



Verkehrsprojekte im Bezirk der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer

Stand: 1. Januar 2012

Prioritäre Projekte

Straße

A 1 Hamburg – Bremen – Dortmund

Zwischen dem Autobahndreieck Buchholz (A 261) bei Hamburg und dem Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück wird die A1 seit September 2008 weitgehend sechsstreifig ausgebaut. Die A 1 ("Hansalinie") ist die zentrale Lebensader für den Wirtschaftsverkehr zwischen Nord- und Westdeutschland und verbindet innerhalb des europäischen Fernstraßennetzes die deutschen Seehäfen und die skandinavischen Länder mit den süd- und südwesteuropäischen Wirtschaftsräumen, insbesondere mit Frankreich und den Beneluxstaaten. Die A 1 ist Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN). Das Verkehrsaufkommen im Abschnitt zwischen Hamburg und Bremer Kreuz (A 27) liegt derzeit bei rund 70.000 Kraftfahrzeugen am Tag bei einem Güterverkehrsanteil von rund 25 Prozent. Die hier vierstreifig angelegte A 1 wird dieser Verkehrsbelastung nicht mehr gerecht und wird daher seit November 2008 auf der Grundlage einer öffentlich-privaten Zusammenarbeit (Public Privat Partnership) als sogenanntes „A-Modell“ sechsstreifig ausgebaut.

Der in Teilbereichen bereits realisierte sechsstreifige Ausbau der A 1 zwischen Dreieck Ahlhorner Heide und dem Kreuz Lotte/ Osnabrück ist aufgeteilt in sechs Bauabschnitte. Die Fertigstellung des Gesamtausbaus ist für 2016 disponiert. Informationen über den jeweils aktuellen Stand der Bauarbeiten finden Sie hier:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21136&article_id=78591&psmand=135

Küstenroute A 20

Ein wichtiger Baustein zur Erschließung des nordwestdeutschen Raums ist die geplante Küstenroute A 20. Durch diese Autobahn 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.

Nach der förmlichen Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Juni 2010 wird derzeit das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

Die linienbestimmte Trasse führt von einem Autobahndreieck an der A 28 bei Westerstede (Landkreis Ammerland) über ein Autobahnkreuz an der A 29 bei Jaderberg durch den Wersertunnel südlich von Nordenham. Sie verläuft dann im Versatz über die A 27 bis südlich von Bremerhaven und weiter nördlich von Bremervörde durch den Raum Oldendorf/ Himmelpforten bis zum geplanten Elbtunnel bei Drochtersen (Landkreis Stade). Dort wird die A 20 mit der ebenfalls geplanten A 26 zu einem Autobahndreieck verknüpft. 2013 soll mit dem Bau des ersten Teilstücks (Ortsumgehung Bremervörde) begonnen werden.

Die A 20 in Niedersachsen wird nach ihrer Fertigstellung eine Länge von rund 121 km (davon 114 km Neubaustrecke) haben.

Weitere Informationen zum aktuellen Planungsstand können Sie hier nachlesen:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21165&article_id=78624&psmand=135

E 233 Meppen – Cloppenburg

Der vierstreifige Ausbau der E 233 (B 213/B 402/B 72) ist für die regionale Wirtschaft, insbesondere für die direkt an dieser Strecke gelegenen Betriebe, von höchster Dringlichkeit. Darüber hinaus besitzt sie erhebliche Bedeutung für den Seehafenhinterlandverkehr zwischen den Nordsee- und den Westhäfen. Die Fahrtzeit für zwischen der A1 und der A31 würde sich deutlich verkürzen.

Die Belastung durch den Schwerlastverkehr ist außerordentlich hoch: während deutschlandweit auf vergleichbaren Straßen ein Lkw-Anteil von knapp 10 Prozent zu verzeichnen ist, liegt dieser auf der E 233 bei ungefähr 35 Prozent, zu Spitzenzeiten sogar bei bis zu 55 Prozent. Der hierdurch entstehende Überholdruck für die übrigen Verkehrsteilnehmer, vor allem für die Pkw-Nutzer, führt häufig zu Unfällen. Die Verkehrsbehinderungen auf dieser zweistreifigen Verbindungsstrecke zwischen Cloppenburg (A 1) und den Niederlanden verursachen für die lokalen Betriebe unnötig hohe Kosten.

Untersuchungen haben ergeben, dass ein vierstreifiger Ausbau zu 80 Prozent auf der vorhandenen Trasse erfolgen kann. Im BVWP 2003 ist das Vorhaben nur als weiterer Bedarf mit Planungsrecht verzeichnet. Die Oldenburgische IHK und die IHK Osnabrück-Emsland haben daher im Rahmen einer Sponsoringaktion bisher insgesamt rund 150.000 Euro von der regionalen Wirtschaft eingeworben und damit einen Anteil zur Finanzierung der Planung geleistet. Ziel ist, die Planungen für die 82,5km lange Ausbaustrecke, die in acht Bauabschnitte geteilt ist, bis 2012 abzuschließen. Spätestens Ende 2015 wird ein Ende des Planfeststellungsverfahrens erwartet.

