

Vorlage Nr. VI/93/2008
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 0

Vorzugsvariante für die Anbindung des Überseehafens an die BAB A 27

A Problem

Am 18.11.05 erteilte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine grundsätzliche Finanzierungszusage über 100 Mio. € für die von der Stadt Bremerhaven beantragte Lösung eines halboffenen Trogbauwerkes in der Cherbourger Straße zur Anbindung des stadtbremischen Überseehafens an die BAB A 27. Diese Finanzierungszusage erfolgte vor der „technischen“ Genehmigung des Vorhabens und vor der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens. Am 29.06.06 hat der Senat nach Zustimmung durch die Wirtschaftsförderungsausschüsse der Stadt Bremerhaven Mittel für Planung, Projektsteuerung und Bauleitung in Höhe von 19,2 Mio. € bewilligt. Nach dem Bremischen Landesstraßengesetz ist für dieses Vorhaben eine Planfeststellung erforderlich. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind alle Varianten, die für die Lösung der Aufgabenstellung in Frage kommen, angemessen zu untersuchen. Die daraus abzuleitende Vorzugsvariante wird Gegenstand der Entwurfsplanung und des Planfeststellungsantrages. Die Finanzierungszusage des Bundes war somit keine Vorgabe für eine zu bevorzugende Lösung.

Zahlreiche Ingenieurbüros sind eingeschaltet worden mit der Aufgabe, in Frage kommende Varianten zu ermitteln und diese in ihren Auswirkungen zu beurteilen hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Sicherheit, der städtebaulichen Einfügung, insbesondere im Hinblick auf zu erwartende Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, der Inanspruchnahme des Naturhaushaltes, der Realisierbarkeit und der Wirtschaftlichkeit.

Planungsgrundlage waren umfangreiche Verkehrserhebungen, die vom Stadtplanungsamt 2006 durchgeführt wurden, sowie eine aktualisierte Hafenumschlagsprognose durch das Institut für Seeverkehr und Logistik (ISL). Der Prognosehorizont reicht bis in das Jahr 2025.

Eine hervorgehobene Rolle bei der Variantenauswahl spielte die Finanzierbarkeit des Vorhabens. Anzustreben war eine Lösung, die innerhalb des Kostenrahmens von etwa 100 Mio. € (Finanzzusage des Bundes 2005) realisierungsfähig ist.

Nach einer vergleichenden Untersuchung von insgesamt zwölf Varianten kamen Verwaltung und Gutachter im Juli 2007 zu dem Ergebnis, die Variante 3.2 (Tunnel durch Eichenweg und Claus-Groth-Straße in offener Bauweise) als Vorzugsvariante zu empfehlen.

Es wurden daraufhin vier öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt. Die Kritik an der empfohlenen Vorzugsvariante 3.2 konzentrierte sich auf folgende angebliche Nachteile:

- die hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen an den Tunnelportalen,
- die angeblich nicht ausreichend leistungsfähige östliche Anbindung an die Cherbourger Straße,
- die Belastung von Wohngebieten (Twischlehe) und Verkehrsbehinderungen durch Umleitungsverkehre während der Bauzeit und
- auf die angeblich nicht ausreichende Sicherheit eines einröhrigen Tunnels ohne Standstrei-

fen.

Auf Antrag des Bau- und Umweltausschusses in seiner Sitzung am 09.10.07 sollten auch Tunnelbauwerke in Schildvortriebsbauweise in die Untersuchung einbezogen werden. Insbesondere wurde davon erwartet, dass es während der Bauzeit nur zu vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung und des Hafenverkehrs kommt. Untersucht wurden Trassen im Bereich der Cherbourger Straße (Varianten 5.1 und 5.2) und im Bereich südlich der Siedlungsgebiete Schierholz und „Auf den Wohden“ (Varianten 9.1 und 9.2) jeweils ein- und zweiröhrig. Die geschätzten Kosten lagen zwischen 256 und 269 Mio. EURO. Der Bau- und Umweltausschuss hat daraufhin am 04.02.08 den Magistrat aufgefordert, gemeinsam mit dem Land Bremen Gespräche mit der Bundesregierung über die Finanzierung der Variante 5.2 zu führen. Die Gespräche wurden sowohl auf Verwaltungs- als auch auf politischer Ebene geführt mit dem Ergebnis, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht bereit ist, sich an den erheblichen Mehrkosten für einen schildvorgetriebenen Tunnel zu beteiligen. Es wurde jedoch Mitwirkungsbereitschaft an einer Optimierung der bisher von der Verwaltung bevorzugten Variante 3.2 signalisiert.

