

VERKEHRSWEGEKONZEPT NORDDEUTSCHLAND

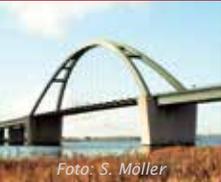


Foto: S. Möller

Foto: M. Bahlo

Unternehmerverbände Niedersachsen e.V. (UVN)

Die Unternehmensverbände im Lande Bremen e.V. (UVHB)

UVNord - Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

Vereinigung der Unternehmensverbände
für Mecklenburg-Vorpommern e.V. (VUMV)

Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen e.V.

Bauindustrieverband Hamburg Schleswig-Holstein e.V.

1. VORWORT	3
2. STRAßENVERKEHR	4
2.1. Bundesautobahnen A 20 und A 26 ausbauen	4
2.2. Bundesautobahn A 20 zwischen Lübeck und Glückstadt inklusive fester Elbquerung weiterbauen	5
2.3. Zügige Realisierung der Bundesautobahn A 14 als direkte Nord-Süd-Anbindung	7
2.4. Ringschluss der Bundesautobahn A 281 ausbauen	9
2.5. Bundesautobahn 39 (A39)	12
3. SCHIENENVERKEHR	14
3.1. Y-Bahntrasse zügig umsetzen	14
3.2. Weddeler Schleife	16
4. BINNENSCHIFFFAHRT	18
4.1. Schiffshebewerk Lüneburg Scharnbeck erweitern	18
4.2. Fahrrinnenanpassung der Elbe einschließlich des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals mit Ertüchtigung der Schleusen in Holtenau und Brunsbüttel angehen	20
4.3. Ausbau der Hinterlandanbindung und Aus- oder Neubau der Fehmarnsundbrücke im Zuge der Fehmarnbeltquerung vorantreiben ..	22
5. FINANZIERUNG	24
5.1. Neue Finanzierungsmodelle prüfen	24

Der Wirtschaftsstandort Norddeutschland hat im Bereich der Verkehrsinfrastruktur großen Nachholbedarf. Neben anderen Abgaben verzeichnet der Staat insbesondere durch die KFZ- und Mineralölsteuer steigende Einnahmen. Diese Mittel fließen allerdings nur in geringem Maße in die Verkehrsinfrastruktur. Investitionen sind an dieser Stelle besonders wichtig, um die Standortvorteile des norddeutschen Wirtschaftsraums zu halten und auszubauen.

Das vorliegende Verkehrswegekonzept skizziert die für die norddeutsche Wirtschaft wichtigen überregionalen Infrastrukturprojekte. Sie sind neben den regionalen Vorhaben der Schlüssel für eine erfolgreiche Zusammenarbeit und eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung. Der Ausbau der Hinterlandanbindung sowie die Ost-West-Querung spielen eine wesentliche Rolle für ein gemeinsames Konzept der norddeutschen Seehäfen.

Die Liste der skizzierten Projekte ist nicht abschließend. Dennoch konnten sich die Spitzenverbände der Wirtschaft der Bundesländer Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern in einem intensiven Abstimmungsprozess auf die nachfolgenden Vorhaben einigen.

Das Konzept soll insbesondere der Politik als Leitfaden dienen, um Prioritäten zu setzen und im Rahmen des Möglichen den Wirtschaftsstandort Norddeutschland zu modernisieren und auszubauen. Da wir uns ebenfalls für eine konsequente Haushaltskonsolidierung aussprechen, sollte grundsätzlich bei jedem Projekt die Umsetzung als Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) geprüft werden.

Im September 2014

2. STRAßENVERKEHR

2.1. Bundesautobahnen A 20 und A 26 ausbauen

Verlauf

Bereits seit Dezember 2009 führt die Bundesautobahn A 20 durchgehend von Bad Segeberg über das ländliche Gebiet der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns bis hin zum Autobahndreieck Kreuz Uckermark an der Bundesautobahn A 11. Von dort aus trifft die Schnellstraße auf die Bundesstraße B 166 in Richtung Schwedt/Oder und geht in sie über. In östlicher Richtung geht diese von Lübeck über Rostock bis nach Greifswald. Ab hier südlich in Richtung Neubrandenburg, weiter südöstlich bis Pasewalk und von dort bis zum Kreuz Uckermark.

Die Bundesautobahn A 20 durchquert mit einer Gesamtlänge von 541 Kilometern insgesamt drei Bundesländer. Davon liegen 279,6 Kilometer in Mecklenburg-Vorpommern, 26,8 Kilometer in Brandenburg sowie 38,8 Kilometer in Schleswig-Holstein. Vollends soll die Strecke 105 Autobahnbrücken, vier Autobahnkreuze zusätzliche Autobahndreiecke sowie 35 Anschlussstellen umfassen.

Bedeutung

Die Bundesautobahn A 20 stärkt die Wirtschaftsregion Unterelbe als direkte feste Straßenverbindung. Die Küstenroute bindet die Regionen entlang ihres Verlaufs direkt an neue Märkte in Westdeutschland und Westeuropa an. Wirtschaftsstandorte werden so optimal erreicht – regional, national, international.

Effekte

Durch die Bundesautobahn A 20 rücken die Nord- und Ostseeanrainerstaaten näher zusammen und die räumliche Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Unterelbegebiet wird überwunden. Die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen an der Nordsee und die Erreichbarkeit des Unterweser- und Unterelberaumes werden verbessert.

