

Nachrichten



Die Schienen (rot) sollen nicht mehr durch die Stadt führen (gepunktete Linie), sondern parallel zur Ostumgehung. Die blaue Linie zeigt die A 26 und das Teilstück Richtung Elbtunnel (gepunktet). Gelb ist die B 73 gekennzeichnet. Die roten Kreise markieren die Ausweichgleise.

So rollt der Verkehr in Zukunft

Wie sich Stades Planer die Anbindung auf Straße und Schiene vorstellen

Stade. (pa). Der Stadt Stade stehen bahnbrechende Entwicklungen ins Haus. Neben dem CFK-Valley wird vor allem die Hafenerweiterung Anstöße für weitere Industrieanstaltungen geben. Aber ähnlich wie bei den umstrittenen Kohlekraftwerken gibt es auch bei der Hafenplanung eine Kehrseite: deutlich mehr Verkehr und damit zunehmende Lärmbelastungen für die Menschen vor Ort. Genau diese Belange möchten die Stadtplaner aber schon im Vorwege berücksichtigen.

Ein Hafenbetrieb bedeutet Umschlag und Verkehr. Waren werden angeliefert und müssen auf Straße und Schiene weiterverteilt werden. Da sind die Anlandungen eines großen Kohle-Schiffs pro Woche für ein Kraftwerk gar nichts im Vergleich zu den übrigen Umschlägen, die auf den Seehafen nach der Erweiterung zukommen.

Deshalb sagt Stades Bürgermeister Andreas Rieckhof, dass die Stadt gerne einen Hafenbetreiber hätte, der nicht nur Massengut umschlägt, sondern auch für Wertschöpfung vor Ort sorgt. Im Klartext: Waren oder Halbfertigprodukte sollen in Stade weiterverarbeitet werden. Das bedeutet Arbeitsplätze und unter Strich Wachstum auf allen Ebenen.

So oder so benötigt der Hafen eine sogenannte Hinterlandanbindung – also Straßen, Schiene und natürlich auch wieder Schiffe selbst, mit denen die Waren bewegt werden. Der Trend geht zu den kleineren

Feederschiffen, auf die von den großen Pötten umgeladen wird.

Der Straßenverkehr

Im Bereich Straßenbau ist planerisch zwar alles auf den Weg gebracht worden durch den geplanten Elbtunnel bei Drochtersen und die Verlängerung der A 26 um den fünften Abschnitt bis zu diesem neuen Elbtunnel. Hier ist dann auch eine Abfahrt in Höhe Schnee vorgesehen, die Industriegebiet und Hafen anbindet. Nur wann es tatsächlich soweit ist, das mögen weder Rieckhof noch sein Stadtbaurat Kersten Schröder-Doms vorhersagen.

Die Aussage der neuen Chefin der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Gisela Schütt, wonach der Bund nicht dazu da sei, örtliche Industriegebiete anzubinden, lässt kaum auf Kooperation hoffen. Schütt hatte diese Äußerung, die bei Politikern auf Unverständnis stößt, unlängst während einer Infoveranstaltung der CDU im Stader Rathaus gemacht.

Da muss Bürgermeister Rieckhof schon über die politische Schiene in Hannover und Berlin Druck machen, wenn ihm nach eigenen Bekunden vorschwebt, ein Teilstück diese fünften Bauabschnitts eventuell vorzuziehen. Doch darauf setzen die Stadtplaner letztlich nicht. Sie wissen, dass auf der Autobahn möglicherweise erst acht Jahre nach der Inbetriebnahme des neuen Hafens der Verkehr rollen wird. Dabei ist die Einschätzung, dass es 2020 den neuen Elbtunnel nebst A 22 und A 26 geben wird, recht optimistisch.

Schröder-Doms plant lieber einen relativ schnell umzusetzenden Kreisverkehr in Höhe Götzdorf bei der Zufahrt zum Industriegebiet, um hier für einen störungsfreien Verkehrsfluss zu sorgen. Der sei ja so oder so sinnvoll, auch wenn es die Autobahn einmal gebe, so der Stadtbaurat. Dabei beruhigen er und Rieckhof die Bützflether: Durch den Ort selbst werde kaum mehr Verkehr fließen, sondern überwiegend in Richtung A 26 über die Ostumgehung.

Der Schienenverkehr und die Umgehung der Stadt

Im Grund sind die Pläne, auf die die Stadtplaner jetzt zurückgreifen und die sie anpassen, alt. Schon im Flächennutzungsplan von 1976 wurde eine Gleisstrasse parallel zur Ostumgehung festgeschrieben, aber nie umgesetzt.

Genau das soll jetzt passieren. Denn oberstes Ziel der Stadtplaner sei es, den Güterverkehr aus der Stadt herauszuholen, sagt Rieckhof.

Wenn die Schwinde überquert ist, sollen die Züge nicht mehr in die Stadt, sondern daran vorbei gelenkt werden, um zwischen Stade und Agathenburg auf das Gleis in Richtung Hamburg zu fahren. Da dort möglicherweise einmal gewartet werden muss, weil der Personenverkehr Vorrang hat, schwebt den Planern hier auch ein Ausweichgleis für einen sogenannten Ganz-Zug von 700 Metern Länge vor.

Ein solches Ausweichgleis soll ebenfalls in dem Industriegelände in Höhe Schnee installiert werden (siehe zu den Plänen die obige Skizze der Planer). Ansonsten sind die Gleisanlagen und die Verladeeinrichtungen der

gerade erweiterten Industriebahn Brunshausen (IBB) weitgehend vorhanden. Lediglich in der Nordspitze des Industriegeländes muss noch die genaue Zufahrt zum Hafen geregelt werden.

Während letzteres die Landestochter N-Ports, die ja auch die Hafenerweiterung plant und umsetzt, im Zuge des Planverfahrens zum Hafenausbau selbst mit erledigt, macht die Stadt zunächst die neue Gleisanlage parallel zur Ostumgehung zu ihrer Sache. Planerisch wird zwar später die Bahn selbst zuständig sein, aber die Stadtplaner möchten das Ganze anschieben. Vor allem soll Überzeugungsarbeit in Richtung Verkehrsministerium in Hannover geleitet werden. Rieckhof: „Denn meine große Sorge ist, dass wir den Hafen nicht rechtzeitig anbinden können.“

Artikel erschienen am: 10.06.2008

 **Artikel drucken**

Fenster schließen

© Zeitungsverlag Krause GmbH & Co. KG