

Die an der vorliegenden Broschüre beteiligten Partner haben ein Gutachten über die verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen einer Ostumfahrung Hamburgs im Zuge der A 21 in

Auftrag gegeben. Das Konsortium aus der Planco Consulting GmbH (Essen), der Masuch und Olbrisch Ingenieurgesellschaft (Hamburg) und SSP Consult (Stuttgart) stellt fest:

Die A 21 ...

1. ... hat einen eigenen Verkehrswert. Mit 35.000 Kfz/Tag (prognostiziert für die Elbquerung bei Geesthacht im Jahr 2020) liegt das Verkehrsaufkommen der A 21 in der Größenordnung der A 39/A 14, der A 20 und A 22.
2. ... entlastet das bestehende Verkehrsnetz. Besonders bei Störfällen und in Urlaubszeiten erfüllt die A 21 eine wichtige Bypass-Funktion für die bestehenden Autobahnen.
3. ... verbessert die Erreichbarkeit der Zentren der Metropolregion Hamburg (Lübeck, Schwerin, Lüneburg) nachhaltig.
4. ... hat eine umso stärkere Verlagerungswirkung von der A 7 auf die A 21, je weiter südlich die Fortsetzung der A 21 – z. B. im Bereich zwischen den Anschlussstellen Thieshope und Egestorf – an die A 7 anschließt.

Quelle: Gutachten „Verkehrspotenziale für eine Elbquerung im Zuge der A 21“ (2006)

Zusätzlich erhöht die A 21 die Verkehrssicherheit und trägt durch Stauvermeidung zum Klimaschutz bei.

Die Industrie- und Handelskammern Lüneburg-Wolfsburg, Schwerin, Lübeck und Hamburg sowie der ADAC Hansa e. V. und der Nordland-Autobahn-Verein fordern daher:

1. Aufnahme der A 21 inklusive Verlängerung bis zur A 7 in den „Vordringlichen Bedarf“ bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2009.
2. Sofortiger Beginn vorbereitender Planungsarbeiten für die A 21, einschließlich der Fortführung zur A 7.

Verkehrswachstum in Norddeutschland

Der Güterverkehr wird nach der Trend-Prognose des aktuellen Bundesverkehrswegeplans weiter ansteigen: Während der schienengebundene Verkehr im Zeitraum 1997 bis 2015 um gut 27 Prozent wächst, steigt der Straßengüterverkehr sogar um 80 Prozent. Eine aktuelle Studie des

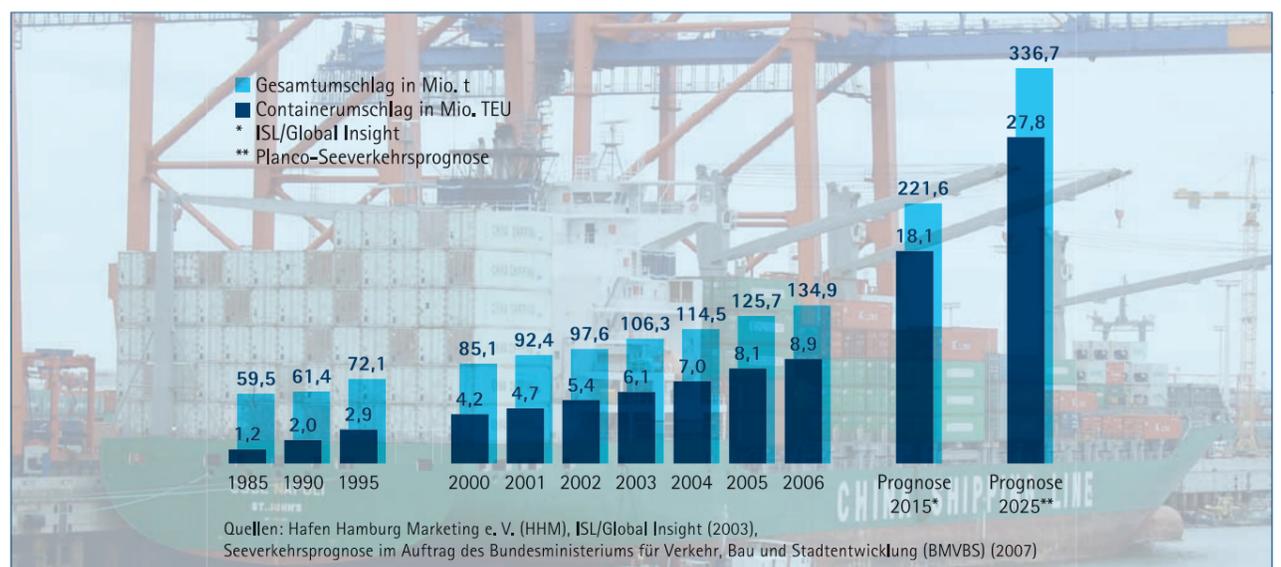
schaft der Hamburger Metropolregion, sondern zugleich Katalysator des gesamten deutschen Außenhandels. Der intensive Handel mit den Zukunftsmärkten Asiens über den Hafen Hamburg – im Jahr 2000 liefen fast 50 Prozent

den rund 13 Millionen Tonnen prognostiziert, was sogar einer Verdreifung entspricht. Bei diesen Warenströmen des prosperierenden Ostseeraumes handelt es sich nur zum Teil um Hinterlandverkehre des Hamburger Ha-

Fakten zur A 21:

Gesamtlänge	40,1 KM
A 1 bis A 24	19,6 KM
A 24 bis A 250	20,5 KM
Missing Link A 250 bis A 7	circa 18 KM
Gesamtkosten	289,3 Mio. Euro
A 1 bis A 24	112,1 Mio. Euro
A 24 bis A 250	177,2 Mio. Euro
Missing Link A 250 bis A 7	ca. 100 Mio. Euro
Verkehrsaufkommen	35.000 Kfz/Tag
Entlastung für A1 und A7 bis zu	8.000 Kfz/Tag

Graphik 1: Umschlagswachstum im Hafen Hamburg



Bundesverkehrsministeriums prognostiziert das langfristige Güterverkehrswachstum bis zum Jahr 2050 und bestätigt das Trendwachstum (siehe Kasten 1). Der Standort Deutschland braucht hierfür ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Als nordeuropäische Logistikkreuzung gilt dies für die Metropolregion Hamburg ganz besonders.

Der Hamburger Hafen ist der größte deutsche Seehafen und rangiert mit einem Containerumschlag von fast 9 Millionen TEU (Twenty Foot Equivalent Unit = Standardcontainer) sowie einem Gesamtumschlag von 135 Millionen Tonnen im Jahr 2006 auf dem zweiten Platz in Europa, knapp hinter Rotterdam. Der Hamburger Hafen ist aber nicht nur das entscheidende Standbein für die Wirt-

des deutschen Handels mit China über Hamburg – und der günstige Anschluss an die Wachstumsmärkte Nord- und Osteuropas verdeutlichen den Verdienst des Hamburger Hafens um den deutschen Exportweltmeister-Titel. Der internationale Warentransport über den Hafen Hamburg wird weiterhin mit besonders großer Dynamik wachsen (siehe Graphik 1).

Eine vergleichbare Entwicklung ist für die Ostseehäfen zu erwarten. So wird sich der Umschlag im Hafen Lübeck gemäß Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bis zum Jahre 2025 gegenüber dem Basisjahr 2004 mit rd. 64 Millionen Tonnen mehr als verdoppeln, für den Hafen Kiel wer-

fens und damit um Verkehre, die auf die Metropolregion zielen. Ein bedeutender Anteil hat vielmehr direkt den west- und mitteleuropäischen Wirtschaftsraum als Quelle beziehungsweise Ziel und ist auf eine engpassfreie Verbindung angewiesen.

