seehafenhinterlandverkehr⁶. Im Jahr 2003 werden für "unbegleiteten kombinierten Verkehr mit deutschen LKW" von Bremerhaven nach Hamburg 41.600 t angegeben, von Hamburg nach Bremerhaven 49.300 t. Das Verkehrsgutachten zum Hinterlandverkehr des Jade-Weser-Ports¹⁰ rechnet 1,33 TEU pro LKW einschließlich Leerfahrten. Maersk setzt durchschnittlich 14 t pro TEU an, abzüglich 2 t Eigengewicht. Das entspricht 12 t pro TEU. Damit entsprechen 1,33 TEU 15,96 t. Ein LKW transportiert danach rund 16 t einschließlich Leerfahrten. Bei 260 Werktagen pro Jahr entsprächen insgesamt 90.900 t, die zwischen Hamburg und Bremerhaven transportiert werden, etwa 350 t pro Tag, was bei einer durchschnittlichen Beladung von 16 t rund 22 LKW pro Tag von Bremerhaven nach Hamburg und umgekehrt einschließlich Leerfahrten ergibt. Das entspräche ca. 0,24 % des für die A 22 prognostizierten LKW-Aufkommens für den betroffenen Streckenabschnitt (im Mittel rund 9.200 LKW/Werktag nach den Unterlagen zur Antragskonferenz vom Herbst 2010 für den Bauabschnitt 6 bei Bremervörde).

Selbst wenn sich die Umschlagsprognosen gegenüber 2003 verdoppeln würden (die PLANCO Consulting GmbH geht in ihrer Seeverkehrsprognose bis 2025 von einem Umschlagswachstum der deutschen Häfen von insgesamt 4,6 % pro Jahr aus, was von 2003 bis 2025 etwa einer Verdoppelung entspricht¹²), läge das hafeninduzierte LKW-Aufkommen im Jahr 2025 nur bei 44 LKW pro Tag, die zwischen den Häfen in Hamburg und Bremerhaven verkehren würden und denen die A 22 also nutzen könnte – entsprechend ca. 0,5 % des für die A 22 prognostizierten LKW-Aufkommens. Unabhängig davon besteht eine direkte Schienenverbindung zwischen Bremerhaven und Hamburg. Ein Containertransport zwischen diesen beiden Häfen über die Straße ist also nicht zwingend notwendig.

Im Anhang des BAG Sonderberichts Seehafenhinterlandverkehr⁶ findet sich eine Tabelle, in der der Güterkraftverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2003 dargestellt ist. Im folgenden wird versucht, die Verkehre zu quantifizieren, für die eine A 22 von Nutzen sein könnte. Es versteht sich von selbst, dass dies nur näherungsweise geschehen kann. Hier geht es aber vor allem um die Darstellung des Trends. Für die A 22 relevant wäre der im Anhang des o. g. Berichts dargestellte Verkehr zwischen Bremerhaven und Schleswig-Holstein sowie zwischen Bremerhaven und Hamburg, außerdem noch der Verkehr zwischen den ARA-Häfen und Schleswig-Holstein (der Verkehr zwischen den ARA-Häfen und Hamburg ist über die A 1 schneller abzuwickeln, die A 22 würde für diese Verkehre keine Verbesserung bedeuten).

2003 waren rund 171 Fahrten pro Werktag von Bremerhaven nach Hamburg und Schleswig-Holstein und umgekehrt zu erwarten. Hinzu kommen 29 Fahrten pro Werktag aus den ARA-Häfen. Daraus ergeben sich 200 Fahrten, entsprechend 2,17 % des für die A 22 prognostizierten LKW-Verkehrsaufkommens für den betroffenen Streckenabschnitt bzw. 0,65 % bezogen auf den Gesamtverkehr (prognostizierter Gesamtverkehr im Mittel rund 30.700 KFZ/24h nach den Unterlagen zur Antragskonferenz vom Herbst 2010 für den Bauabschnitt 6 bei Bremervörde). Bei einer Verdoppelung der Umschlagsprognosen, wie von PLANCO für 2025 prognostiziert¹², würde der Anteil des hafeninduzierten Verkehrsaufkommens bei 4,34 % bezogen auf das LKW-Aufkommen liegen bzw. bei 1,3 % bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen. Nach dem die Straße am stärksten belastenden Szenario müssten 73 LKW/Werktag aus dem geplanten JadeWeserPort in Wilhelmshaven hinzugerechnet werden. Der Anteil des hafeninduzierten Verkehrsaufkommens am LKW-Aufkommen der geplanten A 22 würde sich dadurch nur geringfügig erhöhen.