Planungsstand

Die Bundesautobahn A 26 soll vierspurig ausgebaut werden und bis nach Hamburg führen. Dabei geht sie von Drochtersen über Stade entlang und soll gleichzeitig die Bundesstraße B 73 teilweise ersetzen. Der Bau der Bundesautobahn A 26 zwischen Hamburg und dem zukünftigen Anschluss zur Küstenautobahn A 20 bei Drochtersen ist eines der wichtigsten Verkehrsprojekte Norddeutschlands. Sie wird das Problem starker Verkehrsbelastung in der Metropolregion Hamburg beheben.

2. STRAßENVERKEHR

2.2. Bundesautobahn A 20 zwischen Lübeck und Glückstadt inklusive fester Elbquerung weiterbauen

Verlauf

Für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Norden Hamburgs ist der zügige Weiterbau der Bundesautobahn A 20 zwischen Lübeck und Glückstadt inklusive fester Elbquerung unverzichtbar. Dies gilt insbesondere angesichts der EU-Osterweiterung und zunehmender wirtschaftlicher Verflechtungen. Seit 2009 ist die Bundesautobahn A 20 zwischen Geschendorf und der Bundesautobahn A 11 nahe der deutsch-polnischen Grenze durchgängig befahrbar.

Bedeutung

Das Projekt ist von großer Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum und wird darüber hinaus in den Leitlinien der Europäischen Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) als eine der wichtigsten Verkehrsachsen für den gesamten europäischen Raum ausgewiesen.

Effekte

Erst nach der Weiterführung der Strecke von Lübeck in Richtung Westen mit fester Elbquerung bei Glückstadt und der Anbindung an die auf niedersächsischem Gebiet geplante Bundesautobahn A 22 kann die Bundesautobahn A 20 effektiv der Abwicklung überregionaler – insbesondere nordeuropäischer und nordosteuropäischer – Verkehrsströme dienen und ihren vollen Verkehrswert entfalten.

Planungsstand

Seit Beginn des Jahres 2014 wird geprüft, inwiefern die Gründung einer staatlichen Projektgesellschaft für den 1,3 Milliarden Euro teuren Tunnel möglich und sinnvoll ist. Als Beispiel dient das dänische Vorgehen beim Bau des Fehmarnbelt-Tunnels. Die Projektgesellschaft würde den Bau der Unterquerung mit einer Anschubzahlung des Bundes sowie mit Krediten finanzieren.

2. STRAßENVERKEHR

2.3. Zügige Realisierung der Bundesautobahn A 14 als direkte Nord-Süd-Anbindung

Verlauf

Von Wismar über Schwerin bis hin zum Dreieck Schwerin an der A 2 führt die Bundesautobahn A 14. Ferner verläuft die Schnellstraße vom Kreuz Magdeburg an der Bundesautobahn A 2 über Halle (Saale) und Leipzig, bis hin zum Dreieck Nossen an der Bundesautobahn A 4. Ein Lückenschluss vom Dreieck Schwerin bis Magdeburg wird teilweise bereits gebaut, der andere Teil ist noch in Planung.

Bedeutung

Der zügige Ausbau der Bundesautobahn A 14 gilt als wichtiger Standortfaktor für die Ansiedlung von Unternehmen entlang der geplanten Strecke. Der Nordosten und insbesondere die norddeutschen Häfen werden besser an das überregionale Verkehrsnetz angebunden und die Lücke im deutschen Autobahnnetz kann geschlossen werden.

Effekte

Mit der Realisierung der A 14 als direkte Nord-Süd-Anbindung kann der Verkehrsfluss insbesondere in Spitzenzeiten verbessert werden. Damit würden die Fahrzeiten für den Wirtschaftsverkehr verkürzt und das Unfallrisiko insgesamt verringert werden. Außerdem kann eine dauerhafte Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes erzielt werden.

Planungsstand

Im Juni 2007 wurde der Vertrag über den Bau der Strecke unterzeichnet. Demnach sollte der Lückenschluss bis spätestens 2015 abgeschlossen sein. Der Finanzierungsplan sieht Gesamtkosten in Höhe von 775 Millionen Euro vor, die von Bund, Ländern und der Europäischen Union getragen werden. Im Mai 2008 wurde eine neue Kostenschätzung der DEGES öffentlich, wonach die Kosten hauptsächlich aufgrund von Umweltauflagen auf etwa 1,3 Milliarden Euro steigen könnten.

Etwas mehr als ein Jahr später wurde festgelegt, dass der Bau dieses Teiles in drei Phasen erfolgen wird:

- Die erste Phase soll 2015 beendet sein und umfasst die Abschnitte Wolmirstedt–Stendal, Osterburg–Karstädt und Grabow–Schwerin. Die Kosten dieser Phase betragen 775 Millionen Euro, von denen 42 Prozent (rund 325 Millionen Euro) aus dem 2015 auslaufenden EU-Förderprogramm EFRE entnommen werden sollen.