Die Elbe ist ein natürliches Hindernis für den Verkehr in der Metropolregion Hamburg. Das Autobahnnetz in Norddeutschland ist sternförmig auf Hamburg ausgerichtet. Dies beeinträchtigt den Fluss der Verkehrsströme auf der Ost-West-Achse (A 1 und A 24), vor allem aber auf der Nord-Süd-Achse (A 1 und A 7) durch das Hamburger Straßennetz. Die Weiterleitung der A 1 wird in Höhe der Elbbrücken mit durchschnittlich 119.000 Kraftfahrzeugen pro Werktag

Kasten 1: Güterverkehrsprognose 2050

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Protrans AG die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2050 untersucht. Die Prognose geht trotz der demografischen Veränderungen von einer Verdoppelung der Verkehrsleistung im Zeitraum 2005 bis 2050 aus. Das höchste Wachstum wird für den Durchgangsverkehr erwartet. Auch der Binnenverkehr wird weiter zunehmen. Die Modal Split-Anteile von Straße und Schiene werden ansteigen, während Binnenschifffahrt und Rohrfernleistungen Marktanteile verlieren werden.

	2005	2050	Veränderung
Gesamt	581 Mrd. tkm	1.218 Mrd. tkm	109,6 %
Nach Verkehrsbeziehungen:			
Binnenverkehr	298 Mrd. tkm	487 Mrd. tkm	63,4 %
Grenzüberschreitender Versand	87 Mrd. tkm	204 Mrd. tkm	134,5 %
Grenzüberschreitender Empfang	112 Mrd. tkm	267 Mrd. tkm	138,4 %
Durchgangsverkehr	83 Mrd. tkm	260 Mrd. tkm	213,3 %
Nach Verkehrsträgern:			
Straße	404 Mrd. tkm	873 Mrd. tkm	116,1 %
Schiene	95 Mrd. tkm	227 Mrd. tkm	138,9 %
Binnenschifffahrt	64 Mrd. tkm	100 Mrd. tkm	56,3 %
Rohrfernleitungen	17 Mrd. tkm	18 Mrd. tkm	5,9 %
Modal Split-Anteile nach Verkehrsträgern:			
Straße	69,5 %	71,7 %	
Schiene	16,4 %	18,6 %	
Binnenschifffahrt	11,0 %	8,2 %	
Rohrfernleitungen	2,9 %	1,5 %	

tkm = Tonnenkilometer

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2007)

belastet, die A 7 in Höhe des Elbtunnels sogar mit durchschnittlich 137.000 Kfz. Dies ist der vierthöchste Wert für eine Autobahn in Deutschland überhaupt (Bundesanstalt für Straßenwesen 2006), was die Stauanfälligkeit der A 7 erklärt. Dabei belasten auch die nicht an Hamburg gebundenen Verkehre („Transitverkehre“) das Straßennetz der Metropolregion; sie bremsen den Wirtschaftsverkehr und beeinträchtigen Berufspendler und Privatverkehre.

Daher ist es dringend erforderlich, Verkehre, die Ziel und Quelle nicht in Hamburg haben, zügig und effektiv an Hamburg vorbei zu leiten. Eine großräumige Betrachtung des Streckennetzes in Norddeutschland zeigt, dass neben einer Westquerung der Elbe eine leistungskräftige Ostumfahrung Hamburgs diese Netzwerkfunktion erfüllt (siehe Kasten 2 und Karte 3).



Klaus Bockelmann
Bockelmann-Holz GmbH,
Lüneburg

zum Jahre 2015 um ca. 25 % erhöhen.

Die A 1, A 7 und A 250 mit der Verlängerung durch die B 4 sind die am meisten befahrenen Routen der p. a. 300.000 Tonnen Transporte. Der Engpass Hamburg führt durch die Verkehrsdichte zu gravierenden Verzögerungen in der Transportkette.

Als Logistik- und Versorgungsunternehmen im Rohstoffbereich Holz versorgen wir die Holzverarbeitenden Industrien in Norddeutschland sowie in Schweden und Finnland.

Die Lieferströme der Massenware Rohholz exportseitig verlaufen hauptsächlich aus den niedersächsischen und sachsenanhaltinischen Waldgebieten zu den Häfen Lübeck und Wismar. Skandinavische Importe und heimische Waren nehmen die gleiche Nord-Süd-Achse zu den Verarbeitungsstätten im östlichen Sachsen-Anhalt und südlichen Niedersachsen.

Die Ostumgehung Hamburgs über eine A 21 mit der Verbindung A 39 an die A 2 stellt aus unserer Sicht eine alternative, dringend erforderliche Streckenführung dar, um die Warenströme ökonomisch wie ökologisch vertretbar gestalten zu können.

In Anlehnung an die Verarbeitungsprognosen der Zukunft unserer Holzverbraucher wird sich das Transportaufkommen bis



Sieben vorhandene Autobahnen werden zu einem leistungsfähigen Netz verknüpft.



Claus-Peter Witt
Hauptgeschäftsführer
und Vorstandsvorsitzender Uelzena eG,
Uelzen

Aus logistischer Sicht eines Industrieunternehmens in unserer Region können wir diese Planung befürworten. Für unsere Warenflüsse innerhalb der

- Beschaffungslogistik der Rohstoffe,
- Intralogistik (Werke Uelzen – Ratzeburg),
- Distributionslogistik unserer Fertigwaren über unsere Dienstleister nach Hamburg,

Schleswig-Holstein und Skandinavien

sehen wir erhebliche Vorteile. Das heutige „Nadelöhr“ des Elbtunnels belastet unsere Verkehrsströme täglich.

Sowohl die Logistikkosten als auch unsere Prozesse würden durch die Möglichkeit einer Ostumfahrung Hamburgs begünstigt und planbarer.

Eine Anbindung über die A 250 an die geplante A 39 können wir aus genannten Gründen ebenfalls nur begrüßen.

Unser Standort wäre für unsere Partner (Speditionen, Kunden und Lieferanten) wesentlich besser erreichbar; Lieferzeiten und Frachtkosten würden positiv beeinflusst.

Karte 2: Heutige und künftige Verkehrsströme durch das Hamburger Autobahnnetz
(Quelle: www.bast.de und eigene Darstellung)



Bjarne Palström,
Bereichsleiter
Infrastruktur
Dansk Industri,
Kopenhagen

Der Bau der Fehmarnbelt-Brücke vernetzt Norddeutschland mit der dynamischen Öresund-Region.

Erfahrungswerte aus Dänemark zeigen, dass die Brücke das Verkehrsaufkommen deutlich steigern wird. Damit die Wachstumspotenziale auf beiden Seiten der Fehmarnbelt-

Brücke realisiert werden können, sind leistungsfähige Landanbindungen in Deutschland und Dänemark erforderlich.

Auf deutscher Seite gehören dazu aus Sicht des Skandinavienverkehrs insbesondere gut ausgebaute Umfahrungen Hamburgs.

