

Ein gemeinsames Projekt zur Entwicklung der Stader Industrieinfrastruktur



# Positionspapier

der Stader Wirtschaft zur Industriegleisverlegung Stade Nord



chemcoastpark  
stade

industries energy logistics

## Situation

Die Hansestadt Stade liegt im nördlichen Niedersachsen an der Elbe und gehört zur Metropolregion Hamburg. Mit mehr als 46.000 Einwohnern ist sie Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises. Stade ist das industrielle Zentrum der Region und zählt über 4.500 Betriebe, in denen mehr als 24.000 Menschen arbeiten. Die Wirtschaftsstruktur ist geprägt durch das produzierende Gewerbe in den Kernbranchen Chemie, Energie und Luftfahrt. Mehr als ein Drittel aller Arbeitsplätze Stades finden sich dort. Die Salzvorkommen, der Seehafen Stade und Flächen an der Elbe führten in den 1970er Jahren zur Ansiedlung mehrerer großer Industrieunternehmen, die der Stadt und der Region eine Vielzahl von Arbeitsplätzen an der Elbe brachten. Der Industriestandort Stade Nord wird seit einiger Zeit unter dem Namen chemcoastpark stade weiterentwickelt und vermarktet.

Stade liegt direkt an der zweigleisigen Eisenbahnlinie Hamburg-Cuxhaven. Die Verbindung läuft über Buxtehude und Harburg nach Hamburg. Hier verkehren neben dem Personenverkehr (S-Bahn und Metronom) auch die für die Industrie unerlässlichen Güterzüge. Der einspurige Gleisanschluss des chemcoastpark stade sowie des Seehafens Stade führen derzeit durch die Innenstadt und über vier höhengleiche Bahnübergänge. Im Seehafen Stade wurden im Jahr 2013 rund 6 Mio. Tonnen Güter in Form von Flüssigchemie und Massengütern umgeschlagen. Damit ist der Hafen die logistische Drehscheibe im Industriegebiet und einer der bedeutendsten See- und Binnenhäfen in Niedersachsen. 2013 wurde das neue, 4 ha umfassende Multifunktionsterminal am Standort in Betrieb genommen. Eine zusätzliche Erweiterung um 23 ha Terminalfläche wird derzeit geplant. Der Ausbau der Schienenanbindung des Seehafens ist in dieser Entwicklung ein großes Zukunftsprojekt. Als Gemeinschaftsunternehmen einiger Akteure vor Ort wird der Industriebahnhof Stade (IBB) als Kombi-Terminal „Straße-Schiene“ genutzt. Hier wurden im Jahr 2013 ca. 9000 Containereinheiten umgeschlagen.

Die Verlegung der aktuellen Gleistrasse 1263 (Gleisanlage der DB Netz AG) ist durch unterschiedliche Studien zur infrastrukturellen Entwicklung untersucht worden. Die Gleistrasse 1263 verbindet das Industriegebiet Stade Nord und den IBB mit dem DB-Hauptgleis Hamburg-Cuxhaven. Stadtentwicklungspolitische Gründe haben dazu geführt, die derzeit nicht mehr genutzten Flächen im Rangierbereich des Stader Bahnhofs und weitere Flächen mit einer neuen Planung zu versehen. Eine langfristige Verlegung der Gleise ist demnach notwendig und wurde in einem einstimmigen Ratsbeschluss festgehalten. Auslöser hierfür war die aktuelle Planung des 5. Bauabschnittes der BAB A 26. Verschiedene Szenarien sehen eine neue Gleisanlage in unterschiedlichen Trassen parallel zum geplanten 5. Bauabschnitt der A 26 östlich der Stadt vor.

**Dieses Positionspapier zeigt auf, warum die Realisierung einer neuen Gleisinfrastruktur in Stade-Nord eine erforderliche Maßnahme ist. Ferner legt es dar, dass Unternehmen, Verbände und Politik in Stade an einem Strang ziehen und ein gemeinsames Interesse verfolgen!**



# Konzept und Bewertung

Beide Gleise werden schnellstmöglich unter der Prämisse, möglichst wenig Flächenverbrauch zu generieren, in Parallellage geführt. Die Aufstellgruppe wird im nördlichen Bereich angeordnet, so dass im südlichen Bereich sowohl engere Radien als auch größere Neigungen in der Trassierung möglich werden. Durch diese Anordnung kann eine rechtwinkliger Querung mit der BAB A 26 bei km 0,0 geplant und so die Dimension des Kreuzungsbauwerks gegenüber der „stadtfernen“ Variante begrenzt werden.

Im weiteren Verlauf wird die Strecke von km 0,4 bis km 2,0 in Parallellage zur BAB A 26 auf deren östlicher Seite geführt. Der Abstand zur Autobahn beträgt nach Abstimmung mit der Landesbehörde für Straßenbau 30 m. Bei km 1,0 wird die Altländer Straße mit einem Brückenbauwerk über die BAB A 26 und die Strecke 1263 geführt. Unmittelbar hinter der Querung Altländer Straße wird damit begonnen, die dreigleisige Aufstellgruppe anzuordnen. Die Nutzlänge der Aufstellgleise beträgt 750 m. Unmittelbar hinter der Aufstellgruppe wird die Neubaustrecke in die Bestandsstrecke geführt.