2. STRAßENVERKEHR

- Die zweite Phase teilt sich in die Abschnitte Stendal-Osterburg und Karstädt-Grabow.
- Erst in einer dritten Phase soll die Autobahn zwischen Wolmirstedt und Magdeburg geschlossen werden. Bis dahin wird zwischen dem Kreuz Magdeburg und Wolmirstedt die Bundesautobahn A 2 und die teilweise vierspurige B 189 genutzt.

Bis Sommer 2012 konnte lediglich mit dem Bau eines 5,6 km langen Abschnittes bei Colbitz begonnen werden. Für alle anderen Abschnitte in Sachsen-Anhalt liegt aufgrund von Verzögerungen bei der Planung kein Baurecht vor. Laut einer neuen Planung wird die Trasse nun erst 2018 befahrbar sein. Durch die Verzögerung von mindestens einem Jahr ergeben sich Mehrkosten in Höhe von rund vier Millionen Euro.

2. STRAßENVERKEHR

2.4. Ringschluss der Bundesautobahn A 281 ausbauen

Verlauf

Die Bundesautobahn A 281 soll im Bremer Stadtgebiet die vorhandenen Bundesautobahnen A 1 und A 27 verbinden. Damit erhält Bremen einen Autobahnring, der die Anbindung an den überregionalen Fernverkehr, an die Weserhäfen am linken Flussufer und an den Flughafen erheblich verbessern soll.

Bedeutung

Die Bundesautobahn A 281 ist das wichtigste Verkehrsprojekt für Bremen. Nur der vollständige Autobahnring samt Weserquerung und durchgehender Bundesautobahn A 281 von der Bundesautobahn A 1 bis zur Bundesautobahn A 27 erfüllt die Erwartungen der Wirtschaft. Die Realisierung muss zügig erfolgen.

Effekte

Nur mit dem Ringschluss der Bundesautobahn A 281 kann eine Entlastung im Stadtstraßennetz erreicht werden. Auch ermöglicht der Tunnel Einsparpotenziale für Unternehmen und erhöht damit die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Bremen und damit auch Norddeutschlands.



Foto: Michael Bahlo

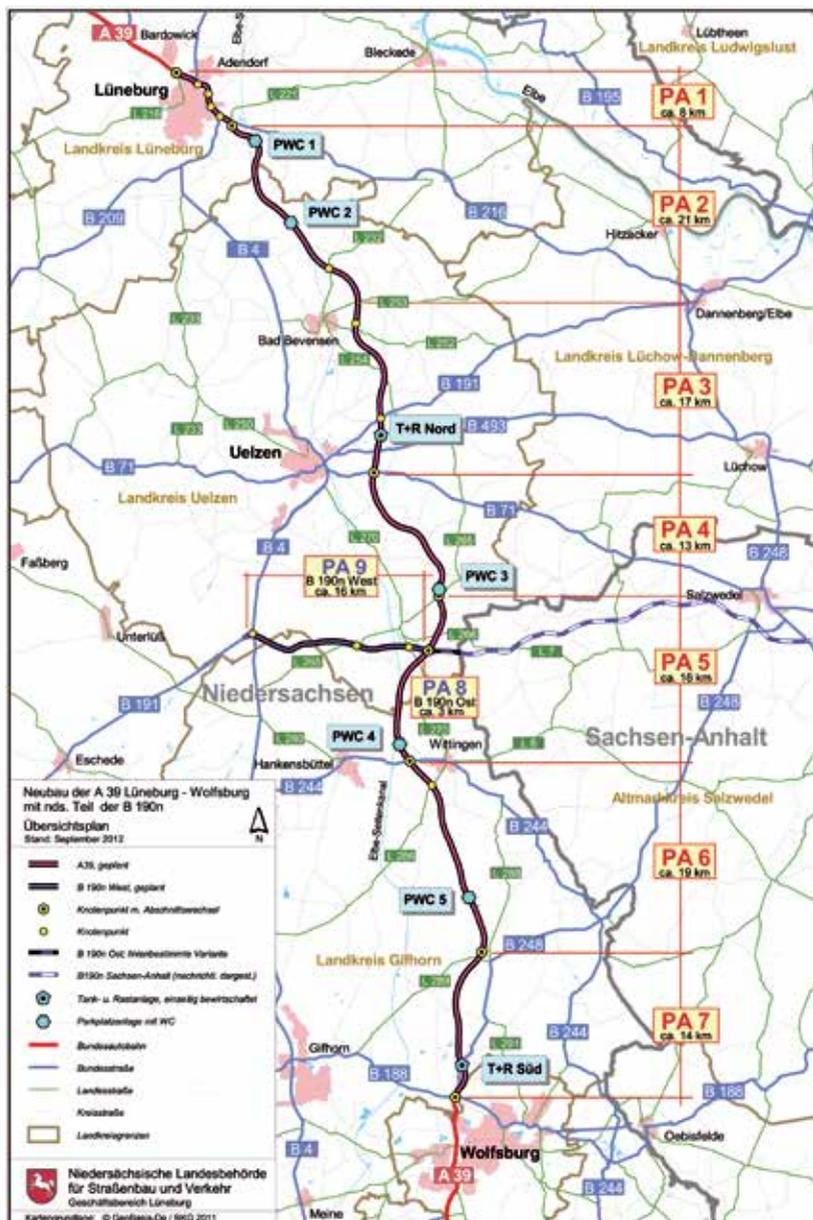
Pro Jahr könnten durch den Ringschluss CO₂-Emissionen in Höhe von mehr als 60.000 Tonnen vermieden werden, da sich die Fahrtwege für Lastwagen zum Güterverkehrszentrum deutlich verkürzen würden. Dies ginge mit Zeitersparnissen von bis zu 106.500 Stunden pro Jahr einher. Wenn nur 30 Prozent der Personen- und Lastwagen auf dem Weg zum Bremer Güterverkehrszentrum die Weserquerung nutzen würden, könnten mehr als 2,8 Millionen Liter Kraftstoff eingespart werden. Insgesamt bedeutet dies Einsparpotenziale von circa 7,2 Millionen Euro pro Jahr (GVZ-Entwicklungsgesellschaft). Neben dem ökonomischen Aspekt ist der ökologische Vorteil nicht von der Hand zu weisen. Es handelt sich hierbei um ein besonders nachhaltiges Projekt, das durch eine Reduzierung der CO₂-Werte und der Lärmimmissionen den Klimaschutz spürbar voranbringt.