Kasten 2/Karte 3: Westumfahrung Hamburgs kommt – Ostumfahrung zusätzlich notwendig



In der Diskussion um eine Entlastung der Metropolregion Hamburg wurde 1999 eine Einigung über die Westumfahrung Hamburgs im Zuge der A 20 erzielt (Einordnung in den „Vordringlichen Bedarf“). Das Planfeststellungsverfahren für diese Infrastrukturmaßnahme läuft derzeit. Die Fortführung der Westquerung als A 22 („Küstenaubahn“, eingeordnet in den „Weiteren Bedarf“) ist geplant. Als mögliche Trassenverläufe für die A 20 standen lange drei Varianten zur Debatte, mit Querungen bei Hettlingen, Bützfleth oder Glückstadt. Bei der endgültigen Entscheidung wurde der Fokus auf das Kriterium Raumerschließung gelegt und die hamburgferne Elbquerung bei Glückstadt gewählt. Vor 2020 scheint die A 22 lediglich in Teilabschnitten fertig zu werden. Damit ist auch die Realisierung der Elbquerung bei Glückstadt vor diesem Datum noch nicht sichergestellt. Diese benötigt einen durchgehenden Anschluss an das Ruhrgebiet, um dadurch die für die vorgesehene Privatfinanzierung erforderlichen Verkehrsströme aufzuweisen. In Ergänzung zur A 20 besteht daher erheblicher Bedarf an der Ostumfahrung Hamburg in Form der A 21.

Netz- und Erschließungswirkungen einer A 21

Das bestehende Infrastrukturnetz in der Hamburger Metropolregion ist durch das aktuelle Verkehrsaufkommen schon heute ausgelastet. Eine Vielzahl von Faktoren und Veränderungen lässt für die Zukunft zudem eine weitere dynamische Zunahme der Verkehre erwarten.

Auswirkungen einer festen Fehmarnbelt-Querung

Die Ostseeregion ist durch die Einbindung Russlands und der baltischen Staaten in die europäische Arbeitsteilung sowie durch die Nord- und Osterweiterung der Europäischen Union zur Boom-Region Europas geworden. Die Metropolregion Hamburg hat eine Schlüsselposition in diesem Koordinatensystem: Im Norden die hochentwickelten Volkswirtschaften Skandinaviens, im Süden die westeuropäischen Ballungszentren und im Osten die dynamisch wachsenden Transformationsländer. Die Region hat durch den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung nachhaltig die Chance, ihre Rolle als Logistikkreuzung Nordeuropas weiterzuentwickeln. Um diese für ganz Deutschland wichtige Funktion zu erfüllen, sind leistungsfähige Verkehrswege unverzichtbar.

Im Juni 2007 haben sich die Regierungen Dänemarks und Deutschlands auf den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung geeinigt. Die Fehmarnbelt-Brücke soll bis 2018 fertig sein und wird die Fahrtzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen um 60 Minuten auf weniger als dreieinhalb Stunden verkürzen. Das Verkehrsaufkommen wird durch den Bau der Brücke beträchtlich ansteigen (siehe Kasten 3 „Verkehrsentwicklung auf der Öresund-Brücke“). So werden Norddeutschland und Kopenhagen/Malmö zu den beiden Polen einer europäischen Wachstumsachse. Eine Studie aus 2002 prognostiziert bis zum Jahr 2025 mehr als eine Verdopplung des aktuellen Verkehrsaufkommens und bestätigt, dass die Fehmarnbelt-Querung zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens in der östlichen Metropolregion Hamburg führen wird. Mit der Einigung über den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung, die allein von Dänemark finanziert wird, hat sich Deutschland verpflichtet, die Landanbindungen auf deutscher Seite für insgesamt 800 Millionen Euro auszubauen. Die A 21 als überregionale Anbindung sollte neben einer anforderungsgerechten Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur elementarer Bestandteil dieser Maßnahmen sein.

Karte 4: Metropolregion Hamburg und Öresund-Region als Pole einer Wachstumsachse – die A 21 als Landanbindung für die Fehmarnbelt-Querung



A 21



Dringend erforderliche Kapazitäten für den Verkehrszuwachs durch die A 20, die A 39/A 14 sowie den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung werden geschaffen.



Dr. Karl-Joachim Dreyer,
Präsident der Handelskammer Hamburg, Hamburg

ungslosen Fluss der Nord-Süd-Verkehre und schafft in Hamburg Platz, vor allem für die dynamisch wachsenden Hafenverkehre.

Auch die Ostseehäfen verzeichnen hohe Wachstumsraten und benötigen die Ostumfahrung Hamburgs als engpassfreie Hinterlandanbindung in den mittel- und westeuropäischen Raum.

Die Verkehrszahlen auf den stadtnahen Hamburger Autobahnen gehören zu den höchsten in Deutschland. Dies liegt daran, dass auch Verkehre, die ihren Ausgangspunkt und ihr Ziel nicht in Hamburg haben, diese Wege nutzen müssen.

Die A 21 bietet diesen Transitverkehren eine leistungsfähige Alternative. Sie ermöglicht den rei-

Die A 21 ist natürlich auch ein wichtiger Standortfaktor für die Metropolregion. Für viele Unternehmen ist die Nähe zu einer Autobahn ein ausschlaggebender Punkt bei der Standortwahl. Bereits jetzt ist die Wirtschaftsentwicklung im Osten Hamburgs dynamisch, die A 21 wird den Aufschwung nachhaltig stärken.

Verkehrszunahme durch den Bau der A 39/A 14 und durch die Fertigstellung der A 20

Durch die Öffnung der Europäischen Union besitzt der Wirtschaftsraum Norddeutschland einen strategischen Standortvorteil, der durch einen anforderungsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur genutzt werden kann.

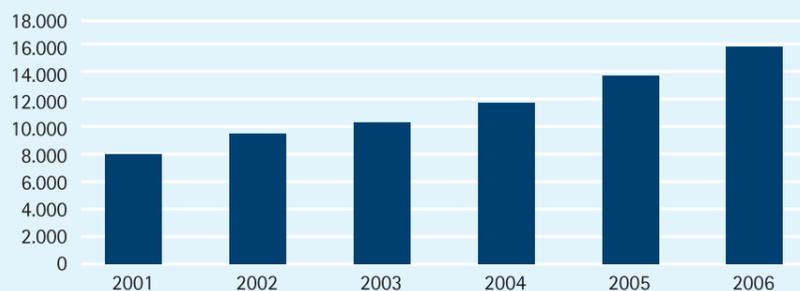
Mit dem Bau der A 20 und der geplanten Weiterführung als Westquerung Hamburgs wurde der Anschluss an die Ostseehäfen und die Wachstumsmärkte Polens, Nordrusslands und des Baltikums erreicht. Die Ostumfahrung Hamburg bietet diesen Osteuropaverkehren einen sinnvollen Abfluss Richtung Süden, ohne Hamburg durchqueren zu müssen. Bereits in den ersten beiden Betriebsjahren der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern nach 2005 sind die Verkehrszahlen jährlich um mehr als 10 Prozent gewachsen, der Schwerlastverkehr sogar um 40 Prozent pro Jahr.

Das Projekt A 39/A 14 mit einer beide Autobahnen verbindenden Querspange wurde im aktuellen Verkehrswegeplan in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft (siehe Karte 5). Das Planfeststellungsverfahren für die A 14 wird Ende 2007 eingeleitet, 2013 kann die Autobahn voraussichtlich den Betrieb aufnehmen. Die A 39 wird 2015 fertig gestellt sein. Die A 14 verbindet Schwerin und Magdeburg, die A 39 als Fortführung der bestehenden A 250 Lüneburg und Wolfsburg. Diese Autobahnen stärken die Nord-Süd-Verbindungen in Deutschland und werden eine dynamische Wirtschaftsentwicklung auslösen. Weiterhin wird die Entlastungswirkung der A 39 für die A 7 gestärkt, sofern die Verlängerung in Richtung Norden über die A 21

Kasten 3: Verkehrsentwicklung auf der Öresund-Brücke

Die Öresund-Brücke zwischen Kopenhagen auf dänischer und Malmö auf schwedischer Seite ist seit der Inbetriebnahme im Jahr 2000 eine Erfolgsgeschichte. Sie hat maßgeblich zur dynamischen Entwicklung der Öresund-Region beigetragen. Die Erwartungen an die Brücke wurden weit übertroffen, was auch für die Fehmarnbelt-Querung starkes Wirtschafts- und Verkehrswachstum erwarten lässt.

