

Antragsteller: UB-Vorstand

Eingegangen am 07.11.2007

Der UB-Parteitag möge beschließen:

1. Die SPD Bremerhaven lehnt den bisher von der Bauverwaltung als Vorzugsvariante vorgeschlagenen Hafentunnel in offener Bauweise in der Trasse des Eichenweges (Variante 3.2) ab.  
Die SPD spricht sich für eine Hafenanbindung auf Bremerhavener Gebiet aus, da derzeit keine Chance zur Realisierung einer Nordumgehung auf niedersächsischem Gebiet besteht. Um eine stadtverträgliche Hafenanbindung zu gewährleisten, ist das Ein-/Ausgangsportal des Hafentunnels so zu verlängern, dass ein größerer Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung eingehalten wird und der Tunnel ist im sog. Schildvortriebsverfahren zu bauen.
2. Die SPD Bremerhaven spricht sich für die Prüfung von zwei Trassenvarianten aus: Variante 3.2 unter Berücksichtigung folgender zusätzlicher Maßnahmen: kreuzungsfreier Hafentunnel im sog. Schildvortrieb in der Trasse des Eichenweges mit entsprechendem Abstand des Ein-/Ausgangsportal zur vorhandenen Wohnbebauung, sowie die Variante 8.0 (Tunnelbauwerk im Zuge der Variante „Auf den Wohden“ mit Anschluss sowohl an die Franziusstraße als auch an die Alfred-Wegener-Straße).
3. Nach Abschluss der Prüfungen und Festlegung auf eine Variante wird der Senat aufgefordert gemeinsam mit der Stadt Bremerhaven Gespräche mit der niedersächsischen Landesregierung im Hinblick auf ein langfristiges Hafentwicklungskonzept aufzunehmen. Darüber hinaus sollen zeitnah Gespräche mit der Hafenwirtschaft und der Bundesregierung im Hinblick auf eine zu realisierende Finanzierung geführt werden.

**Begründung:**

Bremerhaven ist eines der bedeutenden Zentren der maritimen Wirtschaft in Deutschland und Europa. Die Dynamik im Container- und Autoumschlag sowie in der Logistik hat zu einem wirtschaftlichen Aufschwung geführt. Es sind zusätzliche Arbeitsplätze entstanden und werden weiter entstehen. Von daher ist unsere Politik zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremerhaven und der damit verbundenen Strukturveränderungen als sehr erfolgreich zu bezeichnen. Diese Entwicklung darf nicht durch eine unzureichende Hafenanbindung gefährdet werden, um dauerhaft zusätzliche, möglichst sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze zu schaffen und die Wirtschafts- und Finanzkraft der Stadt zu stärken.

Durch die Inbetriebnahme des neuen Containerterminals CT IV und vor dem Hintergrund des seit Jahren kontinuierlich ansteigenden Hafenumschlags wird sich das Verkehrsaufkommen der Überseehäfen einschließlich der hafennahen Gewerbegebiete in der Seestadt Bremerhaven deutlich erhöhen. Zurzeit werden ca. 5 Mio. Container per anno umgeschlagen, in den nächsten Jahren ist mit 9 – 10 Mio. per anno zu rechnen. In der Folge wird die Leistungsfähigkeit der Cherbourger Straße deutlich überschritten, so dass täglich über mehrere Stunden massive Störungen des Verkehrsablaufes zu erwarten sind. Eine derartige Situation bedeutet im sensiblen Hafenumschlag einen nicht auszugleichenden Standortnachteil, der bereits sehr kurzfristig die Bremerhavener Häfen im internationalen und nationalen Konkurrenzkampf ins Hintertreffen bringen kann. Die Erhaltung einer leistungsfähigen Hafenerschließung ist deshalb unerlässlich. Es ist daher der Bau einer neuen Hafenanbindung sicherzustellen.

Die Bau- und Wirtschaftsverwaltung - nachstehend Verwaltung - hat im Rahmen einer Variantenuntersuchung eine vergleichende Bewertung aller in Frage kommenden Varianten vorgenommen. Die Verwaltung hat diverse öffentliche Veranstaltungen zu der Problematik durchgeführt. Die SPD hat zugesagt, dort vorgetragene Bedenken bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen.

Letztendlich hat die Verwaltung ihre grundlegenden Vorstellungen unter anderem auch an der Größenordnung des Zuwendungsbescheides des Bundes zur Schaffung einer Hafenanbindung in Höhe von 100 Mio. Euro orientiert. Der Zuwendungsbescheid

bezog sich jedoch auf die rechnerischen Grundlagen für die Schaffung eines teilgedeckelten Trogbauwerkes in der Trasse der Cherbourger Straße (Unterführung der Langener Landstraße und Wurster Straße). Die Verwaltung selber hält eine derartige Variante für nicht mehr zukunftsgerecht und hat sie deshalb folgerichtig auch nicht mehr als Vorzugsvariante vorgeschlagen.

Die Weigerung Langens verhindert derzeit eine Anbindung des Hafens über den Norden. Hierdurch kann eine kurzfristige Anbindung des Hafens auf diesem Wege nicht gewährleistet werden.