Planungsstand

Der Bremer Senat hat für den Weiterbau der Bundesautobahn A 281 30 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Die Stadtautobahn soll nicht mittels einer mehrstöckigen Kreuzung, sondern mit Hilfe eines Tunnels und eines Trogs Richtung Bundesautobahn A 1 verlängert werden. Dies führt zu rund 20 Millionen Euro Mehrkosten. Diese werden in den Jahren 2016 bis 2020 mit jährlich 6,12 Millionen Euro in den Haushalt eingestellt.

2. STRAßENVERKEHR

Bundesautobahn 39 (A 39)



Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

2. STRAßENVERKEHR

2.5. Bundesautobahn 39 (A 39)

Verlauf

Für Niedersachsen stellt das Projekt Bundesautobahn A 39 / Bundesautobahn A 14, das getrennte Autobahnen von Wolfsburg nach Lüneburg (Bundesautobahn A 39) und von Magdeburg nach Schwerin (Bundesautobahn A 14) mit einer 4-spurigen Querspanne als Bundesstraße südlich von Salzwedel vorsieht, die zentrale Entwicklungsperspektive dar. Nur durch die damit mögliche Anbindung an die großen Verkehrsachsen können die Wirtschaftszentren Wolfsburg, Braunschweig, Magdeburg und die Region Lüneburg am wirtschaftlichen Potenzial der angrenzenden Regionen teilhaben. Die geplante Bundesautobahn A 39 soll auf einer 105 km langen Trasse die Lücke im Autobahnnetz zwischen Wolfsburg und Lüneburg schließen. Sie verläuft auf der bestehenden Bundesautobahn A39 über die Anschlussstelle Lüneburg-Nord und die Ostumgehung Lüneburgs, wo sie im Bereich der Anschlussstelle Bilmer Berg die bestehende Trasse verlässt. In Parallellage zum Elbe-Seitenkanal führt die Bundesautobahn A 39 östlich an Bad Bevensen, Uelzen und Bad Bodenteich vorbei, führt dann einen Bogen zwischen Hankensbüttel und Wittingen hindurch und schließt im Bereich der Bundesstraße B 188 an die bestehende Bundesautobahn A 39 nördlich von Wolfsburg an.

Bedeutung

Die Bundesautobahn A 39 hat eine integrative Funktion für das gesamte norddeutsche Straßennetz. Sie entlastet unter anderem die hoch frequentierte und staugefährdete Nord-Südverbindung Bundesautobahn A 7 sowie die längst überlastete und unfallträchtige Bundesstraße B 4 von Lüneburg über Uelzen nach Braunschweig. Die trennende Wirkung der Bundesstraße B 4 nimmt negativen Einfluss auf die Entwicklung und Gestaltung der anliegenden Orte. Durch die Entlastung der Bundesstraße B 4 ist es möglich, städtebauliche Handlungspotenziale, wie zum Beispiel sich daraus ergebende Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzepte, zu aktivieren.

Effekte

Mit der Bundesautobahn A 39 erhält die regionale Wirtschaft endlich eine wettbewerbsfähige Anbindung an das Bundesfernstraßennetz. Bestehende Unternehmen profitieren von besserer Standortqualität. Mit Blick auf die Verkehrsentwicklung und das zukünftig zu erwartende Wachstum des Hamburger Hafens lässt sich ein Verkehrsinfarkt ohne die Bundesautobahn A 39 nicht verhindern.

2. STRAßENVERKEHR

Die Bundesautobahn A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg stellt in Verbindung mit der geplanten Bundesautobahn A 14 von Magdeburg nach Schwerin und der Querspange im Raum Salzwedel den Lückenschluss von Süd-Osteuropa nach Skandinavien her. Die Bundesautobahn A 39 wird auch positive Impulse für die Tourismusbranche in der Heide und der Flusslandschaft Elbe bringen. Eine geringe Anreisezeit aus den Zentren in die touristisch attraktiven Räume der Region ist gerade bei der Planung von Kurzurlauben ein entscheidendes Kriterium (z.B. Lüneburger und Harzregion). Das Bundesverkehrsministerium hat Mitte November 2008 das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Bundesautobahn A 39 unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage des Jahres 2025 und des Kostenstandes des Jahres 2008 ermittelt. Danach erreicht die Bundesautobahn A 39 einen Wert von 2,8. Bei Baukosten von geschätzten 650 Mio. Euro ergibt sich also ein Nutzen in Höhe von über 1,8 Mrd. Euro.