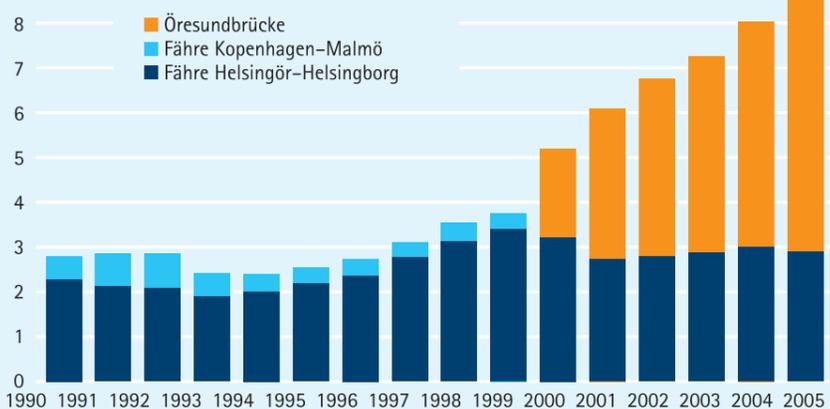
Graphik 2a: Durchschnittliches Kfz-Aufkommen auf der Öresundbrücke pro Tag



Quelle: <http://www.oresundsbron.com>

Das Verkehrsaufkommen hat die Erwartungen der Investoren weit übertroffen, so dass die Amortisation günstiger als geplant verläuft. 2006 fuhren im Schnitt 15.800 Kfz pro Tag über die Brücke, insgesamt 14.000 Pendler nutzten täglich die Verbindung (siehe Graphik 2a). Dabei sind die Passagierzahlen im Fährverkehr zwischen Helsingör und Helsingborg etwa auf dem Niveau des Jahres 2000 geblieben. Die Brücke hat zu einem generellen Anstieg des Verkehrsaufkommens geführt und den Fährverkehr nicht substituiert. (siehe Graphik 2b)

Graphik 2b: Verkehrsaufkommen über den Öresund (in Millionen Fahrgästen)



Quelle: Femern Belt A/S

gewährleistet ist. Im unmittelbaren Anschlussbereich der A 21 an die A 250 werden für die A 39 bei Lüneburg Verkehrszahlen von gut 55.000 Kfz pro Tag mit fast 20 Prozent Schwerverkehrsanteil erwartet. Im Raumordnungsverfahren für die A 14 werden Verkehrszahlen auf der Strecke Magdeburg – Schwerin von zusammengerechnet bis zu 90.000 Kfz pro Tag ab Inbetriebnahme der Autobahn prognostiziert.

Die Bundesregierung hat mit dem Bau der A 39/A 14 und der A 20 die Erschließung eines infrastrukturschwachen, aber strategisch bedeutsamen Wirtschaftsraumes eingeleitet. Der Bau der A 21 ist die logische Fortführung dieser Strategie.

Verkehrsdynamik in der Metropolregion Hamburg

Das Infrastrukturnetz der Metropolregion Hamburg unterliegt bereits heute einer starken Verkehrsbelastung. Verkehre, die Ziel und Quelle in Hamburg haben, werden durch Transitverkehre beeinträchtigt. Gleiches gilt umgekehrt. Hafen-, Pendler- und andere Wirtschaftsverkehre sind auf das Straßennetz der Hamburger Metropolregion zwingend angewiesen und werden dieses in Zukunft noch stärker beanspruchen. Die hiermit verbundene Beeinträchtigung der Transitverkehre bedroht somit die Verkehrsabwicklung in Norddeutschland. Der Bedarf nach einer weniger stauanfälligen Umlenkung der Transitverkehre ist enorm und steigt stetig.

Der Umschlag im Hamburger Hafen entwickelt sich rasant, 2025 werden voraussichtlich 27,8 Millionen Container (TEU) umgeschlagen. Das bedeutet bei einem unveränderten Lkw-

Karte 5: Netzwerke der A 21 in Verbindung mit A 39/A 14 und A 20



Transportanteil von gut 50 Prozent im Hinterlandverkehr, dass im Vergleich zu heute allein durch den Zuwachs im Containerverkehr 4,5 Millionen Lkw im Jahr, also rund 12.500 pro Tag zusätzlich auf den Straßen der Hamburger Metropolregion unterwegs sein werden. Leerfahrten von Lkw sind hierbei sogar noch nicht berücksichtigt.

Die Region rund um die A 21 ist von einer außerordentlichen Wirtschaftsdynamik mit enormem Wachstumspotenzial ge-

prägt. Die Landkreise im geplanten Trassenverlauf der A 21 verzeichnen Wachstumsraten des Bruttoinlandsproduktes (BIP), die weit über dem Durchschnitt der Metropolregion Hamburg liegen (siehe Graphik 3). Die Anzahl der Unternehmen ist in diesen Landkreisen im Vergleich zu den anderen Landkreisen der Metropolregion besonders hoch und verursacht alleine schon ein bedeutendes Verkehrsaufkommen. Auch der Pendleranteil aus der östlichen Metropolregion nach Hamburg ist vergleichsweise



Helly Bruhn-Braas, Geschäftsführende Gesellschafterin der Bruhn-Logistik-Gruppe; Präsidentin des AGA-Unternehmensverbands e. V., Hamburg

Außenhandel lebt von einer schlanken Logistikkette. Mein Unternehmen ist schon seit langem mit mehreren Niederlassungen im Ostseeraum und in Mittel- und Osteuropa aktiv. Der nachhaltige Anschluss an die Wachstumsmärkte Osteuropas setzt aber eine anforderungsgerechte Infrastruktur voraus. Die Ostseeautobahn A 20 war ein erster Meilenstein; die Ostumfahrung Hamburgs im Zuge der A 21 ist der logische nächste Schritt hierzu.

Kasten 4: A 21 ermöglicht Hafenwachstum

Allein durch das prognostizierte Wachstum des Containerumschlags im Hafen Hamburg werden 2025 mindestens 12.500 Lkw pro Tag zusätzlich auf den Straßen der Metropolregion fahren – Leerfahrten nicht berücksichtigt.

(Quelle: Seeverkehrsprognose des BMVBS (2007); eigene Berechnungen)



hoch: Mehr als 150.000 Menschen pendeln täglich aus den Landkreisen im Gebiet der A 21 nach Hamburg – weit mehr als die Hälfte der insgesamt täglich nach Hamburg pendelnden Arbeitnehmer und beinahe so viele wie insgesamt nach Berlin einpendeln (190.000) (siehe Graphik 4).



Die Zentren Lüneburg, Schwerin und Lüneburg werden verknüpft, die ganze östliche Metropolregion erhält einen Entwicklungsschub.