Die von der Verwaltung erarbeiteten Ergänzungsvorschläge (3.2+E) nehmen Bezug auf die öffentliche Kritik an der Variante 3.2:

- Durch eine nördliche Umfahrung der Tunnelbaustelle in der Cherbourger Straße im Abschnitt zwischen der Claus-Groth-Straße und der Wurster Straße kann auf eine Umleitung durch Langener Landstraße, Twischlehe und Wurster Straße verzichtet werden. Voraussetzung dafür ist der Erwerb von acht bebauten Grundstücken und einem unbebauten Grundstück. Erste Gespräche mit den Grundstückseigentümern haben ergeben, dass grundsätzlich Verkaufsbereitschaft besteht.
- Statt eines Tunnels ohne Standstreifen wird ein Tunnel mit Standstreifen vorgesehen. Hierdurch wird die Verkehrs- und die Betriebssicherheit des Tunnels erhöht.
- Statt eines höhengleichen, signalgeregelten Knotens als östlicher Anschluss an die Cherbourger Straße wird eine kreuzungsfreie Anbindung vorgesehen, bei der die Cherbourger Straße von einer Richtungsfahrbahn untertunnelt wird. Die Vorteile dieser Lösung liegen in der deutlich gesteigerten Leistungsfähigkeit des Knotens, in einem wesentlich besseren und sichereren Verkehrsablauf und durch die Verlagerung des Tunnelportals um ca. 300 m nach Osten in einer Immissionsreduzierung gegenüber der Wohnbebauung am Lotjeweg/ Eichenweg.

Mit diesen Ergänzungen werden die Bau- und Grunderwerbskosten der Variante 3.2- E auf ca. 160 Mio. EURO geschätzt. Die Planungskosten erhöhen sich auf 28,7 Mio. EURO.

Bei dem im Juli 2007 vorgelegten Variantenvergleich war die Variante 3.2 als Vorzugsvariante innerhalb des Kostenrahmens von 100 Mio. EURO eingestuft worden. Zu prüfen ist, ob durch die Erweiterung des Finanzierungsrahmens auf 160 Mio. EURO auch andere Varianten so optimiert werden können, dass sie möglicherweise gegenüber der Variante 3.2 E günstiger abschneiden, oder ob Varianten, die bei der ursprünglichen Betrachtung wegen deutlicher Überschreitung des Kostenrahmens ausgeschlossen wurden, wieder in den Variantenvergleich einbezogen werden müssen. Im Folgenden werden die bisher betrachteten Varianten von Norden nach Süden dahingehend diskutiert:

Variante 6.2 (Nordumgehung)

Die Nordumgehung ist als kreuzungsfreie Trasse im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf bereits optimiert. Hinsichtlich des Eingriffes in Natur und Landschaft und

der Störfwirkung gegenüber Wohnnutzungen ist aus vier Varianten als die günstigste ausgewählt worden. Der Schwachpunkt der Nordumgehung, die mangelnde Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer und die daraus resultierende unzureichende Entlastung der Cherbourger Straße, lässt sich mit einer Erhöhung der Investitionskosten nicht beheben. Auch das Risiko mit der Abtretung der Planungshoheit und dem Beschreiten eines anderen Finanzierungsweges kann nicht gelöst werden.

Variante 7 (Neue planfrei geführte Straße mit Tunnelbauwerk im Bereich der Ziegeleistraße der Stadt Langen)

Die Bau- und Investitionskosten für diese Variante wurden auf ca. 166 Mio. EURO geschätzt. Wegen deutlicher Überschreitung des Finanzierungsrahmens von 100 Mio. EURO wurde sie in der Variantenbewertung 2007 von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Werden die Standards der Variante 3.2 E (Tunnelquerschnitt mit Standstreifen und Vergrößerung der Entfernung der Tunnelportale zur Wohnbebauung) auf die Variante 7 übertragen, so erhöhen sich die Bau- und Grunderwerbskosten auf 192 Mio. EURO und überschreiten den auf 160 Mio. EURO erweiterten Finanzierungsrahmen wiederum deutlich.