Planungsstand

Die Stadt Wolfenbüttel plant die Unterlagen bis Ende September an die Planfeststellungsbehörde weiterzuleiten. Dann wird es ca. drei Wochen dauern bis die Behörde das Verfahren einleitet. Der Beginn wäre im Oktober möglich.

3. SCHIENENVERKEHR

3.1. Y-Bahntrasse zügig umsetzen

Verlauf

Ein Projekt des Bundesverkehrswegeplanes 2003 ist der Bau der Y-Bahntrasse. Geplant ist eine projektierte Eisenbahn-Neubaustrecke, die über eine Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover mit Hamburg und Bremen verbinden soll. In Anlehnung an den Y-förmigen Streckenverlauf entstand die umgangssprachliche Bezeichnung „Y-Trasse“ für dieses Projekt. Die offizielle Bezeichnung NBS/ABS Hamburg/Bremen – Hannover ist aus der überwiegenden Neubaustrecke (NBS) zwischen Hamburg und Hannover und dem kurzen Ausbaustreckenabschnitt (ABS) für den Bremer Abzweig abgeleitet.

Bedeutung

Norddeutschland benötigt die Y-Bahntrasse um den Verkehrskollaps im Hinterlandverkehr der norddeutschen Seehäfen zu verhindern und um langsame Güter- und schnelle Personenverkehre zu entzerren. Angesichts schon jetzt beobachtbarer Engpässe muss mit der sogenannten Y-Bahntrasse daher unverzüglich eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover, Hamburg und Bremen gebaut werden.

Effekte

Nur die Verlagerung der schnelleren Personenzüge auf die neue Trasse schafft auf den bestehenden Strecken wie Hannover – Celle – Lüneburg – Hamburg ausreichend Kapazitätsfreiräume für den Güterfernverkehr.

Planungsstand

Die Deutsche Bahn AG hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums Varianten zur Aus- und Neubaustrecke Bremen/Hamburg – Hannover erarbeitet. In diesem Verfahren wurden fünf Varianten und eine ergänzende Möglichkeit untersucht.

Im nächsten Schritt wird die Bevölkerung in der Region über die möglichen Lösungen informiert. Außerdem nimmt der Bund eine gesamtwirtschaftliche Einschätzung der Varianten auf Basis der neuesten Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 vor. Anschließend durchläuft die zu entwickelnde Lösung ein Raumordnungsverfahren des Landes Niedersachsen und wird so konkretisiert.

3.2. Weddeler Schleife

Verlauf

Die Weddeler Schleife ist eine 21,1 Kilometer lange deutsche Eisenbahnstrecke zwischen Weddel (Ortschaft von Cremlingen bei Braunschweig) und Fallersleben (Stadtteil von Wolfsburg). Sie ist eingleisig, elektrifiziert und ein Teil der Kursbuchstrecke 301 (Braunschweig-Wolfsburg-Stendal). Die Strecke bindet die Fernbahnhöfe Braunschweig und Hildesheim an die Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin an und wurde zeitgleich mit dieser errichtet. Bei Hildesheim fädeln die Fernzüge über die Hildesheimer Schleife in die Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg ein. Pro Stunde verkehrt je ein ICE-Zugpaar (Berlin-Frankfurt am Main-Mannheim-(...)) und ein Regionalbahn-Paar über die Strecke. Neben der Hildesheimer Schleife ist die Weddeler Schleife einer der Engpässe zwischen Frankfurt am Main und Berlin.

Bedeutung

Insbesondere die höhengleiche Einfädelung in Weddel hat sich als verspätungsanfällig erwiesen. Die Weddeler Schleife bindet die Städte Hildesheim und Braunschweig an die Schnellfahrstrecke Hannover-Berlin an. Das 2. Gleis ist dringend erforderlich, um die bestehenden Kapazitätsengpässe auf der Strecke zu beseitigen. Der Ausbau der Strecke stärkt die Bedeutung des Bahnhofs Braunschweig als wichtiger Fernbahnhof auf der Strecke Frankfurt (Main)-Berlin.

Effekte

Für die Verbesserung des Regionalverkehrs ist die Zweigleisigkeit ebenso unverzichtbar wie für die Bewältigung der Güterverkehre der Wirtschaftszentren Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter. Die Eisenbahnstrecke Braunschweig-Wolfsburg ist eine der wichtigsten Streckenverbindungen in der Region. Tausende von Pendlern nutzen täglich diese Strecke, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Hinzu kommt ein andauernder Fahrgastzustrom von Gelegenheitspendlern, die die Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten in der Region wahrnehmen. Ein stetig zunehmendes Fahrgastaufkommen belegen auch die Fahrgastzahlen von 2002 bis 2011, die einen Zuwachs von 165 Prozent nachweisen. Durch die Weddeler Schleife, die bis zum heutigen Zeitpunkt nur eingleisig verlegt ist, obwohl sie zweigleisig planfestgestellt ist und folglich gebaut werden könnte, kommt es zu Engpässen, die dazu führen, dass diesen Pendlerströmen nicht mehr adäquat begegnet werden kann. Vielmehr geht es zulasten der Straßen, auf denen inner- wie außerorts gerade in Stoßzeiten ein übermäßig hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist.