2.4.2 Konkurrenz zu anderen Seehäfen

Allerorten wird in Seehäfen investiert. Das liegt zum einen an der dynamischen Entwicklung der Containerverkehre aufgrund der globalisierten Wirtschaftsverflechtungen. Zum anderen ist es das ausdrückliche Ziel auf nationaler wie internationaler Ebene, den Gütertransport aus Klimaschutzgründen von der Straße auf das vergleichsweise klimafreundliche Schiff zu verlagern. So soll, ganz aktuell, der dänische Hafen Aarhus massiv ausgebaut werden¹³. Auch in Polen werden mehrere Häfen zu Tiefwasserhäfen ausgebaut und es zeichnen sich Entwicklungen ab, die darauf hindeuten, dass der Seehafen Stettin im internationalen Seehafenwettbewerb gestärkt werden soll. Neue wirtschaftliche Schwerpunktbildungen oder die Erschließung neuer Transportrouten, aber auch politische Veränderungen haben schon immer zu Verlagerung von Verkehrsströmen geführt. Hier stellt sich die Frage, wann die Häfen am Mittelmeer infrastrukturell in die Lage versetzt werden, ihren gewaltigen geografischen Standortvorteil gegenüber den Häfen der Nordsee (kontinental-europäische Häfen an der Nordsee) auszuschöpfen.

Der Konkurrenzdruck ist enorm und der Hafenmarkt reagiert äußerst sensibel auf kleinste Veränderungen. Die geringsten Preisvorteile führen zur Verschiebung von Ladungen in andere Häfen. Vor diesem Hintergrund ist es nachzuvollziehen, dass die deutsche Hafenwirtschaft alles daran setzt, „ihre“ Häfen fit zu machen für die Zukunft – auch durch leistungsfähige Hinterlandanbindungen. Die geplante Küstenautobahn ist als Hinterlandanbindung jedoch ungeeignet.

Die deutschen Seehäfen benötigen leistungsfähige radiale Hinterlandanbindungen, also Verbindungen, die von den Häfen weg ins südliche und südöstlich gelegene Hinterland führen. Sie benötigen keine Parallelstrecke – weder zum vorhandenen Wasserweg noch zu bestehenden Schienenstrecken. Eine parallele Straßenverbindung entlang der Küste stellt im Gegenteil eine direkte Konkurrenz zum wasserseitigen Transport, also zur ureigenen Aufgabe der Hafenwirtschaft, dar. Für die nordwestdeutschen Seehäfen ist eine solche „Küstenstraßenautobahn“ kontraproduktiv. Unabhängig davon widerspricht sie den nationalen und internationalen Anstrengungen, den Verkehr klimafreundlicher zu gestalten durch die Verlagerung von der Straße auf den Wasserweg und die Schiene.

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20

Hinsichtlich der Konkurrenz der norddeutschen Seehäfen mit den ARA-Häfen ist die geographische Lage in Bezug auf Überseetransporte bedeutsam: Unter deren Berücksichtigung ist davon auszugehen, dass bereits in den westlicheren Häfen vermehrt Ladung auf den LKW umgeschlagen wird, die dann über die A 22 an den deutschen Seehäfen vorbei Richtung Skandinavien oder ins Baltikum rollt. Dadurch stärkt eine A 22 direkt die Konkurrenz der deutschen mit den belgischen und niederländischen Seehäfen – zum Nachteil der deutschen Seite. Davon abgesehen widerspricht ein solch langer Landtransport den klimapolitischen Bemühungen, Waren über möglichst weite Strecken auf dem Wasserweg statt auf Straßen zu transportieren.