## Realisierungsaspekte

Die Variante „Stadtfern +“ wird von den Akteuren am Standort klar bevorzugt. Aus diesem Grund soll diese Variante Inhalt des angestrebten Planfeststellungsverfahrens sein. Auf der Hand liegen deutliche trassierungstechnische Vorteile, so ein Gutachten des Planungsbüros „Inros Lackner AG“. Hinzu kommt, dass durch diese Variante der Trassenführung die Abstände zur Wohnbebauung maximiert werden.

Die geplante Anordnung der Aufstellgleise im Norden führt dazu, dass im Bereich der Ausfädelung aus der Strecke 1720 engere Radien gewählt werden können. Dadurch wird das geplante Gleisdreieck minimiert. Aufgrund der nahezu rechtwinkligen Querung der BAB A 26 ist es möglich, das Kreuzungsbauwerk in seiner Längswirkung zu minimieren, und weiterhin können die Gleise zwischen Gleisdreieck und BAB A 26 möglichst parallel zu den Grundstücksgrenzen angeordnet werden. Dies hat den Vorteil, dass eine geringere Anzahl an Grundstücken betroffen ist.



Das Schaubild stellt mit der rot gestrichelten Linie die geplante BAB A 26 und lila gestrichelt die geplante Gleistrasse 1263 „Stadtfern +“ dar. Mit dieser Darstellung zeigt sich, wie unter der aktuellen Lage die planrechtlichen Grundlagen für die Zukunft aufgestellt und rechtlich durch eine Änderung der aktuellen Planfeststellung fixiert werden können.

# Schlussfolgerung und Forderungen

Auslöser der Diskussion und der Problemstellung ist das aktuelle Planfeststellungsverfahren zur BAB A 26 5. Bauabschnitt. Wird das Projekt nach der aktuellen Planung umgesetzt und die Baumaßnahme zur Querung der Altländer Straße so realisiert, wird eine zukünftige Gleisverlegung außerhalb der Stadtgrenze unmöglich und die zukünftige Erweiterung von Seehafen und Industrie in Stade Nord stark eingeschränkt. Die neue, von uns favorisierte Gleistrasse ist an die der A 26, 5. BA, angelehnt und erfordert Änderungen hinsichtlich der Querung der Bundesautobahn mit der Gleisanlage. Außerdem sind wegen der heute schon dichten Verkehrsfolgen auf der Hauptstrecke zwei Aufstellgleisgruppen erforderlich, damit Züge zusammengestellt werden bzw. auf die Ausfahrt warten können.

**Eine leistungsfähige Gleisinfrastruktur ist maßgeblich entscheidend für die zukünftige Entwicklung der Stader Industrie, des Seehafens und somit auch aller kleinen und mittelständischen Zulieferunternehmen im chemcoastpark stade. Damit die schienengebundene Erschließung der Unternehmen im chemcoastpark stade langfristig gesichert wird und eine optimale Anbindung an das Schienennetz Cuxhaven-Hamburg und auch Stade-Bremerhaven gewährleistet ist, stellen die hier eingebundenen Unternehmen und Träger öffentlicher Belange folgende Forderungen:**

-  Die Entwicklungsträger (Bund, Land und Hansestadt Stade) sollen in den gemeinsamen Dialog treten und die Baumaßnahmen zielgerichtet und aus einer Hand gestalten und realisieren. Somit soll eine Vollintegration beider Planfeststellungsverfahren (BAB A 26 und Gleisverlegung) zu einer höheren Effektivität und besseren Kostenteilung führen.
-  Mindestens und im ersten Schritt soll das Industriegleis als eingleisige Strecke ohne Oberleitung neu gebaut werden. Nach Bedarf und in darauffolgenden Schritten können dann ein 2. Gleis gebaut und eine Elektrifizierung vorgenommen werden.
-  Das Stammgleis 1263 zwischen der Hauptstrecke Stade-Hamburg und den Hafen- und Industriegebieten an der Elbe ist neu zu planen und zu bauen. Die Bestandsgleisstrecke zwischen Symphonie und dem ehem. Güterbahnhof soll aufgegeben und zurückgebaut werden.
-  Die aktuell geplante Höhenlage zwischen BAB A 26 und der querenden Altländer Straße soll in der Planfeststellung getauscht werden. Das würde bedeuten, dass die A 26 dann „unten“ liegt und die Altländer Straße „oben“ hinüberführen soll.
-  Das neue Gleis soll die BAB A 26 im Bereich „Benedixland“ unterqueren, und die Anbindung an das Hauptgleis 1720 soll im Signalbereich Bhf. in beide Fahrrichtungen erfolgen („Trompete“).
-  Aufstellgruppen und Rangiergleise sollen in vollem Umfang entlang der dargestellten Trasse langfristig realisierbar sein.

Dieses Papier wird unterstützt von von:



chemcoastpark  
stade

industries energy logistics

chemcoastpark stade Hökerstraße 2 (Rathaus) · 21682 Stade  
T 04141 401-146 · F 04141 401-142 info@chemcoastpark-stade.de  
chemcoastpark-stade.de

Dieses Papier wird mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.