Wir erwarten, dass die Landesregierungen von Bremen und Niedersachsen unter Beteiligung Bremerhavens in einen engen Dialog über die räumliche Entwicklung unserer Region eintreten, insbesondere auch vor dem Hintergrund knapper werdender hafennaher Gewerbeflächen. Durch gemeinsame langfristige Planungen soll sichergestellt werden, dass Infrastrukturentscheidungen nicht von kurzfristigen politischen Interessen abhängig sind. Das Ergebnis ist (auch nach Koalitionsvertrag auf Landesebene) in einem Hafentwicklungskonzept zusammenzufassen.

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Vorzugsvariante eines Hafentunnels in der Trasse des Eichenweges (Variante 3.2) weist im Wesentlichen folgende Nachteile auf:

#### I. Während der Bauphase

1. Langfristige Vollsperrung der Cherbourger Strasse und damit zu befürchtende schwere Beeinträchtigung nicht nur für Hafenverkehre sondern für die ganze Stadt.
2. Die notwendigen Umleitungsverkehre belasten im erheblichen Maße Wohngebiete und öffentliche Einrichtungen wie Kindertagesstätten und Schulen (Belastung durch Immissionen). Außerdem erscheinen uns die bisherigen Umleitungsvorschläge nicht realistisch.
3. Die Berufspendlerverkehre im nördlichen Bereich der Stadt werden erheblich beeinträchtigt.

4. Für die Gewerbetreibenden in Speckenbüttel und Leherheide sind Existenz bedrohende Auswirkungen nicht auszuschließen.
5. Es sind Enteignungsverfahren aufgrund der sog. offenen Bauweise des Tunnels notwendig.

## II. Gestaltung

1. Keine kreuzungsfreie Anbindung an die BAB.
2. Zu geringer Abstand der jeweiligen Ein- bzw. Ausgangsportale zu bestehender Wohnbebauung und bestehender öffentlicher Einrichtungen (Belastung durch Immissionen).
3. Aufgrund der Bauweise Fixierung auf die Trassierung.

Diese Nachteile können nur über folgende Maßnahmen vollständig aufgehoben bzw. ausgeschlossen werden:

1. Das Tunnelbauwerk muss im sog. „Schildvortriebsverfahren“ gebaut werden.
2. Die Anbindung an die BAB/Zubringer hat kreuzungsfrei zu erfolgen.
3. Für das östliche Ein-/Ausgangportal des Tunnels ist zumindest ein Abstand von 100 Metern (bisher sind 40 Meter vorgesehen) von der vorhandenen Wohnbebauung einzuhalten.
4. Das westliche Ein-/Ausgangportal, das bisher auf der Höhe der Gaußschule und der Kindertagesstätte Neidenburger Straße vorgesehen ist, ist in Höhe des Nordsee-Stadions zu realisieren.

Da nach unserer Auffassung ein Tunnelbau auf Bremerhavener Gebiet nur durch die Bauweise des sog. „Schildvortriebs“ und kreuzungsfreiem Anschluss an die BAB bei der Abwägung aller Vor- und Nachteile verwirklicht werden kann, kommt zudem auch die Variante 8.0 (Tunnelbauwerk im Zuge der Variante „Auf den Wohden“ mit Anschluss

sowohl an die Franziusstraße als auch an die Alfred-Wegener-Straße) in Betracht. Diese Variante ist unter den obigen Kriterien bei der abschließenden Prüfung und Feststellung einer Vorzugsvariante zu berücksichtigen.

Uns ist bewusst, dass durch die geforderten Maßnahmen zusätzliche - über den Bewilligungsbescheid des Bundes hinaus - Kosten entstehen. Es werden jedoch über die Maßnahmen auch sämtliche Kosten für Umleitungsverkehre und -strecken während der Bauphase, durch eine optimale Trassierung sowie Aufwendungen für Enteignungsverfahren eingespart.

Wie bereits anfänglich ausgeführt, steht die Hafenanbindung aufgrund seiner Bedeutung im nationalen Interesse. Da nur unter den dargelegten Kriterien eine Umsetzung einer Hafenanbindung auf Bremerhavener Gebiet aus wirtschaftlichen, ökologischen, humanen und technischen Gesichtspunkten möglich ist, hat sich hier neben dem Land insbesondere der Bund seiner Verantwortung zur Finanzierung der Hafenanbindung zu stellen.

Die Grundlage für die Erfolge unseres Hafens sind die umfangreichen öffentlichen Infrastrukturinvestitionen der Vergangenheit. Angesichts der Haushaltslage des Notlagelandes Bremen erwarten wir, dass sich die (Hafen)wirtschaft an der Finanzierung des Hafentunnels beteiligt. Dies kann im Rahmen einer Maut umgesetzt werden. Die Maut soll sich auf jeden umgeschlagenen Container beziehen. Es kommt daher nicht zur Einrichtung von Mautstationen. Bei einem zukünftig zu erwartendem Umschlag von 9 bis 10 Mio. Container per anno würde schon eine Maut in Höhe von 50 Cent pro Container einen erheblichen Finanzierungsspielraum eröffnen. Es sind somit entsprechende Verhandlungen mit der Hafenwirtschaft über eine angemessene Beteiligung aufzunehmen.

Mit dieser Entscheidung zur Hafenanbindung will die SPD dazu beitragen, die Interessen aller Beteiligten zu bündeln und kurzfristig zu einer neuen Hafenanbindung auf Bremerhavener Gebiet zu gelangen.