3 Alternative Konzepte zu einer A 22 vor dem Hintergrund der Hinterlandanbindung der Seehäfen

Wie oben dargestellt, könnte eine A 22 nur für rund 4 % der straßengebundenen Verkehre aus den Seehäfen eine Verbesserung bedeuten. Eine Untersuchung hinsichtlich möglicher verkehrlicher Alternativen zur A 22 kann sich deshalb nur auf Vorschläge zur Bewältigung dieser 4 % der Verkehre aus den Seehäfen beziehen. Obwohl die Prüfung von Alternativen (Ausbau vorhandener Straßen, alternative Verkehrsträger) für Straßenbauvorhaben wie die A 22 bei der Planung zwingend vorgeschrieben ist, wurde sie seitens der Planer bisher unterlassen. Die nachfolgend vorgeschlagenen Alternativen betreffen den Raum, der von einer A 22 bedient würde und stellen kein allgemeines Hafenkonzept für den nordwestdeutschen Raum dar. Allem voran müsste jedoch ein länderübergreifendes Konzept für die Hinterlandanbindung der Seehäfen stehen. Durch eine koordinierte Hafenpolitik könnten Milliardenbeträge eingespart und der Hinterlandverkehr großräumig aufeinander abgestimmt und harmonisiert werden.

Am Anfang muss die Überprüfung und Feststellung von nachgewiesenen oder durch belastbare Prognosen zu erwartenden Kapazitätsengpässen stehen. Nur verifizierte Kapazitätsengpässe können zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in die Lebensqualität der Menschen rechtfertigen. Die nachfolgend dargestellten Alternativen sind in diesem Sinne als „Maximalkatalog“ zu verstehen. Siehe dazu auch die Abbildung am Ende des Textes. Die Maßnahmen beziehen sich auf

- Verkehrsvermeidung in Zusammenhang mit Vorteilen für die regionale Wirtschaft
- Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene durch Nutzung und – bei nachgewiesenem Bedarf – Ausbau vorhandener Schienenwege
- Nutzung und – bei nachgewiesenem Bedarf – Ertüchtigung vorhandener Wasserwege
- Nutzung und – bei nachgewiesenem Bedarf – Ausbau vorhandener Straßen
- Verbesserung des Verkehrsflusses und Entlastung von Ortslagen und Bevölkerung

3.1 Verkehrsvermeidung

An erster Stelle sind die Anstrengungen zur Verkehrsvermeidung zu verstärken, z. B. durch Förderung der Regionalisierung von Wirtschaftsstrukturen und -kreisläufen. Was nah angeboten wird, muss nicht von weit her angefahren werden. Gleichzeitig würden dadurch die lokale Wirtschaft gestärkt und die Menschen in der Region gehalten. Verkehrsvermeidung hat darüber hinaus das größte Potential zur CO₂-Reduzierung. Zur Optimierung des Güterverkehrs können intelligente Logistikketten aufgebaut und stärker gefördert werden.

3.2 Schiene

Für einen umweltverträglichen Gütertransport über Land ist die Bahn das Verkehrsmittel der Wahl. Wo möglich, sollten die Güter über die Schiene transportiert werden. Maßnahmen im Bereich der Schiene sollten vorwiegend darauf abzielen, Engpässe durch Ausbau vorhandener Netze zu beseitigen und die Durchgängigkeit der bestehenden Knoten zu verbessern

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20

(insbesondere die neuralgischen Knoten Hamburg und Bremen). Nach Aussagen der DB AG könnte der Schienenverkehr seinen Anteil am Seehafenhinterlandverkehr von heute 30 % auf insgesamt 50 % steigern. Dabei sind die Leistungen der Privatbahnen noch nicht berücksichtigt. Der umweltverträgliche Gütertransport über die Schiene beinhaltet die Reduzierung des Schienenverkehrslärms durch die Sanierung der Güterzüge.

Als Verbindung zwischen den Häfen Bremerhaven und Hamburg bietet sich die Ertüchtigung und der Ausbau der vorhandenen Schienenstrecken der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH (EVB) an.

Dazu zählen:

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit sämtlicher EVB-Strecken im ersten Schritt
- Zweigleisiger Ausbau der vorhandenen EVB-Strecken im zweiten Schritt
- Ertüchtigung vorhandener und Neubau fehlender Werksanschlüsse
- Alle vorhandenen EVB-Strecken dienen direkt der Hafenhinterlandanbindung. Deshalb Aufnahme der genannten Strecken in den Bundesverkehrswegeplan.

