

Integrierter Bewirtschaftungsplan Elbeästuar - Teilgebiet Niedersachsen -

Fachbeitrag 9

Industrie, Gewerbe, Infrastruktur (Straße, Hafen, Schiene)

Planungsgruppe Elbeästuar Niedersachsen

Erstellt:

Industrie- und Handelskammer Stade

In Zusammenarbeit mit:

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG
Niedersächsische Landesbehörde für Straßen-
bau und Verkehr
Verband der Chemischen Industrie (VCI)
Unternehmerverbände Niedersachsen (UVN)
Landkreis Cuxhaven
Landkreis Stade
Landkreis Harburg

Stade, 11.04.2011
(aktualisiert Juli 2011)

1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Im Planungsraum auf niedersächsischer Seite wird die wirtschaftliche Entwicklung über das Landesraumordnungsprogramm, in der Fassung vom 8. Mai 2008, den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Cuxhaven, Stade und Harburg bestimmt. Für den Betrachtungsraum werden die Ziele und Grundlagen der Siedlungsentwicklung bindend festgelegt. Daher sind die Vorranggebiete Cuxhaven und Stade - Bützfleth für die hafenorientierte wirtschaftliche Anlage hervor zu heben.

Für das Land Niedersachsen galt in der Vergangenheit das regionale Entwicklungskonzept 2000 (REK), das die regionale Zusammenarbeit und Entwicklung in der Metropolregion Hamburg regelt¹; hierzu gehören u. a. die Landkreise Cuxhaven, Stade und Harburg. Für die Wirtschaft erhofft man sich eine Stärkung der ansässigen Unternehmen und Cluster-Bildung. Die Einbindung des Landkreises Cuxhaven, bzw. Stadt Cuxhaven ermöglicht eine bessere Zusammenarbeit entlang der Unterelbe. Aktualisiert wurde die Vereinbarung zur regionalen Zusammenarbeit durch den Beschluss des Regionalrates der Metropolregion am 25.11.2010 der den strategische Handlungsrahmen der Metropolregion Hamburg 2011-2013 verabschiedet hat und als Rahmenbedingung für die zukünftige Zusammenarbeit in der Metropolregion dient, sowie das Verwaltungsabkommen vom 09.09.2009.

Auf kommunaler Ebene werden durch vorbereitende Bauleitplanung die städtebauliche Entwicklung im Flächennutzungsplan und durch rechtskräftige Bebauungspläne die wirtschaftlichen Entwicklungen aufgezeigt.

Im Rahmen der Genehmigungsfähigkeit von Betriebsanlagen sind die Fachgesetze von Bund und Ländern zu beachten. Hierzu sind vorrangig das Bundesimmissionschutzgesetz, Bundesnaturschutzgesetz sowie das Landesnaturschutzgesetz Niedersachsen zu beachten. Weiterführende Regelungen sind die Bundesimmissionschutzverordnung, TA-Lärm, TA-Luft oder DIN-Normen. Für den Straßenbau werden die rechtlichen Rahmenbedingungen durch das Fernstraßengesetz und Landesstraßengesetz geregelt. Beabsichtigte Hafenanlagen unterliegen der Genehmigung des Niedersächsischen Wassergesetzes und des Bundeswasserstraßengesetzes. Um Industrie- und Hafenstandorte zu erschließen ist zudem ein Industriegleis erforderlich, dass der Genehmigung des Eisenbahngesetzes unterliegt. Vielfach müssen für Anlagen bzw. Infrastrukturvorhaben Prüfungen nach dem UVPG durchgeführt werden.

2. Bestandsdarstellung und – bewertung

Der Unterelberaum auf niedersächsischer Seite stellt mit seiner vorhandenen Industrie und Gewerbe im norddeutschen Raum erhebliches Wirtschaftspotential dar. Insbesondere für die Rohstoff verarbeitende Industrie sind die Hafenanlagen von besonderer Bedeutung. Das vorhandene Arbeitsplatzpotential kommt nicht nur aus dem Betrachtungsraum, sondern darüber hinaus.

¹ Das REK entfaltet jedoch keine direkten rechtlichen Bindungswirkungen gegenüber den regionalen Planungs- und Handlungsträgern

Teilbeitrag Landkreis Cuxhaven:

Zu 2. Charakterisierung des Planungsraumes

Der südliche, unmittelbar vor der Elbmündung liegende Planabschnitt zwischen der Gemeinde Belum (Samtgemeinde Am Dobrock) im Osten und der Stadt Cuxhaven im Westen gehört zum Landkreis Cuxhaven. Ebenfalls zum Planbereich zählt der untere Oste-Abschnitt (Bundeswasserstraße) mit Mündung in die Elbe im Bereich der Samtgemeinde Am Dobrock/Grenzgebiet Landkreis Stade. Der natürliche Elbufer-raum im Planabschnitt ist im Wesentlichen geprägt durch die Deichlandschaft mit vorgelagerten Wiesen-, Strand- und Wattbereichen. Eine ausgeprägte hafenindus-trielle/gewerbliche Nutzung ist im Stadtgebiet Cuxhaven vorherrschend, im Stadtge-biet Otterndorf/SG Land Hadeln überwiegt touristische und wassertouristische Nut-zung. Im Ostebereich der SG Am Dobrock besteht sowohl wassertouristische als auch kleingewerbliche Nutzung (u. a. Bootswerft im Neubau).

Zu 3. Zustandsanalyse

Der Wirtschaftsstandort Cuxhaven ist durch seine einzigartige maritime Lage an der Mündung des Weltschiffahrtsweges Elbe in unmittelbarer Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal und zur Weser und einer damit einhergehenden leistungsstarken und gewach-senen Hafeninfrastruktur geprägt. Der zunehmende Welthandel benötigt verstärkt Häfen mit zentraler Lage und direktem Zugang zu den wichtigsten Schifffahrtswegen mit sehr guten Hinterlandanbindungen. Vor allem für Cuxhavens maritime Wirtschaft ergeben sich daraus große Chancen, da Cuxhaven sich sowohl Ziel- als auch Aus-gangspunkt spezialisierter nationaler und internationaler Handelsbeziehungen posi-tioniert hat.

Das Hafengebiet Cuxhavens ist über die Bundesautobahn A27 und die Gleisanbin-dung der Deutschen Bahn AG in Richtung Hamburg/Maschen an das europäische Verkehrsnetz angeschlossen. Das europäische Binnenwasserstraßennetz ist über die Elbe erreichbar. Mit dem Sea-Airport Cuxhaven/Nordholz - dem zivilen Teil des Nato-Flugplatzes - steht in 18 Kilometern Entfernung und über die A 27 bequem er-reichbar neben einer direkten Abfertigungsmöglichkeit für Passagier- und Frachtver-kehre seit kurzem ein Offshore-Helikopter Stützpunkt zur Verfügung.