Der vierstreifige Ausbau der E 233 zwischen Hoogeveen/Niederlande und der A 31 bei Meppen wurde bereits abgeschlossen. Die Freigabe erfolgte am 21. Januar 2008.

B 68 Ortsumgehung Essen

Die B 68 durchschneidet den Ortskern der Gemeinde Essen (Landkreis Cloppenburg). Sie erfüllt als Hauptgeschäftsstraße gleichzeitig Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen und dient dabei dem Binnen-, Ziel- und Quellverkehr. Circa 10.000 Kfz durchqueren Essen täglich. Der Lkw-Anteil liegt bei über 15 Prozent.

Der Planfeststellungsbeschluss ist am 15. Juli 2008 verkündet worden und seit dem 7. April 2010 unanfechtbar. Das Bauvolumen liegt bei 12,7 Mio. Euro. Die Finanzierung ist derzeit offen.

Weitere Informationen finden Sie hier:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21025&article_id=78475&psmand=135

B 210 Ortsumgehung Schortens

Der Baubeginn erfolgte am 7. Juli 2009. Die Freigabe für den Verkehr ist für Herbst 2013 geplant. Die Gesamtkosten sind mit 35,1 Millionen Euro veranschlagt.

Weitere Informationen zum Stand der Bauarbeiten finden Sie hier:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21025&article_id=78340&psmand=135

B 211 Brake – Oldenburg

Die Anbindung der mittleren und nördlichen Wesermarsch an die A 29 erfolgt über die B 211. Brake als einer der umschlagstärksten niedersächsischen Seehäfen und zugleich Getreide- und Futtermittelhafen Nr. 1 in Deutschland verfügt derzeit über keine adäquate Straßenanbindung.

Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den Abschnitt Brake – Oldenbrok-Mittelort erfolgte im Dezember 2009. Der Beschluss wurde beklagt. Im Dezember 2010 hat das Obergericht alle vier Gerichtsverfahren nach Klagerücknahmen eingestellt. Der PFB ist damit unanfechtbar. Die Baukosten liegen bei 20 Mio. Euro. Die Finanzierung ist derzeit offen.

Das für die Ortsumgehung Loyerberg der B 211 nötige Planfeststellungsverfahren wurde am 9. Juli 2009 eingeleitet. (Kosten für die Verlegung der Bundesstraße bei Loyerberg: rund 3,6 Millionen Euro). Der PFB erfolgte im August 2010 und ist seit November 2010 unanfechtbar.

Weitere Informationen zum aktuellen Umsetzungsstand können Sie hier nachlesen:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21025&article_id=78645&psmand=135

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21025&article_id=78317&psmand=135

B 212 Huntebrück bis Harmenhausen und Harmenhausen bis Landesgrenze Niedersachsen/Bremen

Mit dem Bau dieser Bundesstraße soll eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem Unterweserraum mit seinen Seehafenstandorten, der Stadt Delmenhorst sowie der Hansestadt Bremen und damit auch ein verbesserter verkehrlicher Anschluss der Region an das überörtliche Straßenverkehrsnetz (A 1, A 27, A 28, A 281) geschaffen werden.

Der offizielle Baubeginn für die Ortsumgehung Berne (Huntebrück - Harmenhausen) und den Neubau der Huntebrücke fand am 8. Juli 2009 statt. Die Gesamtkosten der Baumaßnahme belaufen sich auf rund 90 Millionen Euro. Die Fertigstellung ist für 2016 disponiert.

Die Verlegung der B 212 zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen ist im BVWP 2003 als neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag als vordringlicher Bedarf eingestuft. Allerdings bereitet der Übergabepunkt Niedersachsen/Bremen einige Probleme. Im August 2007 wurde daher von der Regierungsvertretung Oldenburg eine ergänzende Raumordnung durchgeführt und am 27. April 2009 mit der landesplanerischen Feststellung abgeschlossen.

Die Fortführung der B 212 von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Bremen und weiter mit dem Anschluss an die A 281 im Bereich des GVZ Bremen gestaltet sich ungleich schwieriger. Die in dem neu durchgeführten ROV ermittelte Vorzugstrasse stößt insbesondere in Delmenhorst auf starken Widerstand. Dort will man das Ergebnis nicht akzeptieren und fordert ein neues – das insgesamt dritte – ROV für diesen Streckenabschnitt.

Ende November ist die IHK-Vollversammlung einem einstimmigen Votum des IHK-Beirats Delmenhorst/Oldenburg-Land gefolgt. Demnach fordert sie, die Planung der Südvariante zur Realisierung der Bundesstraße 212 neu positiv abzuschließen, schnellstmöglich umzusetzen und tritt zudem für die vom Bundesverkehrsministerium geforderte Prüfung von Entlastungsstraßen um Delmenhorst sowie zusätzlich für die Umsetzung verkehrlenkender Maßnahmen im Stadtbereich von Delmenhorst ein.