Planungsstand

Der aktuelle Planungsstand der Weddeler Schleife war Gegenstand eines Gesprächs zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn Dr. Rüdiger Grube, dem Niedersächsischen Ministerpräsidenten Stephan Weil und dem Niedersächsischen Wirtschaftsminister Olaf Lies. Nach Auskunft des Bundes besteht Baurecht. Allerdings sind zwischenzeitlich veränderte technische Anforderungen in den Plänen anzupassen. Die Deutsche Bahn und das Land Niedersachsen haben verabredet, dass die Deutsche Bahn den hierfür erforderlichen Aufwand kurzfristig ermittelt.

4. BINNENSCHIFFFAHRT

4.1. Schiffshebewerk Lüneburg in Scharnebeck erweitern

Verlauf

Von den beiden Kanalstufen der Bundeswasserstraße Elbe-Seitenkanal, welcher die Elbe bei Artlenburg mit dem Mittellandkanal bei Edesbüttel (westlich von Wolfsburg) verbindet, ist das Schiffshebewerk Lüneburg das nördlichste Schiffshebewerk. Die Erweiterung des Schiffshebewerkes in Scharnebeck ist zwingend erforderlich, wenn die Potentiale des Elbe-Seitenkanals für die Region nutzbar gemacht werden sollen.

Bedeutung

Die Umschlagsvolumina der deutschen Seehäfen werden in Zukunft drastisch steigen. Mehr als 12.500 Schiffe haben allein im Jahr 2012 das Hebewerk passiert. Die Tendenz ist steigend, denn vor allem der Hafen Hamburg setzt für die Zukunft auf den verstärkten Einsatz des umweltfreundlichen Binnenschiffes, dessen Anteil am Transport der Container in das Hinterland mehr als verdoppelt werden soll.

Das Hebewerk ist inzwischen eine Schwachstelle. Es bietet zwar noch Potential, aber die häufigen Störfälle machen es schwierig, einen weiteren Anstieg des Transports zu bewältigen. Damit dieses Verkehrsnadelöhr nicht verstopft, ist der Ausbau des Schiffshebewerkes in Scharnebeck zwingend erforderlich.

Effekte

Das Schiffshebewerk war einst das größte und modernste der Welt. Deshalb ist es notwendig, ein weiteres Aufstiegswerk neben dem bestehenden zu bauen. Der Bund verfügt bereits über die notwendige Baufläche und hat 500.000 Euro für Planungsarbeiten im Rahmen der zusätzlichen 750 Millionen Euro im Investitionsbeschleunigungsprogramm II bereitgestellt. Das Schiffshebewerk ist mittlerweile in die Jahre gekommen und zunehmend störanfällig. Ohne den Aus- und Neubau werden Transportanteile auf andere Verkehrsadern der Binnenschifffahrt im norddeutschen Raum umgelagert oder gehen insgesamt an andere Verkehrsträger verloren. Damit ist ohne den Ausbau des Abstiegsbauwerks in Scharnebeck der Elbe-Seitenkanal aus Sicht der Häfen Lüneburg, Uelzen, Wittingen sowie der Binnenschifffahrt und der Verladeunternehmen nur noch bedingt wettbewerbsfähig. Das Bauwerk leidet außerdem darunter, dass die Troglänge von 100 m für moderne Binnenschiffe zu kurz ist und spürbare Verschleißerscheinungen aufweist. Die ständigen Reparaturen bedeuten für die Schiffer und Verlader oft tagelange Wartezeiten, welche mit hohen Kosten einhergehen. Das Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Wasserstraße wird insgesamt beschädigt.

4. BINNENSCHIFFFAHRT

Planungsstand

Entscheidend für den Fortgang ist nunmehr, welche Priorität dem Aus- und Neubau des Schiffshebewerks in Scharnebeck im Bundesverkehrswegeplan eingeräumt wird. Dieser ist zurzeit in der Überarbeitung und soll im Jahr 2015 abgeschlossen werden. Dabei wird auch eine neue Sonderkategorie „Vordringlicher Bedarf Plus“ eingeführt. In diese ist, aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft, der Aus- und Neubau des Schiffshebewerks einzuordnen.



Copyrightinhaber WSV Uelzen

4. BINNENSCHIFFFAHRT

4.2. Fahrrinnenanpassung der Elbe einschließlich des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals mit Ertüchtigung der Schleusen in Holtzenau und Brunsbüttel angehen

Verlauf

Die derzeitige Fahrrinntiefe der Unterelbe von 12,90 m stellt für die modernen Container-Schiffe der Postpanamax-Klasse ein Nadelöhr dar. Der Anteil dieser sogenannten Mega-Carrier an der globalen Weltcontainerflotte steigt rasant.

Bedeutung

Der Wirtschaftsstandort braucht eine effiziente Lösung, um vor allem den volumenmäßig größten Verkehr zwischen Asien und Europa zu bewältigen. Das geht nur mit den größten verfügbaren Schiffen. Dabei sollten Einzelprojekte norddeutscher Seehäfen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes aller norddeutschen Seehäfen betrachtet und entsprechend strategisch umgesetzt werden. Die tideabhängige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m muss nunmehr umgehend sichergestellt werden, um dessen Wettbewerbsfähigkeit insbesondere im Ostasienverkehr zu erhalten.

