

Positionspapier zum Thema „Küstenautobahn (A 22)“ für die Unterweserkonferenz am 28. April 2008

Positionspapier zum Thema „Küstenautobahn (A 22):

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Kompetenzcenter Hannover, plant im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Bau der Küstenautobahn A 22 von Westerstede (A 28) nach Drochtersen (A 20, Elbquerung).

Die Küstenautobahn A 22 ist im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag ausgewiesen. Mit der Zuordnung in den „weiteren Bedarf“ ist die verkehrliche Notwendigkeit begründet, verbunden mit dem gesetzlichen Auftrag an die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, diese Bundesfernstraße als vierstreifige Autobahn zu planen und zu bauen.

Planungsziele der Küstenautobahn sind die verkehrliche Entlastung der vorhandenen großen Fernverkehrsachse A 1 in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen durch Schaffung einer nördlich liegenden West-Ost-Autobahn, Schaffung leistungsfähiger Flussquerungen über Elbe und Weser, Abbau von Engpässen in den Ballungsräumen Bremen und Hamburg sowie die Bündelung des regionalen und überregionalen Schwerverkehrs einschließlich des wachsenden Lkw-Container-Verkehrs auf einer dafür geeigneten Straße. Daneben werden Ortdurchfahrten entlastet und die Verkehrssicherheit durch die Bündelung des Verkehrs auf dafür vorgesehenen verkehrssicheren Straßen erhöht.

Die Sicherung des Hafenstandortes in Bremerhaven und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Unterweserregion hat dabei eine besondere Bedeutung. Allein in Bremerhaven wurden im Jahr 2006 insgesamt rd. 50 Mio. t Seegüter - entsprechend rd. 76% des Gesamtumschlags des Bundeslandes Bremen - abgefertigt. Berücksichtigt man die neuesten Hafenumschlagsprognosen, so wird sich der Seegüterumschlag Bremerhavens allein bis zum Jahr 2015 auf dann rd. 87 Mio. t (+ 74%) erhöhen.

Um dieses Wachstum zu ermöglichen, hat das Bundesland Bremen in Bremerhaven das größte Investitionsprogramm seiner Geschichte aufgelegt: Nur für die Erweiterung des Containerterminals CT 4, den Neubau der Kaiserschleuse und die Umgestaltung des Osthafens wurden und werden im Zeitraum 2003 bis 2010 rd. 750 Mio. € aufgewandt, um den Hafenstandort an der Wesermündung gezielt auf die Umschlagentwicklungen der kommenden Jahre vorzubereiten.

Für Zulauf und Abfuhr der erwarteten Gütervolumina sind sowohl die Ertüchtigung als auch der Ausbau aller Hinterlandverkehrsträger, d. h. Straße, Schiene und Wasserstraße unumgänglich.

Die überregionale Straßenanbindung ist für den Seehafen Bremerhaven und den gesamten Nordwesten von besonderer Bedeutung. Zum einen werden ab dem Jahr 2010 am Wilhelmshavener JadeWeserPort ebenfalls Container umgeschlagen und damit – trotz erwartet hohem Transshipmentanteil – erhebliche zusätzliche Lkw-Verkehre auch in / aus Richtung Bremerhaven und Hamburg generiert. Zum anderen werden sich durch die Weiterentwicklung des Nordwestens hin zu einer logistischen

Schwerpunktregion zusätzliche nationale und internationale Lkw-Verkehre sowohl in Ost-West-, als auch in West–Ost-Richtung entwickeln.

Die vom Planungsträger in mehreren Planungsschritten erarbeitete Vorzugsvariante beginnt östlich von Westerstede an einem Autobahndreieck an der A 28 und führt nördlich von Jaderberg zum Wesertunnel. Auf der Ostseite der Weser verläuft sie ein kurzes Stück auf der A 27, schwenkt nördlich von Loxstedt nach Osten und verläuft nördlich von Beverstedt und Bremervörde über Himmelpforten bis zum Elbtunnel bei Drochtersen. Dort schließt sie in einem Autobahndreieck an die A 20 und die A 26 an. Die vom Planungsträger vorgeschlagene Vorzugsvariante ist rund 121 Kilometer lang; davon sind rund 114 Kilometer Neubaustrecke.

Als Zwangspunkte für den Linienverlauf der A 22 ergeben sich die Anbindung an die A 28, der vorhandene Wesertunnel bei Dedesdorf und die geplante neue Elbquerung bei Drochtersen. Die von der Straßenbauverwaltung erarbeitete Vorzugsvariante verläuft durch den Landkreis Cuxhaven durch den Wesertunnel in den Landkreis Wesermarsch. Korrekturen sind in der Gemeinde Loxstedt (Landkreis Cuxhaven) und in den Gemeinden Jade und Ovelgönne (Landkreis Wesermarsch) zu überprüfen.

Die Unterweserkonferenz stellt fest:

1.

Aus der Sicht der Unterweserkonferenz wird die Planung der Küstenautobahn (A22) nachdrücklich unterstützt und befürwortet.

Die Mitglieder der Unterweserkonferenz sehen sich hinsichtlich der Bedeutung und der Notwendigkeit der Küstenautobahn in Übereinstimmung mit dem Deutschen Bundestag und der Nds. Landesregierung mit dem Ziel der Aufnahme der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan.

2.

Bezüglich der in das Raumordnungsverfahren eingebrachten Trassenvariante unterstützen die Mitglieder der Unterweserkonferenz grundsätzlich den von der Nds. Straßenbauverwaltung favorisierten südlichen Trassenkorridor.

3.

Zu der Variantendiskussion wird angeregt, in den Gemeinden Jade und Ovelgönne aus naturschutzfachlicher Sicht die Südvarianten (West 3 und West 4) in die weiteren Planungsüberlegungen einzubeziehen und eine Trassenvariante in der Gemeinde Loxstedt südlich des Stoteler Sees im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu prüfen, die zu einer Kreuzung der A 27 und A 22 führt und daher eine Überlagerung der Verkehre von A 22 und A 27 im Bereich südlich von Bremerhaven vermeidet.