Ertüchtigung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der DB

- Bahnstrecke Cuxhaven-Bremerhaven: Zwei zusätzliche Überholstellen bei Wremen und Nordholz von je 500 Meter Länge im ersten Schritt. Diese würden tagsüber Güterverkehr ermöglichen. Ausbau der Strecke auf 120 km/h mit sicheren Bahnübergängen im zweiten Schritt.
- Bahnstrecke Cuxhaven-Stade: Zweigleisiger Ausbau des gegenwärtig eingleisigen Abschnitts Hechthausen-Himmelpforten mit Ostebrücke und Brücken-Querung B 73, sobald Mittel für die anstehende Brückensanierung bereit stehen. Auf längere Sicht sind die restlichen Langsamfahrstellen zu beseitigen

Ausbau und Neubau von Ost-West-Verbindungsstrecken – vor allem auch zur Entlastung von überlasteten Knoten

- Prüfung der Anbindung der Bahnstrecken Bremerhaven-Bremen und Nordenham-Hude über Schienenspurnutzung durch eine Röhre des Wesertunnels im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Der Neigungswinkel des Tunnels ist für Züge geeignet, die Breite lässt sich begegnende Züge zu. Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan.
- Zur Entlastung des bestehenden Bahnnetzes, insbesondere des Knotens Bremen, weitgehend zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Nordenham-Hude für 110 km/h. Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan. Dies dient gleichzeitig auch der Vervollständigung des oben beschriebenen Netzes und entlastet als Ausweichstrecke der Verbindung Bremerhaven-Osnabrück über Wesertunnel, Hude, Oldenburg, Leer den überlasteten Knoten Bremen.

Wiederinbetriebnahme stillgelegter und Neubau abgebauter Schienentrassen

- Machbarkeitsstudie für die teilweise Wiederinbetriebnahme und den Neubau der früheren Schienenstrecke Rodenkirchen-Varel-Westerstede-Ocholt. Der Schienenstrang Westerstede-Ocholt ist noch vorhanden. In den übrigen Bereichen der alten Bahntrasse ist auch heute noch überwiegend freies Gelände, so dass die Strecke mit nur wenigen Abweichungen dort neu aufgebaut werden kann. Im Bereich vorhandener Bebauung muss von der alten Streckenführung abgewichen werden. Die Strecke soll bei Bedarf den zu erwartenden Güterverkehr aus dem Jade-Weser-Port über die vorhandene Verbindung WHV-Varel in Ost- und West-Richtung verteilen und so den Knoten Oldenburg entlasten.

3.3 Wasserweg

Für großräumige Transporte zwischen den nordwestdeutschen Seehäfen einerseits und Rotterdam oder Skandinavien andererseits, die im Vergleich zu existierenden Autobahnen über eine A 22 verkürzt werden könnten, bietet sich der seeseitige und weitaus klimaverträglichere Wasserweg als natürliche Verbindung mit großen freien Kapazitäten entlang der Küste an. Eine stärkere Nutzung des „Short Sea Shipping“ steht zudem in Übereinstimmung mit den internationalen Zielsetzungen zu Klimaschutz und Harmonisierung des Güterverkehrs. Gleichzeitige Anstrengungen zum Einsatz saubererer Treibstoffe für Seeschiffe in den nächsten Jahren sind Teil verschärfter internationaler Richtlinien.

Seeschiffsweg

- Der Seeschiffsverkehr verbindet die europäischen Westhäfen mit Bremerhaven, Hamburg und der Ostsee. Der Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven als zukünftiger Container-Hafen wird in dieses System eingebunden. Der Jade-Weser-Port ist als Transshipment-Hafen mit überwiegend Schiff-zu-Schiff-Umladung geplant, da Wilhelmshaven mit einer kurzen Revierfahrt optimale Voraussetzungen bietet, um von hier aus Container-Verkehre in die Ostsee zu bedienen. Landwege über eine A 22/20 von Rotterdam zu den nordwestdeutschen Seehäfen oder nach Skandinavien sind überflüssig und umweltbelastend.
- Zur Optimierung der Abfertigung seeseitiger Container-Verkehre in der Ostsee sind zahlreiche Hafenerweiterungen im Bau bzw. geplant (u.a. Riga, Klaipeda, Danzig, Tallin und St. Petersburg – Ust-Luga), was die zunehmende Bedeutung des seeseitigen Containertransports unterstreicht. Der Nord-Ostsee-Kanal als zentrales Bindeglied der Seeverkehre zwischen Nord- und Ostsee wird bis 2014 zur Vermeidung von Engpässen ausgebaut. Auch die EU fördert die Entwicklung des Seeschiffsverkehrs unter anderem durch das Projekt Motorways of the Sea, in dem vor allem transnationale Kurzstrecken-seeverkehre in die Logistikketten integriert werden (TEN-Leitlinien 2004). Die hierfür von der EU ausgeschriebenen Fördermittel können von den in den deutschen Hafenstandorten angesiedelten Logistikunternehmen verstärkt eingeworben werden.