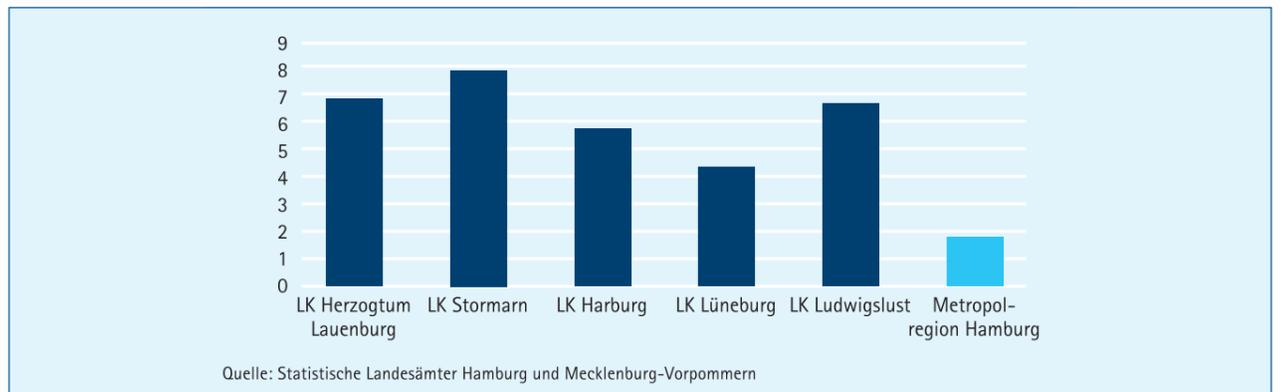


Thomas Buhck,
Geschäftsführer der
Richard Buhck Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Wentorf

Die Nähe zum Kunden ist sprichwörtliches Credo unseres Unternehmens. Als Dienstleister im Bereich der „Umweltwirtschaft“ mit Schwerpunkt Entsorgung und Recycling verfügen wir über sechs Standorte östlich und südlich Hamburgs. Dabei sind wir auf schnelle Verbindungen zu unseren Kunden in der Metropolregion dringend angewiesen. Die A 21 als östliche Umfahrung Hamburgs wird ebenfalls nachhaltig dazu beitragen, die Erreichbarkeit der Zentren innerhalb der Region und damit unserer Kunden zu verbessern. Von der A 21 als zentrale Achse unseres Geschäftsgebietes erwarten wir uns darum deutliche Wachstumsimpulse – eben mehr Nähe zum Kunden auch angesichts der „Umweltwirtschaft“ insgesamt steigender Verkehrsmengen.

gung und Recycling verfügen wir über sechs Standorte östlich und südlich Hamburgs. Dabei sind wir auf schnelle Verbindungen zu unseren Kunden in der Metropolregion dringend angewiesen. Die A 21 als östliche Umfahrung Hamburgs wird ebenfalls nachhaltig dazu beitragen, die Erreichbarkeit der Zentren innerhalb der Region und damit unserer Kunden zu verbessern. Von der A 21 als zentrale Achse unseres Geschäftsgebietes erwarten wir uns darum deutliche Wachstumsimpulse – eben mehr Nähe zum Kunden auch angesichts der „Umweltwirtschaft“ insgesamt steigender Verkehrsmengen.

**Graphik 3: Wirtschaftsdynamik in der östlichen Metropolregion:
Veränderungen des Bruttoinlandsproduktes von 2002 auf 2004 (BIP-Wachstum in Prozent)**

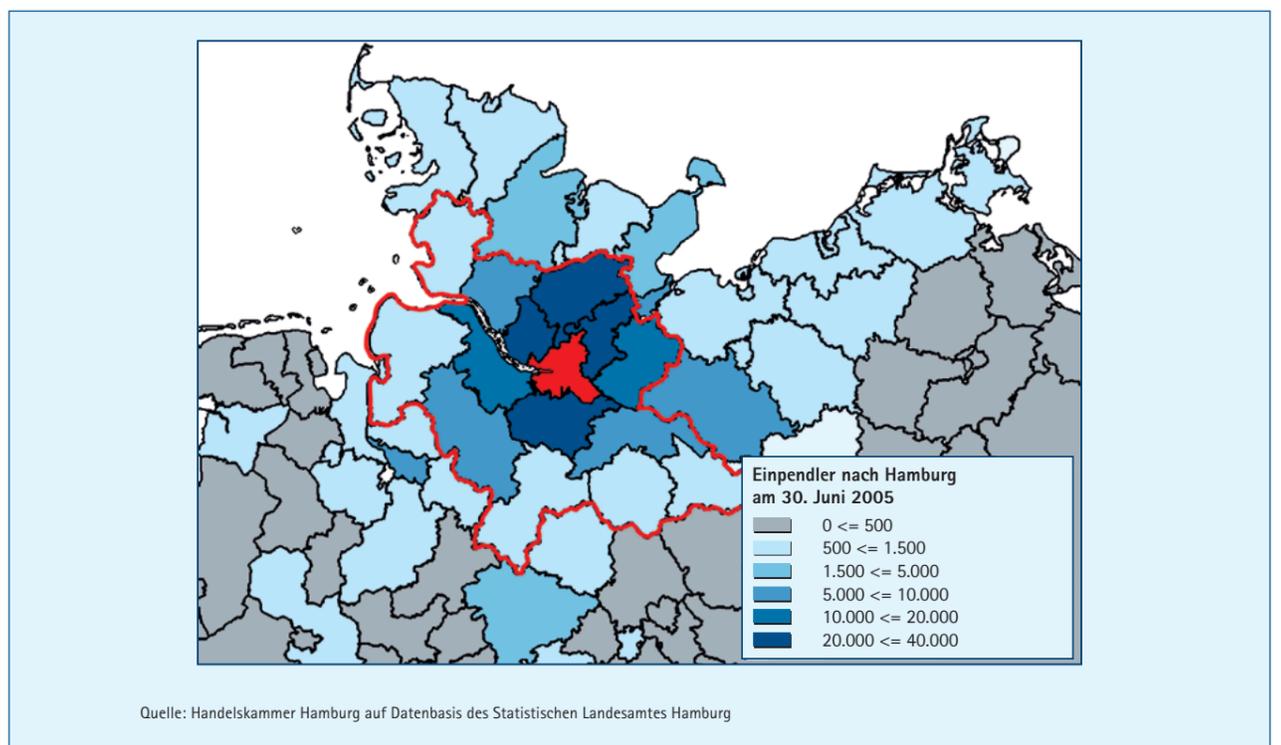


Das Gutachten bestätigt dies: Der Bau der A 21 sorgt für eine starke Integration im Osten der Metropolregion Hamburg. Neben Mittelzentren, wie Bad Oldesloe, Winsen, Uelzen, Mölln, Hagenow und Geesthacht profitieren vor allem die Oberzentren Lüneburg, Lübeck und Schwerin, weil die Erreichbarkeit dieser Orte auch untereinander entscheidend verbessert wird. Darüber hinaus optimiert die A 21 die Anbindungsqualität von Knoten-