Dem Cuxhavener Hafen als Mehrzweckhafen stehen für Umschlagstätigkeiten und hafenaffine Industrie- und Gewerbebetriebe rund 325 Hektar Landflächen, 8,5 Kilo-meter Kajenlänge gemäß den nachfolgenden Hafendetails zur Verfügung:

Europakai (Schiffsliegeplätze 1-3)	Länge: 840 m Wassertiefe: bis 15,80 m Suprastruktur: 1 Containerbrücke (Panmax), 2 RoRo-Brücken
Humbertkai	Länge: 120 m Wassertiefe: 7,00 m

Cuxcargo-Kai	Länge: 120 m Wassertiefe: 6,50 m Suprastruktur: 1 RoRo-Brücke
Imperatorkai	Länge: 260 m Wassertiefe: 6,00 m
Neuer Lentzkai	Länge: 150 m Wassertiefe: 6,50 m
Lentzkai	Länge: 250 m Wassertiefe: 7,00 m Suprastruktur: 2 Wippdrehkräne (3 Tonnen)
Steubenhöft	Länge: 400 m Wassertiefe: 14,50 m Suprastruktur: 2 Wippdrehkräne (3 Tonnen)
Lübbertkai	Länge: 290 m Wassertiefe: 8,50 m
Hansakai	Länge: 1.080 m Wassertiefe: 9,00 m <i>Besonderheit: Schleusenhafen</i>
Niedersachsenkai	Länge: 880 m Wassertiefe: 9,00 m <i>Besonderheit: Schleusenhafen</i> Suprastruktur: 1 Wippdrehkran
Heringskai	Länge: 190 m Wassertiefe: 9,00 m <i>Besonderheit: Schleusenhafen</i>
Meinkenkai	Länge: 560 m Wassertiefe: 4,50 m
Nordseekai	Länge: 500 m Wassertiefe: 4,50 – 5,50 m
Hafenkaje	Länge: 260 m Wassertiefe: 4,50 m
Helgoländer Kai	Länge: 170 m Wassertiefe: 8,50 m
Innenkante Alte Liebe	Länge: 270 m Wassertiefe: 3,50 – 4,50 m
Neue Seebäderbrücke	Länge: 300 m Wassertiefe: 12,00 m Suprastruktur: 1 RoRo-Brücke
Norwegenpier	Länge: 95 m Wassertiefe: 6,00 m
Wappenkai	Länge: 90 m Wassertiefe: 6,00 m
Seeschleuse	Länge: 190 m Breite: 24,0 m Wassertiefe: 9,00 m Betriebszeit: 24 Stunden / 7 Tage
Liegeplatz 4	Länge: 292 m (inklusive bereits in Betrieb genommener Schwerlastplatt-

(z. Zt. im Planfeststellungsverfahren)	form) Wassertiefe: 15,80 m Terminalfläche: 8,5 Hektar Schwerlastplattform Flächengröße: 1.600 Quadratmeter Gesamtbelastung: 90 Tonnen/Quadratmeter Einfahrtskeil: 28 x 30 Meter
Offshore Terminal I	Länge: 376 m (3 Liegeplätze) Wassertiefe: 9,50 m Terminalfläche für Lager-, Betriebs-, Verkehrs- und Nebenflächen 1. Abschnitt 8 Hektar 2. Abschnitt 6,82 Hektar
Offshore Terminal II	Länge: 736 m Wassertiefe: 9,50 – 13,70 m Baubeginn: 05/2010 Fertigstellung: 06-07/2011 Terminalfläche: 8,7 Hektar für Lager- und Montageflächen, Betriebs-, Verkehrs- und Nebenflächen

Im östlichen Teil des Amerikahafens befinden sich drei große Schiffs Liegeplätze (für RoRo- und Containerschiffe) mit einer Mehrzweckumschlagsanlage, deren Betreiberin die Cuxport GmbH ist. Im westlichen Bereich des Amerikahafens befinden sich am Lentzkai Umschlag- und Ausrüstungskajen für Stückgutschiffe sowie kleine Massengutschiffe. Auch betreibt die Cuxport GmbH das Steubenhöft Terminal, welches ebenfalls über eine eigene RoRo-Rampe verfügt.

Weitere Hafenteile sind der Neue Fischereihafen mit Umschlag- und Ausrüstungskajen für den Umschlag von Fisch, der Alte Fischereihafen mit Ausrüstungskajen für die Kutterfischerei, der Alte Hafen und das Ritzebüttler Schleusenpriel als Mehrzweckhäfen u.a. für Werften sowie die Offshore Basis Cuxhaven mit den Offshore Terminals I und II (Liegeplätze 8 und 9) für den Umschlag von Komponenten für Offshore-Windenergieanlagen.

Gleichzeitig vereint Cuxhaven – neben den Komponenten der Hafenwirtschaft – weitere Bereiche der Maritimen Wirtschaft: die traditionelle Fischwirtschaft, Fischverarbeitung, Schifffahrt, Schiff-, Bootsbau und Werften haben sich ebenso in Cuxhaven niedergelassen wie auch die unterschiedlichsten maritimen Institutionen und Kompetenzzentren wie z.B. die staatliche Seefahrtsschule, das Wasser- und Schifffahrtsamt, die Bundespolizei See, die Wasserschutzpolizei sowie das Havariekommando (Maritimes Sicherheitszentrum).

Neben den genannten Schwerpunkten im Güterverkehr hat Cuxhaven noch ein Standbein im Passagierverkehr, wie die touristisch interessanten Seebäderverkehre nach Helgoland und Neuwerk sowie die Kreuzfahrtschiffabfertigungen und die Ausflugsverkehre.

Als bedeutender Umschlaghafen für RoRo-Verkehre sowie für den Umschlag von Stückgut, Massengütern, Container, Forstprodukten, Stahlprodukten, Projektladungen, PKWs und den Umschlag von traditionellem Frisch- und Frostfisch ist Cuxhaven zu einem wichtigen maritimen Logistik-Knotenpunkt in Deutschland geworden.

Neben den vorgenannten Kernbranchen Hafen- und Logistikwirtschaft zählen der Tourismus, die Fischwirtschaft und zunehmend auch der aufstrebende Bereich der erneuerbaren Energien - insbesondere der Offshore-Windenergie - zu den bedeutenden Branchen des Wirtschaftsstandortes Cuxhaven. Aber auch in der Pharmaindustrie, der Biotechnologie sowie der Ernährungs- und Gesundheitswirtschaft arbeiten innovationsorientierte Unternehmen, die Cuxhaven als Wirtschaftsstandort stärken und ausbaufähige Zukunftsperspektiven bieten.

Für die in Cuxhaven ansässigen sowie für die Ansiedlungsabsichten hegenden Unternehmen ist eine möglichst optimale Verkehrsanbindung eines der entscheidenden Kriterien für die Standortauswahl. Hier kann Cuxhaven folgende land- und wasserseitige Anbindungsoptionen auf sich vereinen:

Landseitige Anbindung

Straße	Das Hafengebiet nebst den angrenzenden Gewerbeflächen befinden sich unmittelbar an der Bundesautobahn A 27 Richtung Bremen / Hannover sowie an der Bundesstraße 73 Richtung Stade / Hamburg.
Schiene	Cuxhaven besitzt direkten Zugang zum Schienenverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG. Verschiedene Zugverbindungen zu Europas größtem Rangierbahnhof in Maschen (südlich von Hamburg gelegen) stehen täglich zur Verfügung. Ein unmittelbarer Gleisanschluss für einen Teilbereich der Kajanlagen ist vorhanden.
Flughafen	Der Sea-Airport Cuxhaven/Nordholz liegt 18 Kilometer vom Cuxhavener Hafen entfernt und ist ohne Umstände durch die Bundesautobahn A 27 erreichbar. Linienverbindungen für Passagierflüge und Frachttransporte sind nicht vorhanden, können jedoch per Charter durchgeführt werden. Mit einer Rollbahnlänge von 2.439 Metern sowie Overruns (2 x 275 Meter) kann der Seeflughafen Cuxhaven/Nordholz jegliches zivile oder militärische Luftfahrzeug (z.B. Antonow AN-124) aufnehmen und abfertigen. Der Seeflughafen genügt allen Anforderungen, die an einen vollständig ausgestatteten Flughafen gestellt werden können und erlaubt zugleich ein Höchstmaß an Flexibilität, sowohl für herkömmliche Luftfracht als auch für komplexe Projektladung.
Helikopter	Sea-Airport Cuxhaven/Nordholz (Offshore-Helikopter Basis)