Binnenschiffswege

- Machbarkeitsstudie beauftragen für eine durchgängige Befahrbarkeit von Dortmund-Ems-Kanal und Küsten-Kanal mit Großmotorgüterschiffen.
- Machbarkeitsstudie für die Herstellung der Voraussetzungen für den dreilagigen Containerverkehr auf den genannten Kanälen, um die Wasserstraßenverbindung insbesondere zwischen dem Containerhafen Bremerhaven und dem Ruhrgebiet sowie mittelbar zwischen Wilhelmshaven und dem Ruhrgebiet zu optimieren.
- Ergänzend sind Optimierungen der Umladevorgänge in den Häfen, ggf. die Schaffung spezieller Binnenschiffterminals und die Verstärkung der Forschung zu optimierten Schiffseinheiten zu fördern, um das Binnenschiff als ökonomisch attraktives und aus Umweltgesichtspunkten verträglichstes Güterverkehrsmittel qualifiziert weiter zu entwickeln.

3.4 Straße

Die vorhandenen Verkehrswege parallel zur geplanten A 22 sind weitgehend nicht ausgelastet. Die Kapazität der bestehenden Bundesstraßen zur Aufnahme von bis zu 20.000 und mehr Fahrzeugen pro Tag bietet noch größere Reserven für weiteren Verkehr, wobei die Verkehrsentwicklung im Elbe-Weser-Dreieck derzeit eher rückläufig ist. Zur Minderung eventueller örtlicher oder zeitlicher Belastungen sind im übrigen folgende Maßnahmen ökologisch und ökonomisch vertretbar und vorrangig zu prüfen. Dabei geht es überwiegend um

die Verbesserung des Verkehrsflusses und Entlastung von Ortslagen einschließlich der Bevölkerung.

Örtliche Engpässe könnten umweltfreundlicher und sehr viel kostengünstiger durch lokale Verkehrslösungen behoben werden. Den nachgewiesenen Bedarf vorausgesetzt, zählen dazu:

- Ausbau vorhandener Straßen mit abschnittsweiser Dreispurigkeit (zwei Spuren mit Wechsellspur)
- Kleinräumige Ortsumgehungen oder kommunale Entlastungsstraßen (z. B. Ortsumgehung Bremervörde)