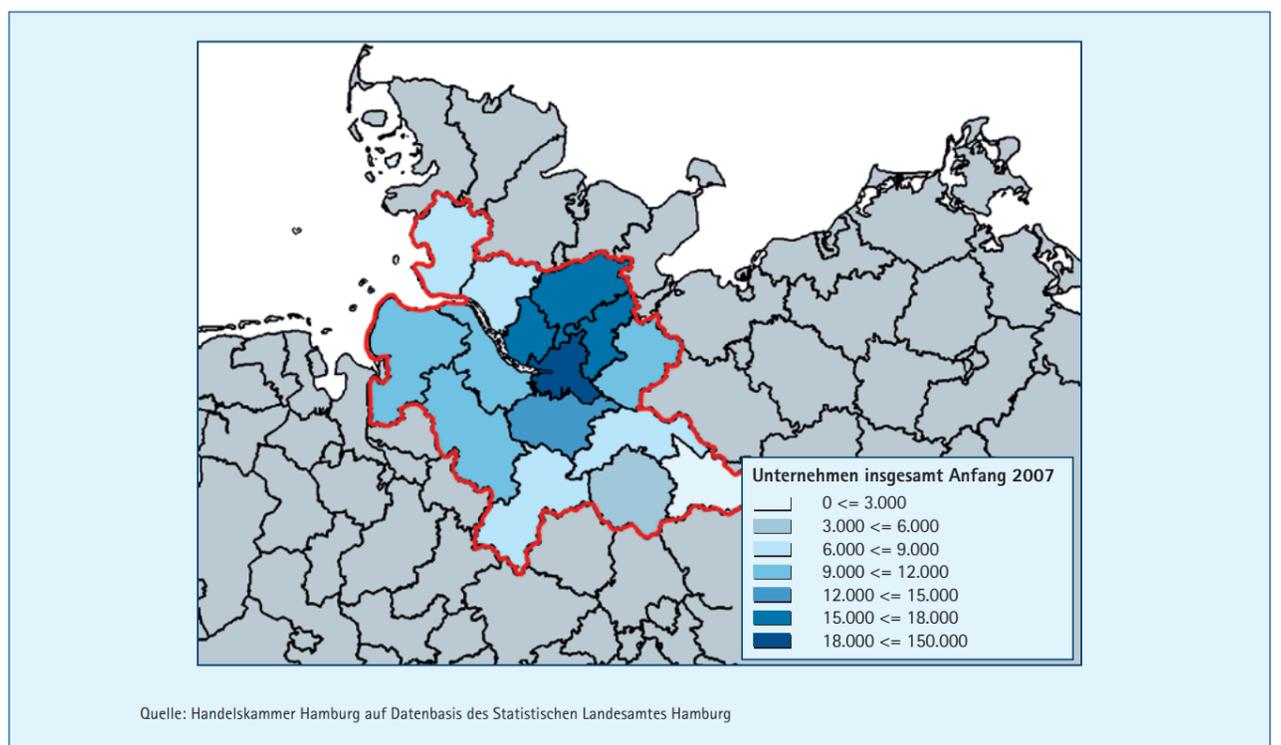
punkten wie Flughäfen, Güterverkehrszentren und Häfen in der Metropolregion Hamburg.

Die A 21 initiiert somit eine Wachstumsspirale in der östlichen Metropolregion Hamburg – und gibt einen Impuls für ganz Norddeutschland. Graphik 6 zeigt, dass sich die Geschwindigkeit, mit der die Zentren der Metropolregion erreicht werden können, signifikant verbessert.

Graphik 4: Berufspendler in der Metropolregion Hamburg

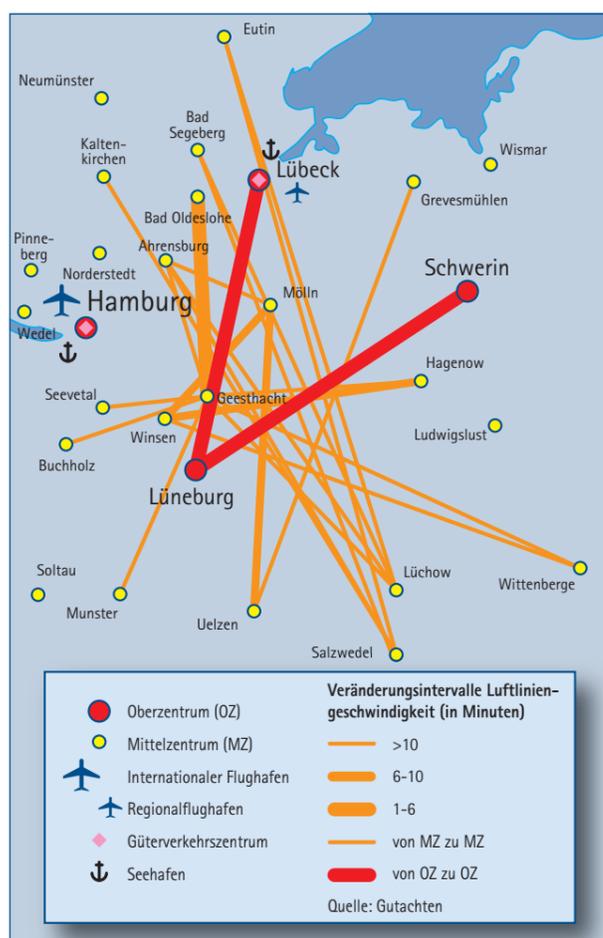


Graphik 5: Unternehmen in der Metropolregion Hamburg



Die Autobahn wird als zusätzlicher Standortfaktor aber auch eine Katalysatorwirkung für die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion auslösen. Die nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sichert den Bestand der ansässigen Unternehmen und ermöglicht die Ansiedlung neuer Firmen. Die anliegenden Gemeinden können sich durch ortsplannerische Maßnahmen als Wohn- und Gewerbestandort weiterentwickeln. Die Erfahrungen aus dem Bau anderer Autobahnen zeigen, dass die Regionen entlang der neuen Infrastruktur durch die Ansiedlung neuer Gewerbegebiete regelrecht aufblühen. Hier können die Beispiele der A 61 zwischen Bingen und Koblenz oder der A 96 im Südwesten Münchens als Vorbilder dienen.

Graphik 6: Erschließungswirkung der A 21



Klimaschutz- und Wohlfahrtseffekte einer A 21

Im Hamburger Umfeld der A 1 und A 7 treten Verkehrsbelastungen von weit mehr als 120.000 Kfz pro Werktag auf – bereits ab einer Belastung von 65.000 Kfz gilt eine vierspurige Autobahn als überlastet¹. Auch die B 404 ist mit durchschnittlich 21.000 Kfz pro Tag überlastet – bei einem für eine Bundesstraße außergewöhnlich hohen Schwerlastverkehrsanteil von mehr als 12 Prozent². Diese Überlastung ist die Hauptursache für Staus. Staus sind nicht nur individuelle Ärgernisse, sondern ein enormer volkswirtschaftlicher Kostenfaktor; sie verursachen bundesweit Wohlfahrtsverluste in zwei- bis dreistelliger Milliardenhöhe. Die zwei Hauptkostentreiber sind die erhöhten CO₂-Emissionen und der Arbeitszeitverlust.

Auch unter Klimaschutzaspekten ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hilfreich. Durch den Stop-and-go-Verkehr im Stau steigt der Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge stark an. Der überflüssige zusätzliche Benzinverbrauch kostet bundesweit zwischen 14 und 17 Milliarden Euro pro Jahr (Preise Juni 2007), viel schwerwiegender und vermeidbar erscheint aber der hiermit verbundene erhöhte CO₂-Ausstoß. Die zusätzliche Menge von 11 bis 14 Milliarden Litern Benzinverbrauch entspricht einer Menge von 25 bis 30 Millionen Tonnen vermeidbarer CO₂-Emissionen. Dies sind 17 Prozent des gesamten verkehrsbedingten CO₂-Ausstosses in Deutschland, die durch einen anforderungsgerechten Infrastrukturausbau vermeidbar wären. Der gesamte CO₂-Ausstoß in Deutschland könnte damit von 880 Millionen Tonnen (2005) um bis zu 3,4 Prozent gesenkt werden³ (siehe Tabelle 1).

Die Schätzungen des stauinduzierten Gesamtzeitverlustes liegen zwischen 3 und 4,4 Milliarden Stunden jährlich, jeder Bundesbürger verbringt also bis zu 50 Stunden pro Jahr im Stau. Da diese Zeit nicht produktiv genutzt werden kann, verliert die deutsche Wirtschaft pro Jahr bis zu 95 Milliarden Euro.