Effekte

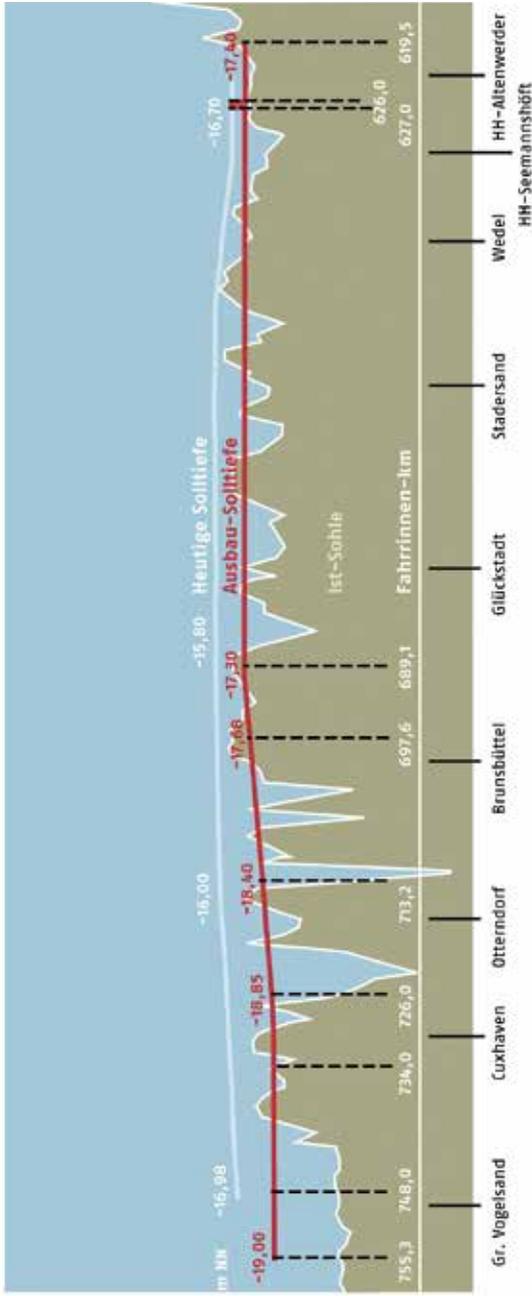
Der Bundesrechnungshof hat die Entscheidung für die geplante Ausbauvariante bereits als richtig bestätigt. Andernfalls werden die Schiffe der Postpanamax-Klasse zu Lasten Hamburgs zunehmend die Häfen in Rotterdam und Antwerpen ansteuern. Das wäre zum Nachteil Norddeutschlands, da 160.000 Arbeitsplätze in Norddeutschland direkt oder indirekt vom Hamburger Hafen abhängig sind. Die Umsetzung der Fahrrinnenanpassung erlaubt keinen weiteren Aufschub. Durch moderne Technologien können gleichzeitig ökologische Gesichtspunkte hinreichend berücksichtigt werden.

Planungsstand

offen

4. BINNENSCHIFFFAHRT

Ist-Zustand der Fahrinnensohle, heutige und geplante Fahrinntiefen im Längsschnitt



Grafik: Geschäftsstelle Fahrrinnenanpassung WSA Hamburg

4. BINNENSCHIFFFAHRT

4.3. Ausbau der Hinterlandanbindung und Aus- oder Neubau der Fehmarnsundbrücke im Zuge der Fehmarnbeltquerung vorantreiben

Verlauf

Zwischen Deutschland und Dänemark soll eine feste Fehmarnbeltquerung errichtet werden. Dazu ist eine 17,6 km lange Querung in Form eines Absenktunnels geplant. Der Belt liegt in einer Meerenge in der westlichen Ostsee zwischen der Insel Fehmarn (Deutschland) und Lolland (Dänemark). Ziel ist es, mit Hilfe der Querung zwischen Deutschland und Dänemark einen besseren und schnelleren Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Bedeutung

Der Ausbau der Hinterlandanbindung und der Aus- oder Neubau der Fehmarnsundbrücke im Zuge der Fehmarnbeltquerung sind notwendig, um die Region verkehrstechnisch sowie wirtschaftlich anzubinden. Durch die EU-Osterweiterung ist der Verkehrsstrom im Ostseeraum deutlich angestiegen. Als jährliches Wirtschaftswachstum in der Ostseeregion werden vier bis sechs Prozent prognostiziert. Zudem wird ein Anstieg von ca. 50 Prozent der Güter- und Personenverkehre in den kommenden 10 bis 15 Jahren erwartet. Die vorgelagerte Fehmarnsundbrücke stellt bereits das Nadelöhr der deutschen Hinterlandanbindung dar. 2012 wurde bekannt, dass die vorhandene Fehmarnsundbrücke den höheren Belastungen nach der Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung nicht standhalten könne. Nach Berechnungen der DB-Projektbau aus dem Jahr 2013 müsste das Bauwerk demnach ertüchtigt oder gar neu gebaut werden.