Fährbetriebe Unterelbe

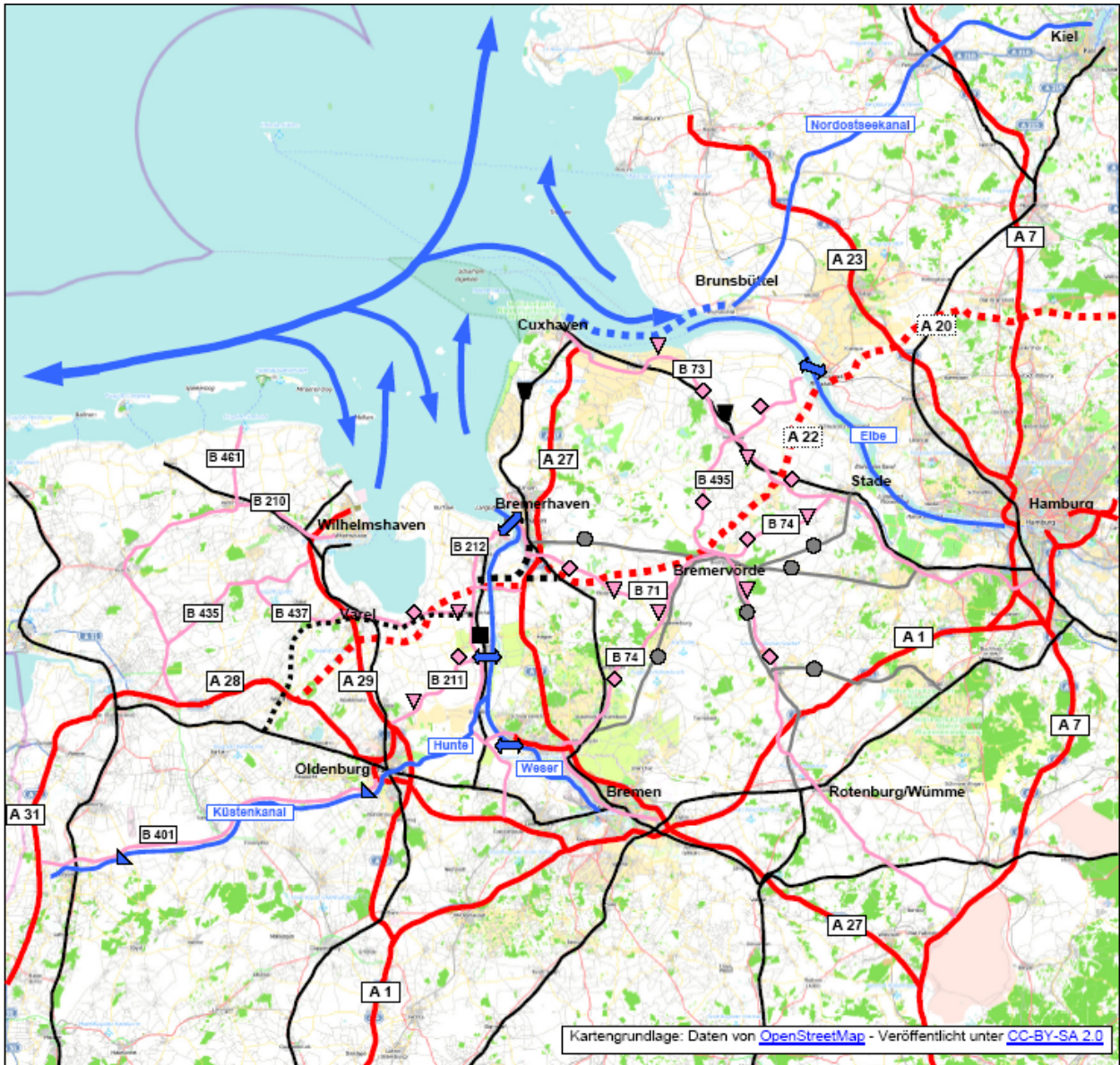
Die Straßen werden im Unterelberaum durch die Fährverbindung Glückstadt-Wischhafen ergänzt. Fähre und Bundesstrassen bieten eine ähnlich kürzere Strecke zwischen den Seehäfen Bremerhaven/Wilhelmshaven und Skandinavien wie eine A 22. Wegen der Unsicherheit hinsichtlich einer festen Unterelbequerung im Zuge der geplanten A 20 wird zur Zeit nicht in den Fährbetrieb investiert. Dieser Investitionsstau könnte aufgelöst werden, wenn die Planungen zu der gänzlich ungesicherten Elbequerung eingestellt würden. Sollten sich nach möglichen Investitionen Engpässe bei der Fähre Glückstadt-Wischhafen ergeben, was aus heutiger Sicht nicht zu erwarten ist, könnte die Wiederinbetriebnahme des Fährbetriebs zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel mit modernen Schnellfähren in einer Machbarkeitsstudie geprüft werden.

3.5 Vorteile des Alternativenkonzeptes

Die vorgestellten Lösungen haben vielerlei Vorteile:

- Im Vergleich mit einer neu zu bauenden A 22 sind die alternativen Konzepte
 - sehr viel umweltfreundlicher,
 - deutlich kostengünstiger,
 - schneller zu verwirklichen und
 - sie wirken genau dort, wo sie benötigt werden.
- Im Gegensatz zu einer A 22 verursachen sie
 - keinen neuen zusätzlichen Verkehr,
 - sehr viel weniger zusätzlichen Lärm und
 - keine neue Landschaftszerschneidung.
- Sie entsprechen den nationalen und internationalen Zielsetzungen hinsichtlich Klimaschutz, Erhalt der biologischen Vielfalt und Harmonisierung des Güterverkehrs.
- Sie verbessern die Leistungsfähigkeit der Seehafen hinterlandanbindung und stärken die regionale Wirtschaft, ohne die Bedeutung der Seehäfen für die gesamtdeutsche Wirtschaft aus den Augen zu verlieren.