Wasserseitige Anbindung

Schleusenanlagen	Die elbseitig gelegenen Hauptterminal- und Umschlagsanlagen kommen ohne Schleusen aus; die weiteren Hafenbereiche (Neuer Fischereihafen) sind per Schleusenanlage zu erreichen.
Einfahrtsbreite	Dimensionierung der Schleusenanlage: Breite 24,2 Meter Länge 182,5 Meter
Binnenwasserstraße	Ein direkter Anschluss an des mitteleuropäische Binnenwasserstraßennetz

	über die Binnenwasserstraße Elbe (Endpunkt: Seegrenze bei der Kugelbake in Cuxhaven) ist gegeben. Binnenschiffsliegeplätze sind ebenfalls vorhanden.
--	--

Im Bereich der SG Hadeln ist hervorzuheben die starke touristische Werthaltigkeit von Watt und Grünstrand Otterndorf mit dem dahinter liegenden Ferien- und Freizeitgebiet. In der SG Am Dobrock hat vor allem der Hafen Neuhaus eine erwähnenswerte Funktion. In touristischer Hinsicht und bzgl. naturräumlicher Wertigkeit ist der Bereich Ostemündung zu nennen (u. a. mit dem Natureum Balje im LK Stade).

Stärken des Wirtschaftsstandortes:

- Standort mit guter Lage am seeschifftiefen Fahrwasser der Elbmündung
- Zugang zur Ostsee (via Nord-Ostsee-Kanal - 16 sm östlich von Cuxhaven) mit moderner Hafeninfrastruktur
- Anerkannter multimodaler Standort mit Seeschiff-, Binnenschiff-, Schienen- und Straßenverkehren, wobei sich ein Schwerpunkt im RoRo-, Short-Sea- und Automobilbereich herausgebildet hat.
- Niedersächsischer Offshore-Basishafen mit Schwerlastplattform und Offshore-Basishafen für Umschlag, Montage, Errichtungsvorarbeiten sowie Servicestation von Offshore-Windparks
- Flächenreserven in der Größenordnung von mehreren hundert Hektar
- Regionales Hafenentwicklungskonzept
- Engagement in EU-Projekten
- Nähe zum Sea-Airport Cuxhaven/Nordholz
- Der vorhandene B-Planbereich B-110 mit östlicher Hafenerweiterung (LP 4) mit den Produktionsstätten der Offshore-Windenergiefirmen Cuxhaven Steel Construction GmbH (CSC – BARD-Gruppe) und Ambau GmbH
- Das in Betrieb genommene Offshore-Terminal I sowie das im Bau befindliche Offshore Terminal II
- Der vorhandene Bebauungsplan-Bereich B-141 zur östlichen Erweiterung der Offshore-Basis, um weitere Ansiedlungen zu ermöglichen (im LROP als Vorranggebiet ‚hafenorientierte Industrie‘ gekennzeichnet)
- Die im LROP ebenfalls als Vorranggebiet ‚hafenorientierte Industrie‘ gekennzeichnete Fläche östlich des Stadtteils Altenbruch (Wehldorf)

Im Bereich der SG Hadeln ist hervorzuheben die starke touristische Werthaltigkeit von Watt und Grünstrand Otterndorf mit dem dahinter liegenden Ferien- und Freizeitgebiet. In der SG Am Dobrock hat vor allem der Hafen Neuhaus eine erwähnenswerte Funktion. In touristischer Hinsicht und bzgl. naturräumlicher Wertigkeit ist der Bereich Ostemündung zu nennen (u. a. mit dem Natureum Balje im LK Stade).

Zu 4. Ziele/Perspektiven

4.1 Hafen- und Logistikwirtschaft:

Durch die Entwicklung neuer Hafenflächen und Kaianlagen wird am Standort Cuxhaven zukünftig die Basis für weiteres Wachstum gelegt. Zuwächse werden in den kommenden Jahren vor allem beim Umschlag von Offshore-Windenergiekomponenten, Kraftfahrzeugen (Cuxhaven ist nach Bremerhaven und Emden drittstärkster Neuwagen-Umschlagplatz in Deutschland) und im RoRo-Verkehr erwartet. Durch die Einrichtung weiterer Linienverkehre wird dieser für Cuxhaven entscheidende Markt in seiner Bedeutung zunehmen. Cuxhaven profitiert hier auch von seiner günstigen Lage am Weltschiffahrtsweg Elbe, dem Zugang zum internationalen Straßenverkehrs-, Wasserwege- und Schienennetz.

Der Bereich des Fischumschlages, aber auch der Stückgutumschlag hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt. Cuxhaven hat hier Funktionen im Eingang für die Versorgung des regionalen Bedarfes aber auch als Distributionsstandort für u. a. Nord- und Osteuropa im Sinne eines Full-Service-Providers aufbauen können.

Der durch hohe Wachstumsraten geprägte Containerverkehr wird vorrangig über den RoRo-Umschlag im Short-Sea-Bereich abgewickelt. In diesem Markt ist nach Überwindung der aktuellen Krise wieder von einem langsam ansteigenden Wachstum auszugehen.

Die Windenergie ist ein definierter Zukunftsmarkt am Standort Cuxhaven. Hierzu werden die Schwerlastplattform mit dem Alleinstellungsmerkmal der Verschiffung vollständig montierter Anlagen und der Offshore-Basishafen mit den Offshore-Terminals I und II (Liegeplätze 8 und 9) beitragen.

4.2 Energiewirtschaft

Für den maritimen Standort Cuxhaven ist die Nutzung der Offshore-Windenergie eine große ökonomische Chance mit einem großen Potenzial zur Schaffung zahlreicher gewerblicher Arbeitsplätze. Gleichzeitig ist es für einen Standort, der sich in einem längerfristigen Strukturwandel befindet, sehr wichtig, dass der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften z.B. bei Unternehmen, die Komponenten von Windenergie-Anlagen (Gründungskörper, Türme, Rotorblätter, Gondeln) insbesondere für den Offshore-Bereich in Cuxhaven produzieren und / oder montieren, abgedeckt werden kann. Auf dem Stellenmarkt gibt es jetzt schon eine starke Nachfrage nach Arbeitssuchenden mit Qualifikationen im technischen Bereich. Die Agentur für Arbeit Cuxhaven arbeitet bei den Ansiedlungsvorhaben eng mit der Stadt Cuxhaven zusammen und koordiniert entsprechende Aktivitäten z.B. zur Qualifizierung im Bereich der Schweiß- und Stahlbauhandwerke.