Das Gutachten zeigt, dass der Bau der A 21 als Ostumfahrung Hamburgs eine enorme Entlastungswirkung für die A 1 und zusätzlich für die Gemeinden in den Räumen der A 7 Süd und der A 24 Ost hat. Die A 21 kommt einem Bypass für die A 1 und die A 7 gleich, das Entlastungs-

Karte 6: Entlastungswirkungen einer A 21



- ¹ Bei sechsstreifigem Ausbau gilt eine Autobahn ab einem Verkehrsaufkommen von mehr als 90.000 Kfz/Tag als überlastet.
- ² Im Vergleich zur Verkehrsbelastung auf anderen Bundesstraßen liegt die B 404 weit vorn. Weitere Informationen finden sich unter <http://www.bast.de>.
- ³ Durch die Umleitung der Verkehre wird der Verkehr gefördert, was die Klimaemissionen wieder etwas erhöht. Der Nettoeffekt ist bei bedarfsorientierter und direkter Umleitung aber nachhaltig positiv.

zusätzlich Kraftstoffverbrauch	11–14 Mrd. Liter
zusätzlich CO ₂ -Emissionen	25–30 Mio. Tonnen
Zeitverlust	3–4,4 Mio. Stunden
Wohlfahrtsverlust	95 Mrd. Euro
Quelle: ADAC	



Für die stadtnahen Autobahnen A 1 und A 7 wird ein Bypass geschaffen, der zugleich durch Stauvermeidung zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beiträgt. Die Tourismusregionen an der Ostseeküste und in der Lüneburger Heide werden besser erreichbar.



Dr. Michael Otto,
Vizepräsident der Handelskammer Hamburg und Vorstandsvorsitzender der Otto GmbH & Co. KG, Hamburg

Neben intensiver Forschung an und Einsatz von klimagerechten Antriebssystemen und der Verlagerung von Straßenverkehren auf umweltfreundlichere Verkehrsträger umfasst Klimaschutz auch den Ausbau der Infrastruktur für die Verkehre, die auf die Straße angewiesen sind. Denn: Im Stau stehende Autos und Lkw belasten – ohne dass sie ihrem Ziel näher kommen – unnötig das Klima.

Auch der Verkehr muss seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Mobilität ist aber ein menschliches Grundbedürfnis und eine Voraussetzung für gesellschaftlichen Wohlstand, auf den niemand verzichten möchte. Daher müssen wir auf allen Ebenen ansetzen, um die Klimaemissionen zu reduzieren.

Die A 21 schafft einen direkten Bypass für A 1 und A 7 und reduziert die Stauanfälligkeit dieser Strecken deutlich. Deswegen brauchen wir die A 21, um die unnötigen Klimabelastungen durch die Verkehrsstaus auf diesen Autobahnen zu vermeiden.

potenzial beträgt bis zu 8000 Kraftfahrzeuge pro Tag. Die Bypasswirkung der A 21 kommt insbesondere bei Störfällen auf A 1 und A 7 sowie im Reiseverkehr zu Urlaubszeiten zum Tragen. Auch für die Transitverkehre der A 24 zwischen Berlin und Hamburg wird die A 21 zur echten Alternative. Die bessere Erreichbarkeit der norddeutschen Küstenregionen steigert nachhaltig die Attraktivität aller Tourismusstandorte, insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern und der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Gleiches gilt in südlicher Richtung für die Erreichbarkeit der Tourismusgebiete Lüneburger Heide und Elbtalau.



Rolf-Peter Rocke,
Vorsitzender des ADAC Hansa e. V., Hamburg

Immer dasselbe Bild – Stau auf der A 7 vor dem Elbtunnel und der A 1. Es gibt keine echte Alternativroute.

Mit der A 21, der Ostumfahrung Hamburgs, hätten wir die Option, den Verkehr um Hamburg stadtvträglich herumzuleiten.

Daher für eine staufreie Zukunft in Norddeutschland: „Die A 21 jetzt!“

Jedes Jahr zu den Sommerferien sind unsere ADAC Stauberater auf den Autobahnen in der Metropolregion Hamburg unterwegs.

Sicherheitsaspekte einer A 21

Die aktuellen Unfallzahlen der B 404 gehören zu den höchsten in Norddeutschland. Die B 404 ist in der Öffentlichkeit als „Todesstrecke“ bekannt. Von den 18 Unfalltoten im Landkreis Stormarn im Jahr 2006 sind allein 5 auf der B 404 (Bezirk der Polizeidirektion Bad Oldesloe) verunglückt – obwohl die Polizei ein zunehmend besonnenes Fahrverhalten der Autofahrer ausmacht.

Die Gründe hierfür sind bekannt: Hohe Verkehrsdichte, große Zahl von Ortsunkundigen und die Vielzahl langgezogener Kurven, verbunden mit einer schlechten Straßenqualität.

Die alarmierende Wirkung dieser Zahlen hat dazu geführt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell von 100 auf 70 Stundenkilometer reduziert wurde und Autofahrer auch am Tag mit Licht fahren müssen. Diese Maßnahmen konnten die Unfallrate jedoch nicht senken, und das Tempolimit steigert wiederum die Stauanfälligkeit der Strecke.

Der angedachte punktuelle dreistreifige Ausbau der B 404 ist eher kosmetischer Natur und verhindert sogar die grundlegende Sanierung der Straße.

Der Ausbau der B 404 zur A 21 hingegen würde die Unfallzahlen und die Zahl der Todesopfer deutlich reduzieren:

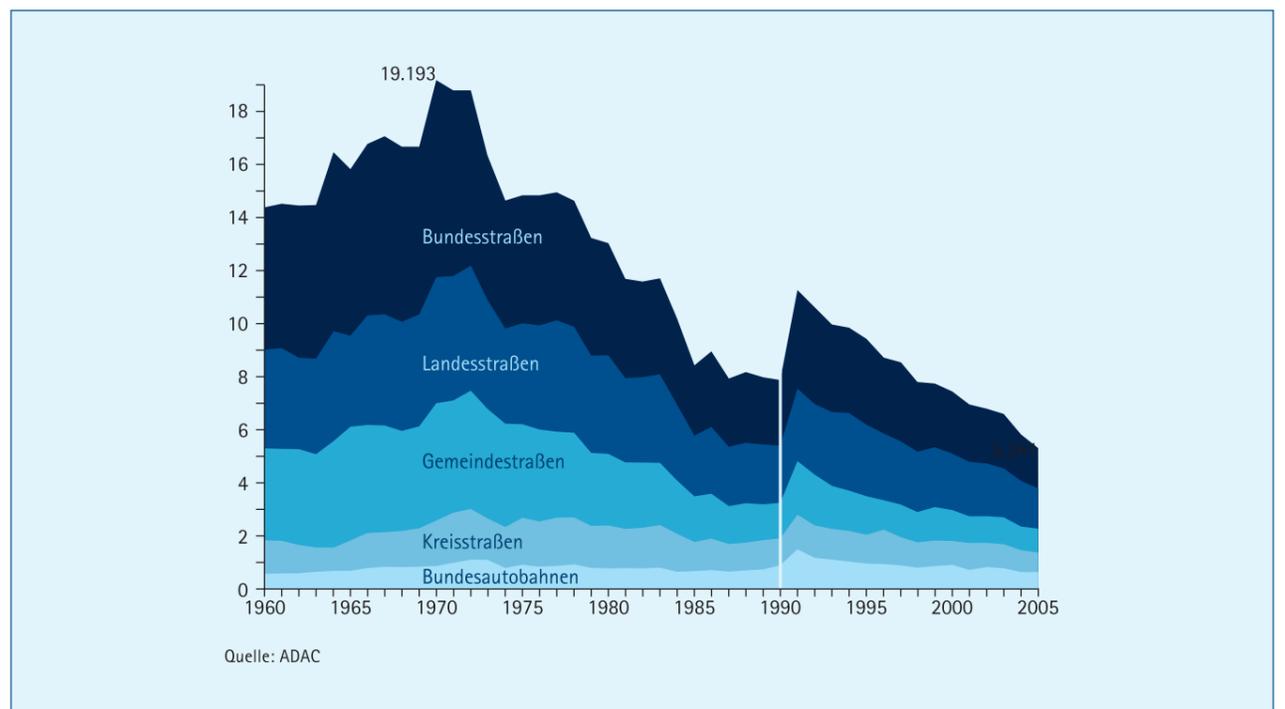
1. Autobahnen sind die sichersten Straßen in Deutschland. Die Zahl der jährlichen Todesopfer auf Bundesstraßen ist von allen Straßenkategorien die höchste, sie ist etwa fünf Mal höher als auf Autobahnen. (siehe Graphik 7)

