



Industrie- und Handelskammer  
Stade für den Elbe-Weser-Raum

Industrie- und Handelskammer, Postfach 1429, 21654 Stade

Frau  
Dr. Astrid Hagenah  
**Per e-mail**

Ø Herrn von Bredow

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen: V-wr-schep

☎ - 04141/524-148

E-Mail: weisser@stade.ihk.de

Datum: 31. März 2005

## **TEN-T: Aufruf der Kommission zur Konsultation: A 22**

Sehr geehrte Frau Dr. Hagenah,

wir bitten darum,

- dass die Küstenautobahn A 22 in ganzer Länge, das heißt von Drochtersen bis Westerstede, in das Transeuropäische Netz aufgenommen wird. Bisher ist dies nur für das Teilstück Drochtersen-Bremervörde der Fall.
- dass 50 Prozent der Planungskosten und 10 Prozent der Baukosten von der EU übernommen werden. Dies ergäbe für die EU zunächst einen Betrag von 1,125 Mio Euro für die Planung.

### Begründung:

Die hiesige A 22 ist Teil der Küstenautobahn, die insbesondere die Containerhäfen der Nordseeküste mit den Beitrittsländern Mitteleuropas und den skandinavischen Staaten verbindet. Die A 22 beginnt in Drochtersen nördlich von Stade. Hier unterquert sie die Elbe. Sie verläuft dann zum bereits vorhandenen Wesertunnel südlich von Bremerhaven und quert die A 29, die nördlich nach Wilhelmshaven führt. Westlich der A 29 trifft sie auf die vorhandene Autobahn A 28 in Richtung Emden und Groningen.

In großräumiger Betrachtung ist die A 22 das letzte Teilstück der Verbindung der niederländischen Rheinmündungshäfen, insbesondere Rotterdams, des Seehafens Emden, des künftigen Tiefwasserhafens Wilhelmshaven und der vorhandenen Containerhäfen Bremerhaven und Hamburg einerseits nach Kopenhagen und Skandinavien, andererseits nach Danzig und Stettin sowie nach Berlin und Prag.

Für die wirtschaftliche Entwicklung der EU-Beitrittsländer ist es notwendig, dass diese in vollem Umfang an der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung teilnehmen. Weil sich

diese Arbeitsteilung ständig vertieft, insbesondere viele Halbfertigwaren in Länder geringeren Lohnniveaus transportiert werden, wächst der internationale Güterver-

kehr weit stärker als das Sozialprodukt. Der weltwirtschaftliche Güterverkehr wird heute nahezu ausschließlich mit Containerschiffen abgewickelt. Wegen ihrer Größe und ihres Tiefgangs können diese Schiffe die Ostseehäfen nicht anlaufen, sondern zur Zeit sind nur die Rheinmündungshäfen, in Deutschland nur Bremerhaven und Hamburg in Betrieb. Weil die Schiffgrößen und -tiefgänge weiter steigen und das Anlaufen Hamburgs Schwierigkeiten bereiten könnte, plant das Land Niedersachsen einen Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven. Der Bundesverkehrswegeplan setzt einen Schwerpunkt auf die Hinterlandverbindungen der Seehäfen. Als Verkehrsmittel der Wahl für den Transport vom Containerhafen zum Kunden muss unvermeidlich in großem Umfang auf den Lastkraftwagen zurückgegriffen werden, weil nur dieser einen direkten Transport auf den Fabrikhof des Kunden ermöglicht.

Die künftige Küstenautobahn verbindet insbesondere die Seehäfen

- mit dem TEN-Korridor I Richtung Warschau-Tallinn und Danzig-Riga
- mit dem TEN-Korridor II Richtung Berlin-Warschau
- mit dem TEN-Korridor III Richtung Dresden-Wroclaw
- mit dem TEN-Korridor IV Richtung Dresden-Prag
- mit dem TEN-Korridor VI Richtung Danzig-Kattowitz.

Die A 22 trägt ferner zur Verkehrsverbindung der EU mit ihren Nachbarstaaten bei:

- als direkte Verbindung nach Skandinavien und Norwegen
- als Ost-West-Verbindung Richtung Weißrussland, Russland und Ukraine.

Das Vorhaben A 22 wird hier in Niedersachsen von der Landesregierung und allen Parteien einhellig unterstützt. Es wurde in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Dieser sieht eine Realisierung erst nach 2015 vor. Dies ist jedoch aus hiesiger Sicht nicht akzeptabel. Deswegen haben Land Niedersachsen, Landkreise und gewerbliche Wirtschaft, vertreten durch die Industrie- und Handelskammern, beschlossen, je ein Drittel der Planungskosten von 2,25 Millionen Euro zu übernehmen.

Von den 750.000 Euro, die auf die Wirtschaft entfallen, sind bis 17.3.2005 bereits 539.149 Euro an Spenden aus den Unternehmen eingegangen. Die regionale Wirtschaft beteiligt sich also in bedeutendem Umfang.

Aus der Sicht der regionalen Wirtschaft und Bevölkerung ist die A 22 auch deswegen dringlich, weil sie die Container-Umfuhr aufnehmen könnte. Dabei geht es um den Container-Transport zwischen den Seehäfen untereinander: die Schiffe laufen jeweils nur einen Hafen dieser Range an, und die für die anderen Häfen bestimmten Container werden per Lkw zu den jeweils anderen Häfen gebracht, wozu jetzt die hierfür ganz ungeeigneten Kreisstraßen und Ortsdurchfahrten genutzt werden.

Das vom Bundesministerium für Wirtschaft ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A 22 beträgt 4,1. Der Nutzen beträgt mehr als das Vierfache der Kosten, was für einen effizienten Mitteleinsatz spricht.

Für die Erstellung einer Umwelt-Verträglichkeits-Studie für die A 22 Küstenautobahn hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr den Auftrag erteilt.

Der Auftrag umfasst eine Raum- und Konfliktanalyse, eine vertiefende Raumanalyse sowie einen Variantenvergleich. Eine Option für Zusatzaufträge wie floristische und faunistische Kartierungen, Erstellung von Erheblichkeits- und Verträglichkeitsuntersuchungen nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (FFH-Verträglichkeit) ist enthalten.

Für die Vergabe der Arbeiten war ein europaweites Vergabeverfahren erforderlich.

Nähere Informationen: [www.kuestenautobahn.de](http://www.kuestenautobahn.de)

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer Stade  
für den Elbe-Weser-Raum

Ulfried Weißer  
Geschäftsführer