Daher hat die Qualifizierung und Weiterbildung von zukünftigen Mitarbeitern der Offshore-Industrie höchste Priorität. Die Stadt und der Landkreis Cuxhaven haben zusammen mit der Bundesagentur für Arbeit, den Bildungsträgern und Schulen, sowie den angesiedelten Offshore-Unternehmen umfangreiche Aktivitäten gestartet, die vom Land Niedersachsen umfassend unterstützt werden. Dazu gehört die kurz- und mittelfristige Förderung von Arbeitslosen durch Weiterbildungsmaßnahmen, Einarbeitungszuschüsse, Trainingsmaßnahmen, finanziert durch die Bundesagentur für Arbeit und den Europäischen Sozial Fonds.

Neben dem konventionellen Energiesektor sowie der Offshore-Windenergie, erstreckt sich die Standortkompetenz in Cuxhaven auf die gesamte energiewirtschaftliche Palette: von nachwachsenden Rohstoffen (z.B. Biogasanlagen) bis hin zu Solar-

technik und Geothermie deckt der Wirtschaftsstandort Cuxhaven mit den unterschiedlichsten Spezialunternehmen auch diese Bereiche der Energiewirtschaft ab.

4.3 Fischwirtschaft

Heute ist Cuxhaven der Standort für die deutsche große Hochseefischerei, kleine Hochseefischerei und die Küstenfischerei (im wesentlichen Krabbenfang). Die Schiffe haben ihre Liegeplätze im „Alten und Neuen Fischereihafen Cuxhaven“.

Gleichzeitig bietet Cuxhaven neben einer Staatlichen Seefahrtsschule als akademische Einrichtung weitere wichtige Bundes- und Landeseinrichtungen direkt vor Ort – u.a. das Niedersächsische Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES) und die Bundesforschungsanstalt für Fischerei.

An keinem Ort in Deutschland wird Fisch so frisch verarbeitet wie in Cuxhaven, was gleichzeitig auch eine logistische Herausforderung darstellt. Renommiertere Hersteller von Fischprodukten, Fischvollkonserven, Händlern, Logistikern und spezialisierten Dienstleistern stellen sich dieser Aufgabe.

Das Zusammenspiel langjähriger Erfahrung und neuester Verarbeitungstechnologien sichert den hohen Qualitätsstandard von Cuxhavens Fischprodukten bei gleichzeitigem Angebot des gesamten Fischsortiments.

Cuxhaven bietet somit ein ausgeprägtes Kompetenzprofil mit ergänzender Infra- und Suprastruktur wie z.B. Kühlhäuser, Lager- und Distributionszentren.

Aus dem alten traditionellen Gewerbe ist heute ein hochtechnisierter schlagkräftiger Wirtschaftszweig geworden, der mit modernsten äußerst effektiven Fischfangmethoden verantwortlich und umweltgerecht, arterhaltend und natürliche Ressourcen schonend arbeitet.

4.4 Pharma- und Biotechnologie

Der Schwerpunkt der Aktivitäten am Biotechnologie-Standort Cuxhaven liegt im Bereich der „roten“ Biotechnologie. Die rote Biotechnologie bezeichnet die medizinische Biotechnologie, die Anwendungen insbesondere im Bereich der Gesundheit zum Ziel haben („rot“ steht hier für die Farbe des Blutes).

Die maritime Prägung der regionalen Unternehmenslandschaft Cuxhavens bietet darüber hinaus interessante Perspektiven auch für die „blaue“ Technologie. Neben einigen in diesem Bereich spezialisierten Betrieben sind Impulse und Synergieeffekte insbesondere mit der Entwicklung der Offshore-Windenergie in der Nordsee zu erwarten. Insbesondere wird in den nächsten Jahren zu erforschen sein, inwieweit eine denkbare Nutzung der Gründungsstrukturen für die Aquakultur (Fischzucht) ermöglicht werden kann. Dieses Thema wird insbesondere vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit der Meeresnutzung von öffentlichem Interesse sein.

Die Fortführung und der Ausbau des Biotech- und Pharmastandortes Cuxhaven wird auch zukünftig Ziel der Agentur für Wirtschaftsförderung sein.

4.5 Tourismus

Heute liegen Cuxhavens touristische Entwicklungspotentiale vor allem in qualitätsorientierten Tourismusangeboten, wie Erholungs-, Natur-, Erlebnis- und Familientourismus. Besonderes Gewicht gilt dabei der Pflege und Entwicklung aller touristischen Zielgruppen.

Durch die Verbindung von Tradition und Innovation ist der Tourismus als dauerhaftes und bedeutendes wirtschaftliches Standbein in der Stadt verankert.

Teilbeitrag Landkreis Stade

Zu 2. Charakterisierung des Planungsraumes

Natürliche Standortfaktoren

Die Elbmarsch, zu der das Alte Land, das Land Kehdingen und das Land Hadeln im Landkreis Cuxhaven gehören, ist in Ufernähe des Stromes zu einem bis 2 m über NN ansteigenden "Hochland" aufgeschlickt, das in Form schmaler Dammufer auch die windungsreichen Unterläufe der Oste, Schwinge, Lühe (Aue) und Este begleitet. Das "Hochland" fällt marscheneinwärts in das feuchte "Sietland" ab, das zum Teil sogar unter das Niveau des Meeresspiegels reicht.

An den tiefsten und besonders stark vernässten Stellen des Sietlandes sind ausgedehnte Moore aufgewachsen, zu denen das Altländer Geestrandmoor zwischen Stade und Buxtehude ebenso zählt wie das Kehdinger Moor, das die weite Niederung zwischen den "Hochländern" von Elbe und Oste erfüllt.

Demgegenüber ist das Marschenhochland mit seinen relativ trockenen und ackerfähigen Böden seit alters her ein agrarischer Gunstraum.

Der Übergang von den Marschen des Elbtales zur Geest wird zwischen Stade und Hamburg durch einen 20-40 m hohen, größtenteils bewaldeten Steilrand gebildet. Hier sind an der Geestrandstraße (heutige B73), die ehemaligen Burgorte Stade, Horneburg und Buxtehude entstanden.

Außerhalb der Industrie- und Gewerbezentren spielen die Landwirtschaft und zunehmend auch der Tourismus die herausragende Rolle.

Gewerbe- und Industrieansiedlung im Unterelbraum (Sektoren):

Die Kreisstadt Stade mit rd. 46.000 Einwohnern ist bereits seit Jahrhunderten das eigentliche politische, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landkreises.

In der Nachkriegszeit hat Stade vom allgemeinen Trend der rohstoff- und exportorientierten Industrien an die Küste profitiert.

Die Lage an der Seeschiffahrtsstraße Elbe und das Energieangebot von 2 Großkraftwerken stellte einen besonderen Standortvorteil für die Ansiedlung von transport-, energie- und flächenintensiven Industrieunternehmen in Stade dar. Mit der Errichtung der Chemieunternehmen DOW Deutschland Anlagengesellschaft mbH und der Aluminiumoxid Stade GmbH begann auch der Ausbau des Seehafens Stade, welcher mit seiner 900 m langen Pier zunächst als reiner Industriehafen konzipiert und mit einer Gesamtfläche von 35 ha 1972 fertig gestellt wurde. Die Hauptumschlagsunternehmen sind auch heute noch DOW im Südhafen und AOS im Nordhafen. Innerhalb dieser Hafenfläche wurde 1985 im Südhafen ein 2.Löschkopf für die DOW und im Nordhafen 1997 eine öffentliche Kaianlage (Nordwest-Kai) mit einer nutzbaren Fläche von 1,8 ha gebaut. Sie wird im Wesentlichen für Mineralstoffumschlag genutzt.