2. Die durchschnittliche Getötetenrate aus dem Jahr 2006 unterstreicht den Nutzen des Ausbaus der B 404 zur A 21. Die B 404 weist nach Hochrechnungen des ADAC Hansa e. V. eine Quote von mehr als 15 Verkehrstoten pro Milliarde Kfz-Kilometer auf und liegt damit noch weit über dem Durchschnitt auf Bundesstraßen.

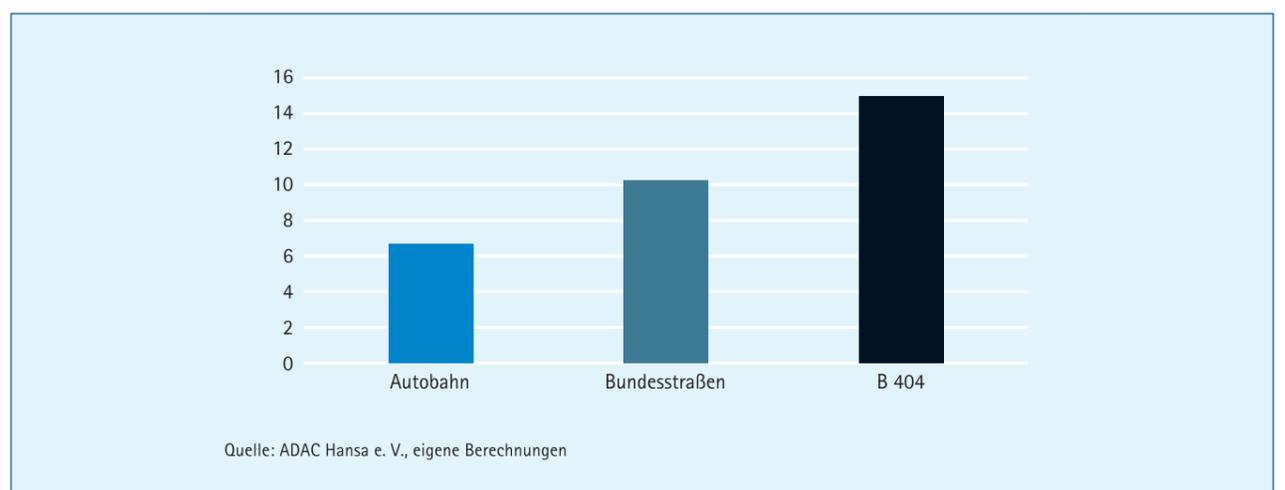
3. Nicht nur Todesopfer sind auf Bundesstraßen häufiger zu beklagen als auf Autobahnen. Unfälle mit Personenschäden treten fast vier Mal so häufig auf Bundesstraßen wie auf Autobahnen auf. Auf der B 404 ist die Situation wiederum verschärft. Allein die Polizeidirektion Bad Oldesloe verzeichnete zwischen den Jahren 2004 und 2006 insgesamt 58 Unfälle mit Personenschäden.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Unfälle einen gewichtigen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen. Der Sachschaden wird um ein Vielfaches durch die verletzungsbedingt nicht mehr zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte übertroffen.

Graphik 7: Verkehrsunfälle nach Straßenkategorie – Getötete (1960–2005 in Tausend)



Graphik 8: Getötetenrate 2006 (pro 1 Milliarde Kfz-Km)



Kontakt:



Handelskammer Hamburg
Geschäftsbereich Infrastruktur -
Verkehrswege, Hafen, Schifffahrt
Bearbeitung: Dr. Malte Heyne
Adolphsplatz 1 | Börse | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg
Telefon: 040/361 38-491 | Telefax: 040/361 38-313
E-Mail: Malte.Heyne@hk24.de | Internet: www.hk24.de



Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfburg
Am Sande 1 | 21335 Lüneburg
Ansprechpartner: Martin Exner,
Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik
Tel.: 041 31/742-123 | Fax: 041 31/742-247
E-Mail: exner@lueneburg.ihk.de
Internet: www.ihk24-lueneburg.de

NORDLAND-AUTOBAHN-VEREIN EV

Nordland-Autobahn-Verein e. V.
Geschäftsstelle:
Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfburg
Am Sande 1 | 21335 Lüneburg
Ansprechpartner: Wolfram Klein, Vorsitzender
Tel.: 041 31/74 21 12 | Fax: 041 31/74 21 80
E-Mail: klein@lueneburg.ihk.de
Internet: www.ihk24-lueneburg.de



Industrie- und Handelskammer zu Lübeck
Fackenburger Allee 2 | 23554 Lübeck
Ansprechpartner: Rüdiger Schacht, Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik
Telefon: 04 51/60 06-183 | Fax: 04 51/60 06-41 83
E-Mail: schacht@ihk-luebeck.de
Internet: www.ihk-luebeck.de



Industrie- und Handelskammer zu Schwerin
Schloßstraße 17
19053 Schwerin
Ansprechpartner: Ulrich Unger, Geschäftsführer Verkehr
Telefon: 03 85/51 03-140 | Fax: 03 85/51 03-136
E-Mail: unger@schwerin.ihk.de
Internet: www.ihkzuschwerin.de



ADAC Hansa e.V.

ADAC Hansa e. V.
Abteilung Technik und Verkehr
Ansprechpartner: Dipl.-Volkswirt Carsten Willms
Amsinckstraße 39-41 | 20097 Hamburg
Telefon: 040/23 91 92 15 | Fax: 040/23 91 92 97
E-Mail: carsten.willms@hsa.adac.de
Internet: www.adac.de/hansa

Fotos:

Hafen Hamburg Marketing e. V., Content Mine
International AG, Femern Baelte A/S, HHLA AG,
Michael Holfelder Hansestadt Lübeck,
Stadtmarketing Gesellschaft Schwerin mbH,
Sport+Pressefoto Michael Behns., ADAC Hansa e. V.,
Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.,
AOK-Mediendienst,

Karten, Graphiken und Gestaltung:
studio holfelder, Hamburg

Herstellung:
Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Stand:
August 2007



Die „Todesstrecke“ B 404 wird durch
den Ausbau zur Autobahn auf höchsten
Sicherheitsstandard gebracht.

A 21

Die A 21 im norddeutschen Autobahnnetz



Herausgegeben von:



NORDLAND-AUTOBAHN-VEREIN EV