Varianten in der Trasse der Cherbourger Straße

Hier sind mehrere Varianten geprüft worden, von denen die Variante 2.2 als am vorteilhaftesten eingestuft wurde. Mit Bau- und Grunderwerbskosten von 129 Mio. EURO wurde der Finanzierungsrahmen jedoch deutlich übertroffen. Wird diese Variante im Hinblick auf den Tunnelquerschnitt und die östliche Anbindung an die Cherbourger Straße vergleichbar mit Variante 3.2+E hergestellt, erhöhen sich die Investitionskosten auf ca. 190 Mio. EURO. Außer der deutlichen Überschreitung des Kostenrahmens spricht die problematische Verkehrsabwicklung während der Bauzeit und ein sehr umfangreicher Grunderwerb gegen diese Variante. An dem am stärksten belasteten Knoten mit der Langener Landstraße könnte während der Bauphase in jeder Richtung nur eine Fahrspur freigehalten werden, was der Verkehrsbelastung nicht annähernd gerecht wird und zu weitreichenden Umleitungen führt.

Variante 8 (Neue planfrei geführte Straße mit Tunnelbauwerk im Bereich des Wohngebietes „Auf den Wohden“ in Bremerhaven-Lehe)

Auch diese Variante wurde mit Bau- und Grunderwerbskosten in Höhe von ca. 149 Mio. EURO wegen deutlicher Überschreitung des Kostenrahmens nicht weiterverfolgt. Werden der Tunnel allerdings mit Standstreifen ausgerüstet und die gleichen Abstände zwischen Tunnelportalen und Wohnbebauung eingehalten wie bei der Variante 3.2 +E, so erhöhen sich die Bau- und Grunderwerbskosten auf 175 Mio. EURO. Der gravierende Eingriff in Natur und Landschaft, vor allem aber die Zerschneidung von Naherholungsräumen, sowie deutlich größere Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz führen in Verbindung mit den Mehrkosten zu einer deutlich ungünstigeren Bewertung gegenüber der Variante 3.2. E.

Zusammengefasst ist die Variante 3.2 +E also auch dann als vorteilhafter einzuschätzen, wenn die anderen Varianten entsprechend den vorgenommenen Ergänzungen an der Variante 3.2 aufgewertet werden.

Der Bund hat inzwischen seine Bereitschaft erklärt, seine Finanzierungszusage für die Variante 3.2+E auf 120 Mio. EURO zu erhöhen.

B Lösung

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Variante 3.2+ E als Vorzugsvariante. Die Entwurfsleistungen zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens werden ausgeschrieben. Der Magistrat wird gebeten, mit dem Land und der Hafenvirtschaft Verhandlungen zu führen, um die vom Bund nicht übernommene Finanzierung sicherzustellen. Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist das Projekt von der Obersten Straßenbaubehörde des Landes Bre-

men zu prüfen und zu genehmigen. Festzulegen ist ferner die künftige Projektsteuerung, in die ein Risikomanagement integriert werden sollte. Finanzierung und künftige Struktur der Projektsteuerung werden in einer gesonderten Vorlage behandelt.

C Alternativen

Sind im Planfeststellungsantrag ausführlich zu erläutern, werden zur Ausführung aber nicht vorgeschlagen.

D Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Sollen in Verhandlungen mit dem Land und der Hafenwirtschaft geklärt werden.

E Beteiligung / Abstimmung

BIS

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

Bürgerbeteiligungen sind vorgesehen. Eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG ist gegeben.

G Beschlussvorschlag

Der Magistrat empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgenden Beschluss zu fassen:

Im Rahmen der zu beantragenden Planfeststellung wird die Variante 3.2+ E als Vorzugsvariante für die Hafenanbindung weiterverfolgt.

Der Magistrat wird gebeten, mit dem Land und der Hafenwirtschaft Verhandlungen zu führen, um die vom Bund nicht übernommene Finanzierung sicherzustellen.

Die Entwurfsleistungen zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens sind auszuschreiben.

Der Magistrat empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, das Land Bremen zu bitten, bei der „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH“ (DEGES) Gesellschafter zu werden, um diese in das Verfahren im Rahmen eines In-House-Geschäftes einzubinden.

gez. Schulz
Oberbürgermeister

gez. Holm
Stadtrat