Die Verdrängungsvorgänge infolge des expandierenden Container-Verkehrs im Hamburger Hafen und der Bedarf an örtlichen Container-Umschlagsmöglichkeiten führten

zu einer 2007 begonnenen südlichen Erweiterung des Nordwest-Kais auf insgesamt 400 m mit einer erweiterten Hafenfläche auf 6 ha. Außerdem benötigte das Unternehmen Airbus Deutschland GmbH für die Verladung von Flugzeugteilen eine RoRo-Anlage, welche in die Kaiverlängerung integriert wurde. Die Fertigstellung erfolgte Ende 2008. Kompensationsmaßnahmen werden auf einer Fläche von 8,6 ha im Allwördener Außendeich durchgeführt.

Mit 21.500 (Stand 31.12.2007) sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist Stade das bei weitem wichtigste gewerbliche Zentrum des Kreises, auf das 42 % der gewerblichen Arbeitsplatzkapazität des Landkreises entfallen.

Heute sind in dem Industriegebiet die DOW Deutschland GmbH & CO. KG mit ca. 1600 Beschäftigten, die Aluminium-Oxid Stade GmbH mit ca. 500 Beschäftigten sowie neu die angesiedelte Prokon Nord Energiesysteme GmbH (seit Oktober 2010 unter dem Namen N.prior energy GmbH) mit künftig ca. 400- 500 Beschäftigten in den Tochtergesellschaften, inkl. Eisengießerei, die bedeutendsten Betriebe auf dem Bützflethersand. Heute werden mehrere tausend Arbeitnehmer in den Betrieben an der Elbe zwischen Grünendeich und Freiburg beschäftigt.

Weitere wichtige Betriebe im Planungsgebiet oder im unmittelbaren Einwirkungsreich sind die Stähler Agrochemie, die Airbus Deutschland GmbH, die Hafenwirtschaft (Hafenbetriebs GmbH & Co. KG) sowie die Hatecke GmbH in Drochtersen und Meyer AG, Wischhafen. Die fünf größten Branchen (Fahrzeugbau, Chemische Industrie, Metallerzeugung/-bearbeitung und Ernährungsgewerbe, Entsorgung) umfassen ca. 2/3 der industriellen Arbeitsplätze im Kreisgebiet.

Infrastrukturelle Rahmenbedingungen:

Hauptentwicklungslinien im Landkreis Stade sind einerseits entlang des Elbufers (Stade/Bützfleth, Drochtersen), das sich zum bevorzugten Industriestandort entwickelt hat, zum anderen die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesstraße B 73 sowie die parallel geführte Eisenbahnstrecke Hamburg – Cuxhaven. Dieser Verkehrsband verbindet die beiden Städte Stade und Buxtehude sowie die Grundzentren Horneburg und Himmelpforten mit den Zentren Cuxhaven und Hamburg.

Die B73 als derzeitige Hauptverkehrsstraße ist zzt. die einzige überregionale Straßenverbindung nach Hamburg und an das überregionale Straßennetz. Mit bis zu 28.000 Kfz/24 h ist sie über ihre Leistungsfähigkeit hinaus belastet.

Eine Verbesserung und Entlastung ist durch die Freigabe der A26 zwischen Stade und Horneburg eingetreten.

Der Seehafen Stade an der Seeschiffahrtsstraße Elbe wird auch in Zukunft entscheidend an der Sicherung und weiteren Belebung des Industriestandortes Stade teilhaben.

Zu 3. Zustandsanalyse (Bestandsdarstellung und -bewertung)

teilräumliche Betrachtung

Gewerbe- und Industriegebiete, Sondergebiete

Gewerbegebiete mit unmittelbarer Bedeutung für den Planungsraum bestehen auf dem Gebiet der Stadt Stade mit dem Gewerbe- und Industriegebieten auf dem

Bützflether Sand.

Dieses Gebiet wird zurzeit durch die Aufstellung von Bauleitplänen der Stadt Stade planungsrechtlich abgesichert. Darüber hinaus ist das Gebiet im Regionalen Raumordnungsprogramm 2004 für den Landkreis Stade als Vorranggebiet für hafenorientierte industrielle Anlagen ausgewiesen.

Östlich der Schwinge ist im Flächennutzungsplan der Stadt Stade das Gebiet als gewerbliche Bauflächen bzw. eingeschränkte gewerbliche Bauflächen ausgewiesen.

Mit derselben raumordnerischen Funktion ist ein Gebiet auf der Elbinsel Krautsand, Am Ruthenstrom, in der Gemeinde Drochtersen belegt. Auch dieses Gebiet ist bauleitplanerisch abgesichert (Bebauungsplan Nr. 37 „Krautsand-Ruthenstrom“ und Nr. 37 A „Industrie- und Hafenanlagen Krautsand-Ruthenstrom“). Der unmittelbar anschließende Bebauungsplan Nr. 37 B steht kurz vor der Rechtskraft. Zurzeit befindet sich ein Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 10 zur Nutzung des Kotterbachsees in der Aufstellung.

Die gleiche raumordnerische Funktion gilt für die Wischhafener Süderelbe mit Hafenanleger (Ver- Entsorgung Helgoland) mit angrenzendem Gewerbegebiet (Bebauungsplan Nr. 11, „Gewerbegebiet an der Süderelbe“).

Ein drittes kleineres Gewerbegebiet unmittelbar an der Elbe ist der Gewerbe- und Freizeitpark Grünendeich. Hierfür existiert ebenfalls ein Bebauungsplan (Nr. 10 „Gewerbe- und Freizeitpark“) der Gemeinde Grünendeich.

Häfen in der Bauleitplanung

Nach der Verordnung für die Häfen im Regierungsbezirk Lüneburg vom 21.03.1986, geändert durch Verordnung vom 21.08.1986, bestehen im Landkreis Stade an der Elbe und deren Nebenflüsse folgende Häfen:

- ✚ Freiburg (Elbe)
- ✚ Wischhafen
- ✚ Umschlagstelle an der Wischhafener Süderelbe
- ✚ Drochtersen-Dornbusch
- ✚ Drochtersen-Am Ruthenstrom
- ✚ Drochtersen-Gauensiek
- ✚ Drochtersen-Assel
- ✚ Drochtersen-Barnkrug
- ✚ Drochtersen-Abbenfleth
- ✚ Stade-Bützfleth
- ✚ Stadersand
- ✚ Umschlagstelle der NDS an der Schwinge
- ✚ Stade
- ✚ Tankerlöschbrücke Stader Sand
- ✚ Grünendeich
- ✚ Steinkirchen
- ✚ Buxtehude
- ✚ darüber hinaus besteht noch der Yachthafen in Jork-Neuenschleuse

Im Regionalen Raumordnungsprogramm 2004 für den Landkreis Stade (RROP) sind Vorrangstandort für Seehäfen, für Häfen und für Sportboothäfen festgelegt.