Weitere Informationen zum aktuellen Planungsstand können Sie hier nachlesen:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=21025&article_id=78698&psmand=135

L 865 Oldenburg – Huntebrück/Elsfleth

Es fehlt eine direkte Anbindung der L 865 an die A 29 (Anschlussstelle Oldenburg-Ohmstede). Dieser Anschluss ist im Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Oldenburg vorgesehen. Die wegen einzelner Widerstände von betroffenen Anwohnern durchgeführte Prüfung hat ergeben, dass es keine Alternativen zu der bestehenden Planung gibt. Da die derzeitige Situation erhebliche Umwegfahrten erfordert, ist eine schnelle Trassenfestlegung und anschließende Realisierung notwendig.

Schiene

Y-Trasse

Die Y-Trasse dient der Verbesserung der notwendigen Hinterlandanbindungen der nord-deutschen Seehäfen. Das Projekt, das Bestandteil der „Ahrensburger-Liste“ (19+ Liste) ist, soll die bereits heute überlasteten Korridore Bremen – Hannover und Hamburg – Hannover erweitern.

Das Raumordnungsverfahren über den Verlauf der Y-Trasse ist abgeschlossen. Als konfliktärmste Trasse hat sich dabei die Variante 1 herausgestellt. Sie verläuft größtenteils parallel zur Autobahn A 7. westlich von Visselhövede teilt sich die Trasse in einen Bremer und einen Hamburger Ast. Der Bremer Ast entspricht dem Ausbau Langwedel – Uelzen – Stendal. Der Hamburger Ast ist eine Neubaustrecke nordwärts, die sich in Höhe von Lauenbrück in die bestehende Trasse Bremen – Hamburg einfädelt.

Eine Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege durch das Bundesverkehrsministerium hat für die Y-Trasse ein sehr positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,2 ergeben. Die Planungskosten für die Y-Trasse tragen der Bund, die Deutsche Bahn, sowie die Länder Niedersachsen, Hamburg und Bremen anteilig.

Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven inklusive Erneuerung der Huntebrücke

Vor dem Hintergrund der Realisierung des JadeWeserPorts kommt diesem Projekt besondere Bedeutung zu. Daher muss die Strecke ertüchtigt (durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung) und für Lärmschutz gesorgt werden. Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau zwischen Rastede und Varel wurde im August 2010 eröffnet. Am 1. August 2011 soll der zweigleisige Ausbau auf diesem Abschnitt starten. Diese Maßnahme soll bis Ende 2012 abgeschlossen sein. Die Inbetriebnahme der vollständig ausgebauten und elektrifizierten Strecke soll Ende 2017 erfolgen.

Für den Neubau der Huntebrücke in Oldenburg wird ein verbindlicher Zeitplan benötigt. Die benötigten Grundstücke müssen von der Stadt Oldenburg bereitgestellt werden. Die neue Huntebrücke muss so hoch sein, dass die Binnenschifffahrt ganztägig ungehindert passieren kann. Binnenschifffahrt und Zugverkehr dürfen sich nicht länger gegenseitig behindern.

Wasserstraße

Ausbau der Außen- und Unterweser

Das Planfeststellungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung von Außen- und Unterweser wurde 2008 durchgeführt. Nach dem Einvernehmen der Länder Bremen und Niedersachsen Mitte vergangenen Jahres wird der Planfeststellungsbeschluss derzeit am Bundesverwaltungsgericht in Leipzig beklagt. Sobald der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar ist,

kann die Fahrrinnenanpassung innerhalb von sechs Monaten beendet werden. Für die Weserhäfen Brake und Nordenham ist eine Anpassung der Unterweser an das so genannte Panamax-Schiff notwendig. Schiffe dieser Klasse benötigen voll abgeladen einen Tiefgang von mindestens 12,80 m und können daher die Unterweserhäfen nur teilabgeladen ansteuern. Dies ist ein klarer Nachteil gegenüber der Konkurrenz in den Westhäfen.

Küstenkanal

Der 1935 fertig gestellte Küstenkanal ist Durchgangswasserstraße zwischen Ems und Weser und stellt die Verbindung zwischen den Unterweserhäfen, dem Rhein-Ruhrgebiet und den ARA-Häfen her. Seit dem letzten Ausbau im Jahr 1965 kann auf dem Küstenkanal das Euroschiff mit einer Breite von bis zu 9,65 m und einer Länge von bis zu 100 m durchgängig verkehren. Die Abladetiefe liegt überwiegend bei 2,50 m. Der sich im Westen anschließende Dortmund-Ems-Kanal wird aktuell für einen Einsatz des Großmotorgüterschiffes (GMS) ausgebaut. Schiffe dieses Typs sind 110 m lang, 11,40 m breit und haben einen Tiefgang von 2,80 m. Auf der sich im Osten an den Küstenkanal anschließenden Hunte können GMS bereits heute eingesetzt werden. Der Küstenkanal ist damit künftig in ein auf das GMS ausgerichtete Wasserstraßensystem eingebettet. Vor diesem Hintergrund ist ein auf das GMS ausgerichteter Ausbau anzustreben. Dies würde neben einer Verbesserung der Einsatzmöglichkeiten im Bereich der Binnenschifffahrt auch zu einer Stärkung der Wettbewerbsposition der am Küstenkanal gelegenen Binnenhäfen führen.