In der nachfolgenden Abbildung sind die Alternativenkonzepte zusammenfassend dargestellt. Das Konzept wurde erarbeitet von der Arbeitsgruppe „Verkehrliche Alternativen zur Küstenautobahn A 22“ des Koordinationskreises der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 22/20 (Stand Mai 2010). Es kann unter www.A22-nie.de geladen werden.



Kartengrundlage: Daten von [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/) - Veröffentlicht unter [CC-BY-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

Legende

Vorhandene Verkehrswege

- Autobahn
- Bundesstraße
- Bahntrasse DB
- Bahntrasse EVB
- Wasserstraße
- ↔ Fähre

Zur Information:

- - - - Geplante A 22 und A 20

Verkehrliche Alternativen zur A 22

Voraussetzung: Nachgewiesener Bedarf!

- ■ ■ ■ Prüfung Neubau Bahntrasse, Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan
- - - - Machbarkeitsstudie für Neubau Bahntrasse
- Erhöhung und Ausbau vorhandener Schienenstrecken der EVB, Aufnahme in Bundesverkehrswegeplan
- zweigleisiger Ausbau Bahnstrecke Nordenham-Hude für 110 km/h
- ▼ Erhöhung der Bahnstrecken Cuxhaven-Bremerhaven und Cuxhaven-Stade (Bau von Überholstellen, Ausbau für höhere Geschwindigkeiten, tlw. zweigleisig)
- ➡ Nutzung Seewasserweg für mittlere bis große Frachttransporte
- - - - Wiederaufnahme des Fährbetriebs Cuxhaven-Brunsbüttel
- ▲ Machbarkeitsstudie für durchgängige Befahrbarkeit mit Großmotorgüterschiffen sowie für die Herstellung der Voraussetzungen für den dreilagigen Containerverkehr
- ◇ Lokale Verkehrslösungen: Z. B. abschnittsweise dreispuriger Ausbau vorhandener Straßen, kleinräumige Ortsumgehungen
- ▼ Verkehrlenkende Maßnahmen (z. B. Mautstreckenanmeldung, elektronisches Verkehrsleitsystem, Geschwindigkeits- und Gewichtskontrollen)

Quellen:

- 1 http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21139&article_id=78526&_psmand=135
- 2 <http://maps.google.de/>
- 3 http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21165&article_id=78624&_psmand=135
- 4 Anforderungen aus dem Umschlagswachstum der deutschen Seehäfen an den Hinterlandverkehr auf der Schiene; Uniconsult 2007
- 5 Kapazitätsanalyse von Hinterlandanbindungen ausgewählter europäischer Seehäfen, Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik Nr. 4, 2006
- 6 Marktbeobachtung Güterverkehr, BAG Sonderbericht Seehafenhinterlandverkehr; Bundesamt für Güterverkehr 2007
- 7 Weser Kurier vom 1.04.2011 „Waren für die Welt“
- 8 Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025, ISL et al., 2010
- 9 Johannes Fraas (2006): Kapazitätsanalyse von Hinterlandverbindungen ausgewählter europäischer Seehäfen; Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik Nr. 4
- 10 Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Port, INROS-LACKNER Consulting Group, Thalen Consult, Ingenieur-Consult für Bahn- und Verkehrstechnik Hamburg GmbH; 2003
- 11 Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich von km 7 bis km 15 durch die Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (JadeWeserPort); Planfeststellungsverfahren gem. § 14 Bundeswasserstraßengesetz, festgestellt durch Beschluss vom 15.03.2007, Az.: P-143.3/72
- 12 Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen, Seeverkehrsprognose PLANCO Consulting GMBH, Essen, 2007.
- 13 SonntagsJournal der Nordsee-Zeitung vom 15.05.2011 „Umschlagplatz für die Ostsee“