Bauleitplanerisch sind die Häfen in

- ✚ Wischhafen (B-Plan Nr. 11 „Gewerbegebiet an der Süderelbe“)
- ✚ Drochtersen-Krautsand (Bebauungsplan 37 A „Industrie- und Hafenanlagen Krautsand Ruthenstrom“)

- ✚ Stade
- ✚ Hollern-Siebenhöfen (Sondergebiet im Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Lühe und Bebauungsplan 7 der Gemeinde Hollern-Twielenfleth „Innen- und Außendeichgelände Siebenhöfen“)
- ✚ Steinkirchen-Wetterndorf (Sondergebiet und gewerbliche Baufläche; Bebauungsplan 10, Gemeinde Steinkirchen „Gewerbe- und Freizeitpark“)
- ✚ Grünendeich (Flächennutzungsplan Sondergebiet Hafen; Bebauungsplan 6 „Hafen Grünendeich“)
- ✚ Jork (Sondergebiet im Flächennutzungsplan der Gemeinde Jork)

Art und Lage von Großbetrieben mit direkten/indirekten Auswirkungen auf die Natura 2000 Schutzgüter

Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH, Werk Stade

Erster Spatenstich	Oktober 1969
Produktionsbeginn	April 1972
Größe der Werks geländes	550 Hektar
Anzahl der Mitarbeiter	Rund 1500
Auszubildende	Rund 105
Auswärtige Firmen	Rund 400
Nettoproduktion	185.000 Tonnen im Monat

Wichtigster Grundstoff für die Produktion in Stade ist Steinsalz, das durch Aussolung in nahe gelegenen Salzstöcken gewonnen und über eine unterirdische Pipeline zum Werks gelände gefördert wird.

Aus der konzentrierten Salzsole entsteht durch effiziente und Ressourcen schonende Elektrolyse-Verfahren die Basis für weitere Produktionsstufen: Wasserstoff und Natronlauge, die zum Teil aufbereitet und verkauft werden, und Chlor, das ausschließlich im Werk weiterverarbeitet wird. Grundstoffe für die Produktion im Werk Stade sind außerdem Ethylen und Propylen sowie Methanol, Acetat, Phenol und Anilin, die über eine lange Kette integrierter Prozesse und Verarbeitungsstufen zu fertigen Endprodukten veredelt werden.

(Quelle: <http://www.dow.com/facilities/europe/stade/> am 18.08.08)

Aluminium Oxid Stade GmbH

Neben den DOW-Anlagen wurde in den Jahren 1970 - 1973 die Oxidfabrik der Aluminium Oxid Stade GmbH (AOS) gebaut.

Die AOS-Oxidfabrik umfasst ein ca. 55 ha großes Gelände.

Ende 1973 wurde die Produktion aufgenommen. Die installierte Produktionskapazität hat bereits die Millionengrenze für Aluminiumoxid bzw. Aluminiumhydroxid pro Jahr überschritten. Gleichzeitig wurden die spezifischen Emissionen deutlich reduziert.

Die Aluminium Oxid Stade GmbH ist eine Umarbeitungsgesellschaft, die der DADCO Alumina & Chemicals Ltd. gehört.

Der Rohstoff für die Aluminiumoxid-Produktion ist der Bauxit.

Es wird typisches "sandy"-Aluminiumoxid von hoher Reinheit produziert. Mit Hilfe der später entwickelten Nassoxidation wird ein sehr weißes Hydroxid in getrockneter oder feuchter Form hergestellt.

Der hohe Standard von Produktion und Qualität wird durch ein Qualitätsmanagementsystem gewährleistet. Das System wird durch die Zertifizierung entsprechend der Norm EN ISO IEC 17025:2005 bestätigt.

Die Produktion von Aluminiumhydroxid und Aluminiumoxid erfolgt auf der Grundlage des Bayer-Verfahrens. Mit Hilfe von Natronlauge wird Aluminiumhydroxid aus Bauxit gewonnen.

Durch Zusatz von Natronlauge werden die im Bauxit enthaltenen Aluminiumbestandteile gelöst. Das Produkt ist Aluminiumoxid - ein weißes Pulver.

Der Bayer-Prozess fordert einen beträchtlichen Einsatz an Wärmeenergie.

(Quelle : <http://www.aos-stade.de/index.html> am 18.08.08)

PN Bioethanol Elbework GmbH & Co. KG

Die Bioethanolanlage befindet sich am nördlichen Rand von Stade direkt am Elbe-Tiefwasserhafen auf dem ehemaligen Gelände der Hydro Aluminium GmbH. Wesentliche Daten zur Anlage sind:

Ende 2007 wurde der Probetrieb aufgenommen. Dieser dauert noch an, um weitere Optimierungen zu erreichen. 2011 soll die Anlage im Dauerbetrieb arbeiten

Anlagentechnik: Eigenentwicklung auf Basis einer Rekombination von in der Lebensmittel- und Chemieindustrie verwendeten Verfahren

Rohstoffe: ca. 270.000 t Weizen pro Jahr

Ertrag: 300.000 l Bioethanol (99,9%) am Tag,

Jahreskapazität: bis zu 100.000 m³.

Als Nebenprodukte werden hochwertige Koppelprodukte für die Nahrungs- und Futtermittelindustrie erzeugt.

PN Rotor GmbH

Das Werk der PN Rotor GmbH befindet sich am nördlichen Rand von Stade direkt am Elbe-Tiefwasserhafen auf dem ehemaligen Gelände der Hydro Aluminium GmbH. Wesentliche Daten zur Anlage sind:

Produktionsbeginn: Ende 2007

Rohstoffe: Glas- und kohlefaserverstärkte Kunststoffe

Produktionsdaten: Blattlänge: 56,5 m, Gewicht: 16,5 t

Produktionskapazität: 300 Blätter (ab 2010 ca. 60 m Rotorlänge)

PN Ersatzbrennstoff (EBS)-Kraftwerk ist im Bau. Eisengießerei (PNCasting Technology GmbH (40.000 t/a Kapazität) befindet sich im Bau bzw. Probetrieb.

Verkehrsverbindungen überregionaler Bedeutung (ausgenommen Elbe)

Der Bau der Autobahn A26 (Gesamtfertigstellung 2018) und die Elbquerung im Zuge der A20 (Fertigstellung 2020), die Realisierung der S-Bahnverbindung zwischen Hamburg und Stade seit Dezember 2007 und die zügigen Planung

und Realisierung der Küstenautobahn A20, sind Verbesserungen und Grundlagen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen (siehe Punkt 3.2).

4. Ziele / Perspektiven mögliche relevante Pläne/Projekte Konkret beantragte Vorhaben

Planung der A20	Einleitung des Raumordnungsverfahrens Nov. 2007, Landesplanerische Feststellung Ende 2008, Linienbestimmung des Bundesverkehrsministeriums vom 25.06.2010
Kohlekraftwerk der E.ON	Scopingtermin am 10.09.07 für die UVS für das Kraftwerk und den Hafen Besprechung der überarbeiteten Unterlagen am 03.04.08
Ersatzbrennstoff-Kraftwerk PROKON NORD Energiesysteme GmbH	Vorbescheid gem. §9 BImSchG am 10.01.08 1. Teilgenehmigung gem. § (BImSchG am 09.06.08 Zulassung des vorzeitigen Beginns gem § 8 a BImSchG am 31.07.08
Kohlekraftwerk und Gaskombianlage der DOW	Scopingtermin am 26.05.08
Erweiterung Hafen Bützfleth	Plangenehmigung für die erste Ausbaustufe am 08.02.2007; Scopingtermin für die 2. Stufe am 16.05.2007 Zzt. Planfeststellungsverfahren
380-KV-Leitung Stade-Dollern	Scopingtermin im Aug 2008 Zzt. Planfeststellungsverfahren