Darüber hinaus ist es dringend notwendig, die vorhandene Hinterlandanbindung stärker auszubauen. Dänemark hat dies mit dem 4-spurigen Ausbau der Autobahn E 47 zwischen Kopenhagen und Rødbyhavn getan. In Deutschland sind laut Staatsvertrag folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 4-spuriger Ausbau der Bundesstraße als Verlängerung der Bundesautobahn A 1 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden
- Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden
- 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden

Effekte

Die Folge der Querung wäre eine um ca. 160 km verkürzte Autobahnverbindung zwischen Kopenhagen und Hamburg. Die Fahrzeit von Personenzügen würde sich

4. BINNENSCHIFFFAHRT

um rund 90 Minuten reduzieren. Für bisher über Flensburg fahrende Güterzüge würde eine feste Überquerung eine Verkürzung der Strecke um ca. 160 km bedeuten.

Planungsstand

Durch den Beschluss des dänischen Parlaments im Jahr 2013 werden bereits die lokale Infrastruktur und der Zugang zum späteren Tunnel vorbereitet. U.a. sind einige Vorarbeiten um Rødbyhavn auf Lolland in der Umsetzungsphase. Die eigentlichen Bauarbeiten für den Fehmarnbelttunnel sollen im Jahr 2015 beginnen, sobald der deutsche Planfeststellungsbeschluss vorliegt und das dänische Baugesetz verabschiedet ist.



Grafik: TEN-T Corridor DK; Femern A/S

5.1. Neue Finanzierungsmodelle prüfen

Nutzerfinanzierung

Zur Finanzierung sollten zusätzlich zu den vom Bund benötigten Mitteln, neue Finanzierungsmodelle entwickelt werden. Es ist grundsätzlich sinnvoll von der bisherigen Haushalts- und Steuerfinanzierung zu einer Nutzerfinanzierung zu gelangen. Durch verschiedene Steuerformen wird der Autofahrer bereits finanziell belastet. Allein mit der Kfz-Steuer hat der Bund Einnahmen in Höhe von 8.305.000 Euro erzielt. Hinzu kommt eine Belastung der Autofahrer durch die Mineralölsteuer. Der Benzinpreis setzt sich zu etwa 60 Prozent aus Steuern wie der Mineralöl- und Mehrwertsteuer zusammen. Im vergangenen Jahr nahm die Bundesregierung durch die Mineralölsteuer 33.079.000 Euro ein.

Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP)

Vorhaben gelingen durch Öffentlich-Private-Partnerschaften schneller, sind effizienter und bringen gleichzeitig eine Entlastung des Bundes- sowie der Landeshaushalte. Durch eine Vorfinanzierung durch private Unternehmen könnte so der Haushaltskonsolidierung Rechnung getragen werden.

Der Ausbau der Bundesautobahn A 1 zwischen Bremen und Hamburg als A-Modell hat gezeigt, dass die Ausbauzeit von durchschnittlich zehn auf weniger als vier Jahre verkürzt werden konnte. Auch in anderen Bundesländern wurden erfolgreich Bundesautobahnen wie die A 4 und die A 5 sowie zwei Teilabschnitte der A 8 als ÖPP-Projekte ausgebaut. Um von Effizienzvorteilen zu profitieren, ist es sinnvoll, öffentliche Bauvorhaben verstärkt auf die Realisierbarkeit als ÖPP zu prüfen. Allerdings muss die Ausschreibung von ÖPP-Projekten mittelstandsgerecht durchgeführt werden, damit mittelständischen Unternehmen nicht nur die Rolle als Nachunternehmer zukommt.



UNTERNEHMERVERBÄNDE
NIEDERSACHSEN E.V.

Unternehmerverbände Niedersachsen e.V.

Schiffgraben 36, 30175 Hannover
Telefon 0511 8505-243, Telefax 0511 8505-283
www.uvn-online.de



Die Arbeitgeber.

DIE UNTERNEHMENSVERBÄNDE
IM LANDE BREMEN E.V.

Die Unternehmensverbände im Lande Bremen e.V.

Schillerstraße 10, 28195 Bremen
Telefon 0421 36802-0, Telefax 0421 36802-49
www.uvhb.de



**Vereinigung der Unternehmensverbände
für Mecklenburg-Vorpommern e.V.**

Graf-Schack-Allee 10, 19053 Schwerin
Telefon 0385 6356-100, Telefax 0385 6356-151
www.vumv.de



Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen e.V.

Bürgermeister-Spitta-Allee 18, 28329 Bremen
Telefon 0421 20349-0, Telefax 0421 2348-08
Eichstraße 19, 30161 Hannover
Telefon 0511 34834-0, Telefax 0511 34807-11
www.bauindustrie-nord.de



Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

**UVNord - Vereinigung der Unternehmensver-
bände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.**

Haus der Wirtschaft,
Kapstadttring 10, 22297 Hamburg
Telefon 040 637851-20, Telefax 040 637851-51
Paradeplatz 9, 24768 Rendsburg
Telefon 04331 1420-0, Telefax 04331 1420-50
www.uvnord.de



**Bauindustrieverband
Hamburg Schleswig-Holstein e.V.**

Ringstraße 54, 24103 Kiel
Telefon 0431 53548-0, Telefax 0431 53548-14
Loogestraße 8, 20249 Hamburg
Telefon 040 468656-0, Telefax 040 468656-26
www.biv-hh-sh.de