

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 22. November 2005

Weserquerung A 281

Die Weserquerung wird in den nächsten Jahren die größte Verkehrsbaumaßnahme im Land Bremen sein. Die durch diese Maßnahme ausgelösten Begleiterscheinungen müssen bei der Entscheidung zur Auswahl des Bauverfahrens eingehend berücksichtigt werden. Um Fehler zu vermeiden, muss dabei die zukünftige Stadt- und Hafenentwicklung planerisch besonders berücksichtigt werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche Vorkehrungen werden bei der Planung des Tunnels getroffen, um spätere Weservertiefungen zum Erhalt der Schiffbarkeit der Weser und so die Erreichbarkeit der stadtbremischen Häfen auch für größer werdende Seeschiffe zu ermöglichen?
2. Wo sollen voraussichtlich und nach derzeitigem Planungsstand die bei einer E/A-Tunnelbauweise anfallenden Bodenmengen gelagert/deponiert werden, und inwiefern gibt es in diesem Zusammenhang Überlegungen, die Baggergutdeponie Seehausen in Anspruch zu nehmen? Wenn ja, ist diese groß genug, um auch zukünftiges Baggergut aus der Weser aufzunehmen?
3. Sind die Stahlwerke Bremen bei den Planungen zur Weserquerung insbesondere im Hinblick auf eine weitere Standortentwicklung des Unternehmens einbezogen worden?
4. Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für die Trassenfreimachung und Entschädigungen für die Baumaßnahmen/Tunneltrasse A 281 auf dem Gelände der Stahlwerke?

Frank Imhoff, Dieter Focke,
Hartmut Perschau und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 12. Dezember 2005

1. Welche Vorkehrungen werden bei der Planung des Tunnels getroffen, um spätere Weservertiefungen zum Erhalt der Schiffbarkeit der Weser und so die Erreichbarkeit der stadtbremischen Häfen auch für größer werdende Seeschiffe zu ermöglichen?

Die Weser ist im Bundesverkehrswegeplan im Bereich der Kreuzung mit dem Wesertunnel A 281 als Bundeswasserstraße eingestuft. Bei der Planung des Wesertunnels wird unter Einbeziehung von Bagger- und Peiltoleranzen entsprechend den Aussagen im Bundesverkehrswegeplan und den Vorgaben des Senators für Wirtschaft und Häfen eine mögliche Weservertiefung um 1,0 Meter berücksichtigt. Es ergibt sich damit eine Höhe der zukünftigen Wesersohle von - 12,00 m NN.

Zum Ausgleich eventueller Tiefentoleranzen wird im Rahmen der Planung A 281 die Oberkante der Ankerschutzschicht auf - 12,30 m NN festgelegt.

Diese Höhe ist mit der Wasserschiffahrtsdirektion Aurich als Teil der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und dem örtlich zuständigem Wasserschiffahrtsamt Bremen abgestimmt.

Unter Berücksichtigung der für die Tunnelplanung maßgebenden Randbedingungen (Liegewanne für Tankschiffe, Schleuseneinfahrt, Längsneigung des Tunnels mit maximal 4 %) ergibt sich eine Tiefenlage der Oberkante Ankerschutzschicht im Bereich der Fahrrinne von ca. - 15,00 m NN bis - 12,50 m NN, sodass über der Ankerschutzschicht ein Sandpolster mit einer Mächtigkeit von 0,20 m bis maximal 2,70 m vorhanden ist. Diese Sandüberdeckung ist in statischer Hinsicht nicht erforderlich und könnte bei einer über das bislang vorgesehene Maß hinausgehenden Weservertiefung abgetragen werden, ohne dass zusätzliche Sicherungsmaßnahmen am Tunnel erforderlich würden.

2. Wo sollen voraussichtlich und nach derzeitigem Planungsstand die bei einer E/A-Tunnelbauweise anfallenden Bodenmengen gelagert/deponiert werden, und inwiefern gibt es in diesem Zusammenhang Überlegungen, die Baggergutdeponie Seehausen in Anspruch zu nehmen? Wenn ja, ist diese groß genug, um auch zukünftiges Baggergut aus der Weser aufzunehmen?

Zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird derzeit im Rahmen eines speziellen Bodenmanagementvertrages die im Rahmen der Vergleichsstudie vorgenommene Grobplanung vertieft. Es erfolgt eine detaillierte Klassifizierung der Böden einschließlich Feststellung der Schadstoffklassen und des Umfanges von Bodenkontaminationen, eine Klärung der Wiederverwendbarkeit unbelasteter Böden im Rahmen der Baumaßnahmen (Straßenbau, Lärmschutzwälle, Verfüllung der Absenkrinne) und der Notwendigkeit – soweit erforderlich – zur endgültigen Deponierung.

In diese Überlegungen wird auch der Bau eines Landschaftsbauwerkes mit entsprechenden Vorkehrungen (Abdichtung) im Bereich des Stahlwerkgeländes zur Unterbringung von schwach belasteten Böden sowie eine vorübergehende Zwischenlagerung von nicht kontaminierten Böden im Bereich der Baggergutdeponie einbezogen.

Hinsichtlich einer eventuellen Zwischenlagerung von nicht kontaminierten Böden im Bereich der Baggergutdeponie sind bislang positiv verlaufene Gespräche mit der Betreiberin der Baggergutdeponie bremenports dredging GmbH geführt worden.

3. Sind die Stahlwerke Bremen bei den Planungen zur Weserquerung insbesondere im Hinblick auf eine weitere Standortentwicklung des Unternehmens einbezogen worden?

Die Stahlwerke Bremen sind seit Beginn der Planung zur Aufstellung des Vorentwurfes durch die Teilnahme an Sitzungen des interdisziplinären Arbeitskreises in die Planung einbezogen worden.

Zur Klärung von Einzelfragen hinsichtlich der Betroffenheit und Entwicklung des Unternehmens ist ein separater Arbeitskreis „Stahlwerke“ unter Einbeziehung von Mitarbeitern der arcelor-Gruppe und – soweit erforderlich – der jeweiligen Planungsdisziplinen (Gründerwerb, Leitungsverlegung, Verkehrsplanung etc.) eingerichtet worden. Dieser Arbeitskreis tagt regelmäßig und stellt eine gut funktionierende Plattform zur Information und Klärung von betriebsbedingten, entschädigungsrelevanten und technischen Fragestellungen dar.

Das Gesprächsklima ist als gut zu bezeichnen.

4. Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für die Trassenfreimachung und Entschädigungen für die Baumaßnahmen/Tunneltrasse A 281 auf dem Gelände der Stahlwerke?

Einzelheiten zur Entschädigung der durch den Bau A 281 bedingten Betroffenheiten der Stahlwerke Bremen – arcelor – können nicht angegeben werden, da derzeit entsprechende Gutachten erstellt werden und nicht alle technischen bzw. betrieblichen Einzelheiten der erforderlichen Änderungen im Bereich des Stahlwerksgeländes abschließend geklärt sind.

Die Regelung der Entschädigungen erfolgt federführend durch die WfG.