Zu 4.1 teilträumliche Betrachtung

Im Zeitraum bis ca. 2020 beabsichtigte Planungen/Vorhaben

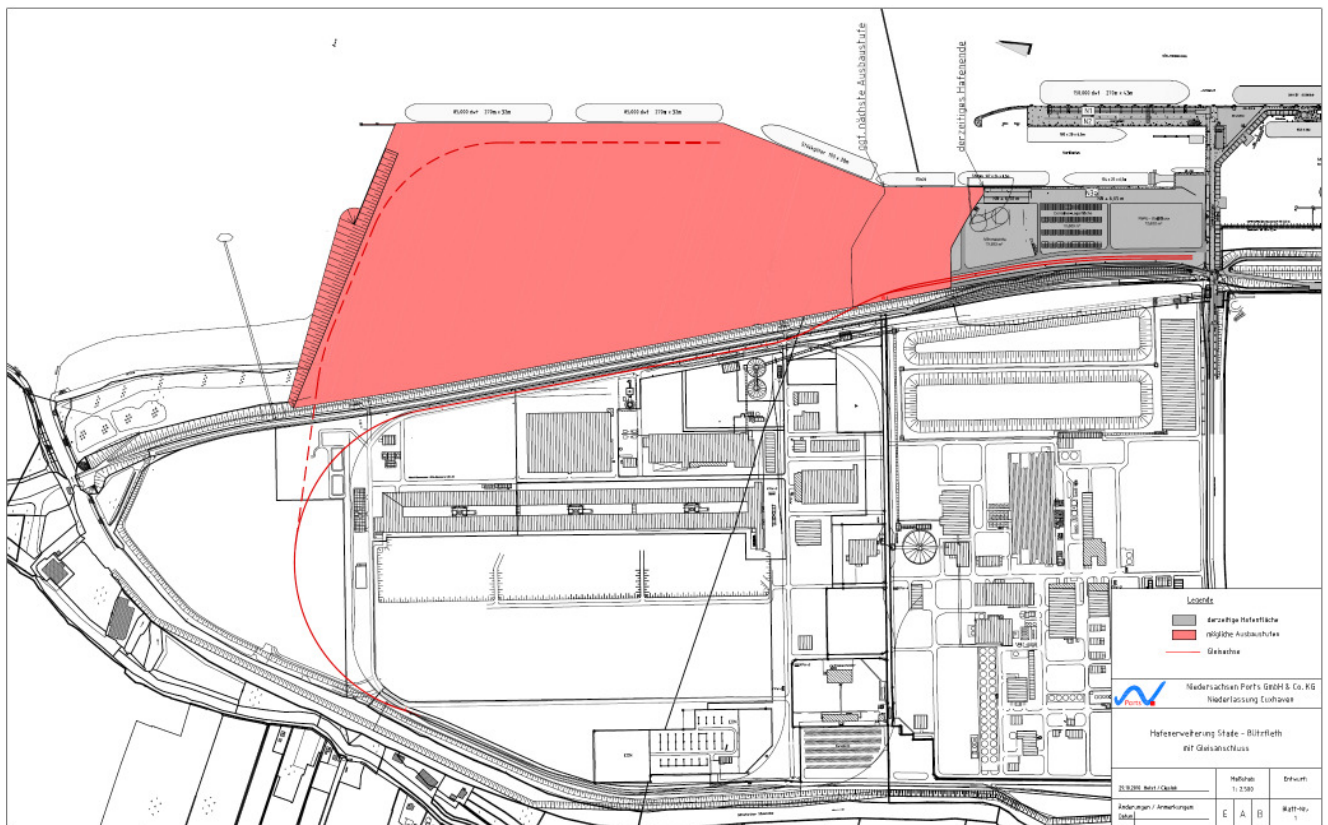
Hafenerweiterung:

Durch zunehmende Dynamik im Hamburger Hafen entstand weiterer Bedarf an öffentlichen Kaianlagen. Projektiert wurde nördlich des bestehenden Nordwest-Kais eine Hafenerweiterung von 42 ha mit Gleisanschluss. Dazu kommen 30 ha für Schiffs Liegeplätze und Zufahrten. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sollen auf einer Fläche von 300 ha im Bereich Asselersand durchgeführt werden. Diese Maßnahme befindet sich in der Genehmigungsphase, die voraussichtlich Ende 2012 abgeschlossen sein wird. Die Fertigstellung ist in Teilabschnitten geplant, die sich an der konkreten Bedarfsentwicklung orientieren.

Die Bedeutung der Hafenentwicklung liegt in dem Angebot ausreichender Umschlagsmöglichkeiten für den leistungsfähigsten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger, der Schifffahrt. Dies stärkt den Industriestandort Stade und gibt Impulse für die Wirtschaft in dieser Region. Im Schiffs- und Straßenverkehr wird die Hafenanlage

eine Entlastung bewirken: Schiffe im Short-Sea-Bereich (kleine Schiffe im europäischen Fahrtgebiet) müssen nicht mehr die gesamte Elbe bis zum Hamburger Hafen hinauf fahren. Sie können schon hier ihre Güter löschen, aber auch Container aus dem Raum Stade aufnehmen, die dann nicht mehr nach Hamburg transportiert werden müssen. Dies wird auch zur Entspannung der Verkehrssituation im Raum Hamburg beitragen.

Die Vorhabenflächen befinden sich nicht in Natura-2000-Gebieten. Sie befinden sich allerdings in der Nähe zu ihnen und außerdem zu dem FFH-Gebiet 2323-392 'Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen' und zum EU-Vogelschutzgebiet 2323-401 'Unterelbe bis Wedel'. Es wurden jedoch in der Umweltverträglichkeitsstudie keine erheblichen Beeinträchtigungen prognostiziert. Die Kompensationsflächen befinden sich im FFH-Gebiet 2018-331 'Unterelbe' und dem EU-Vogelschutzgebiet 2121-401 'Unterelbe'. Die geplanten Maßnahmen orientieren sich jedoch in Übereinstimmung mit den dortigen Erhaltungszielen.



(und sonstige vorh. Dateien)

Industrieansiedlung/-erweiterung

Im Industriegebiet Büttflethersand sind zurzeit die

- DOW Deutschland Anlagengesellschaft mbH, Werk Stade,
- die Aluminium Oxid Stade GmbH,
- die PROKON Nord Energiesysteme GmbH,
- die NEG Nordentsorgung GmbH,
- die AIR LIQUIDE industrielle Gase GmbH & Co. KG,
- die AIR PRODUCTS GMBH und
- die Buchen UmweltService GmbH

angesiedelt.

Auf dem Stader Sand

- die Stähler Deutschland GmbH & Co. KG,
- die Hinrich König KG GmbH & Co ,
- die Bertschi GmbH, Containerbahnhof Brunshausen und die
- Alfred Talke Logistik Services GmbH & Co. KG.

Kraftwerksplanungen:

Planungen der DOW, Stand: Scopingpapier 08.05.08

Gaskraftwerk

Feuerungswärmeleistung	1.300 MW _{th}
Bruttoleistung	ca.190 MW _{el}
KWK Wärme	ca 300 MW _{th}
Brennstoff Gas	100.000 m³/h
Zusatzbrennstoff Wasserstoff	bis 160 MW _{th}
Kühlung per Kühlwasser	5 m³/s
Schornsteinhöhe	130 m
Kesselhaushöhe	118 m
Inbetriebnahme	2015

Steinkohlekraftwerk

Feuerungswärmeleistung	2000 MW _{th}
Bruttoleistung	Ca. 900 MW _{el}
KWK Prozessdampf	Ca. 300MW _{th}
Netto-Wirkungsgrad	> 46 %
Brennstoff	Steinkohle
Zusatzbrennstoff	Wasserstoff
Kühlung per Kühlwasser	5 m³/s
Schornsteinhöhe	180 m
Kesselhaushöhe	125 m
Inbetriebnahme	2015

PROKON Ersatzbrennstoffbehandlungsanlage

Feuerungswärmeleistung	Ca. 70 MW _{th}
Bruttoleistung	Ca. 15 MW _{el}
Netto-Wirkungsgrad	> 46 %
Brennstoff	Ersatzbrennstoff
Schornsteinhöhe	100 m
Kesselhaushöhe	40 m
Inbetriebnahme	

E.ON Steinkohlekraftwerk

Feuerungswärmeleistung	Ca.1800 MW _{th}
Bruttoleistung	Ca. 830 MW _{el}
Netto-Wirkungsgrad	> 46 %
Brennstoff	Steinkohle

Schornsteinhöhe	180 m
Kesselhaushöhe	107 m
Inbetriebnahme	2014

Straßenplanungen:

- ▶ Aktuelle großräumige Straßenplanungen und Baumaßnahme ist die A26 von Stade bis zur A7 in Hamburg. Diese Maßnahme wird voraussichtlich bis 2014 abgeschlossen sein.
Des Weiteren erfolgt für die A20 „Küstenautobahn“ zzt. die Grobplanung (Raumordnungsverfahren). (siehe Punkt 3.2)
- ▶ Darüber hinaus sieht der aktuelle Bundesverkehrswegeplan noch Umfahrungen im Zuge der B73 vor. Diese Planungen liegen aber außerhalb des Planungsraumes.

Möglichkeiten der Kooperation von Industrie, Gewerbe und Naturschutz:

Im Juni 2008 wurde das „stade-project 2021“ gestartet. Das Projekt wird durch das Land Niedersachsen gefördert. Ziel dieses Projektes ist ein ganzheitliches Industrie-flächenmanagement in der Stadt und im Landkreis Stade.

Auf Basis einer Erhebung der Standort-, Flächen- und Ansiedlungspotenziale insbesondere in den Bereichen Chemie, Luftfahrt, Energie sowie Hafen und Logistik werden Teilprojekte im industriellen Bereich mit dem Ziel entwickelt, innovative Unternehmensansiedlungen und -erweiterungen mit hohem Wachstums- und Beschäftigungspotenzial zu erreichen.

Hierzu werden gemeinsam mit der in der Region Stade ansässigen Industrie Geschäftspläne für industriell-gewerbliche Einzelprojekte erarbeitet. Die Schwerpunkte des Projekts liegen im Bereich der innovativen Flächenentwicklung- und Vermarktung sowie der Unternehmensansiedlung.

Im Übrigen beabsichtigt Hamburg einen Master-Plan 5: Seehäfen im Unterelberaum.

Teilbeitrag Landkreis Harburg:

Projekt „Marina Stöckte“:

Es besteht eine Planung zum Ausbau des historischen Stöckter Hafens im Gebiet der Stadt Winsen/L. Hier soll eine Marina für Sportboote unmittelbar an der Mündung der Ilmenau in die Elbe entstehen. Verbunden mit dieser Marina ist die Erhaltung des Bestandes der Werft Eckhoff, dort in der vierten Generation tätig, sowie das überregional wirkende touristische Projekt eines Liegeplatzes für Traditionsschiffe, die im Rahmen eines sozialen Projektes in Zusammenarbeit mit der Werft bereits heute restauriert werden. Es besteht noch keine rechtlich verfestigte Planung. Die städtischen Gremien sind mit der Projektskizze betraut. Zum Ende des Jahres 2011 ist mit einer Verwaltungsvorlage zur Überplanung des Areals zu rechnen. Planungsträger sollen als PPP-Vorhaben die private Eigentümer und die Stadt Winsen/Luhe sein.

Punkt 3. Zustandsanalyse

3.2. Teilräumliche Betrachtung

Verkehrsverbindungen überregionaler Bedeutung

Bundesfernstraßen – A 20 Elbquerung

Planungsstand

Im Planungsraum des IBP wurde am 28.07.2005 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Linie nach § 16 FStrG (Fernstraßengesetz) für die A 20 mit einer festen Querung der Elbe bestimmt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden anschließend verschiedene Quermöglichkeiten der Elbe genauer untersucht. Die Vorentwurfsunterlagen mit einer optimierten Tunnellösung sind Ende 2008 vom BMVBS mit einem Gesehenvermerk versehen worden. Am 16.04.2009 ist hierzu ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Die Einwendungen im Rahmen des Vorhabens wurden im Dezember 2010 erörtert. Nach gegenwärtigem Zeitplan ist mit einem Planfeststellungsbeschluss im ersten Quartal 2012 zu rechnen. Der Baubeginn ist hiernach für das zweite Quartal 2014 und die Verkehrsfreigabe für 2020 vorgesehen.

Flächeninanspruchnahme

Die gesamte Länge des geplanten Abschnitts beträgt 13,5 km, wobei die Elbe mit einem 5,671 km langen Tunnelbauwerk (Schildvortrieb) gequert wird. In Niedersachsen wird das Gebiet der Gemeinde Drochtersen gequert, wovon der Planfeststellungsabschnitt für Niedersachsen eine Länge von 9,32 km aufweist.

Die genaue Lage ist dem beigefügten Übersichtslageplan zu entnehmen. Als wichtige Randbedingungen für die Bemessung der Tunnellänge ist die Vermeidung der Inanspruchnahme der europäischen Schutzgebiete an der Unterelbe eingegangen. Durch die Anlage und den Bau der A 20 werden ca. 100 ha beansprucht, wobei ca. 20 ha Flächen versiegelt werden. Aufgrund der naturschutzrechtlichen Anforderungen werden weitere 120 ha für Kompensationsmaßnahmen benötigt.

Die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sind auf landeseigenen Flächen im Nahbereich des Gauensieker Sandes und des Asseler Sandes (Binnen-deich) vorgesehen.

Fortführung A 20 – Weitere Vorhaben

Die A 20 soll Richtung Stade über die A 26 an das Fernstraßennetz angeschlossen werden. Dieser Abschnitt von der K28 bei Drochtersen, bis an den ersten Abschnitt der A 26, befindet sich außerhalb des Planungsraumes des IBP. Für diesen Abschnitt ist im Oktober 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Mit einem Planfeststellungsbeschluss ist nach gegenwärtigem Zeitplan Ende 2012 zu rechnen.

Die Verkehrsfreigabe ist z.Zt. für 2018 terminiert.

Die Weiterführung der A 20 von Drochtersen über Bremervörde bis zur A 28 bei Westerstede (Küstenautobahn) befindet sich in der weiteren Planung. Das Raum-

ordnungsverfahren ist am 29.01.2009 mit der landesplanerischen Feststellung abgeschlossen worden. Am 25.06.2010 ist die Linienbestimmung des BMVBS für die gesamte Strecke erfolgt. Zurzeit werden in einzelnen Planungsabschnitten die Vorentwurfsunterlagen erarbeitet.