

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 4. Dezember 2018

Weserquerung durch zusätzlichen Fährverkehr – Entlastung für den privaten und gewerblichen Verkehr?

Die Weser stellt die natürliche Barriere für die bremischen Verkehre zwischen Nord/Ost und Süd/West dar. Die Situation an den verschiedenen Brücken von der A 1 bis zu Stephanibrücke belegt dies täglich.

Für eine deutliche Entlastung wird gegenwärtig große Hoffnung auf den Weser-Tunnel im Verlauf der A 281 (Abschnitt 4 von Strom nach Gröpelingen) gesetzt, dessen Baubeginn auf Anfang 2019 prognostiziert wird. Bis zur möglichen Fertigstellung und Inbetriebnahme werden aber noch viele Jahre vergehen – bauliche Herausforderungen, die bei komplexen Tunnelbauten nie auszu-schließen sind, können durchaus zu Verzögerungen führen. Entlastende Verbindungen sind gegenwärtig nur über die Fähren in Bremen-Nord gegeben, deren Nutzung allerdings für den privaten und gewerblichen Verkehr mit großen Umwegen verbunden ist. Die Einrichtung einer zusätzlichen – gegebenenfalls vorübergehenden – Fährverbindung für Fahrzeuge zwischen den verkehrsgünstig zur A 28 gelegen Bereichen der Weser beim Industriehafen und dem Bereich des Neustädter Hafens mit Anbindung über die Senator-Apelt-Straße an das Güterverkehrszentrum (GVZ) und die A 281 könnte schnell für Entlastung sorgen.

Die Verbesserung der Verkehrsverbindungen und vor allem die Entlastung der Stephanibrücke bleiben daher auf lange Zeit Herausforderung.

Wir fragen den Senat:

1. Wie beurteilt der Senat die – möglicherweise vorübergehende – Einrichtung einer Fährverbindung über die Weser in Höhe Industriehafen zum Bereich Neustädter Hafen/GVZ?
2. Ist der Senat bereit, die technischen und die wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen Fährverkehr im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen?
3. Welche Entlastungswirkung für die innerstädtischen Verkehre und die Verkehre über die Stephanibrücke können durch eine solche Fährverbindung entstehen?
4. Ist der Senat bereit, mit den Vertretern der Bremer Logistikbranche und den Fährgesellschaften über die wirtschaftliche Realisierung eines solchen Projektes zu sprechen?

Dieter Reinken, Heike Sprehe, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 12. März 2019

1. Wie beurteilt der Senat die – möglicherweise vorübergehende – Einrichtung einer Fährverbindung über die Weser in Höhe Industriehafen zum Bereich Neustädter Hafen/GVZ?

Für die Einrichtung einer Fährverbindung über die Weser zwischen Industriehafen/Gröpelingen auf der nordöstlichen Seite und im Bereich des Neustädter Hafen/GVZ auf der südwestlichen Seite der Weser würde ein zeitlicher Vorlauf von mehreren Jahren für die Bauplanung und -genehmigung, die Herstellung der Fähranleger, die Herstellung beziehungsweise Ertüchtigung der Straßenanschlüsse und die Beschaffung der Fährschiffe benötigt. Diese Maßnahme kann deshalb kurz- und mittelfristig keine verkehrliche Entlastung für die Hafenanrandstraße und die Stephanibrücke leisten. Nach Inbetriebnahme des Wesertunnels im Zuge der Fertigstellung des Ringschlusses der A 281, die für das Jahr 2024 geplant ist, könnte eine Fährverbindung in unmittelbarer Nachbarschaft voraussichtlich nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Aufgrund der erheblichen Investitionen in die benötigte Infrastruktur und der absehbar nur kurzen Nutzungsdauer hat der Senat erhebliche Zweifel an der Wirtschaftlichkeit dieser Idee.

2. Ist der Senat bereit, die technischen und die wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen Fährverkehr im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen?

Die bereits im Vorfeld einer solchen Untersuchung identifizierbaren baulichen, technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen lassen unter Bezugnahme auf die in der Antwort auf Frage 1 angesprochenen Aspekte erkennen, dass eine Machbarkeitsstudie nicht zu einem anderen Ergebnis führen wird, um die Umsetzung des Fährbetriebs zu begründen und voranbringen zu können. Für den Betrieb einer Fähre ist unter anderem eine Straßeninfrastruktur erforderlich, die den Anforderungen durch den Schwerverkehr genügen muss. Denkbare Fähranleger wie beispielsweise am Werfthafen sowie in Seehausen (Seehauser Landstraße) oder Rablinghausen (Lankenauer Höft) sind darüber hinaus zeitaufwändig in der Planung und kostspielig in der Herstellung. Die zu betrachtenden Zeiträume für Planung und Umsetzung würden sich über mehrere Jahre erstrecken. Die hierbei entstehenden Kosten würden nach erster Schätzung im zweistelligen Millionenbereich liegen. Daher hält der Senat eine Machbarkeitsstudie für einen Verkehr mit Autofähren auf der Weser an der hier vorgeschlagenen Stelle nicht für erforderlich.

3. Welche Entlastungswirkung für die innerstädtischen Verkehre und die Verkehre über die Stephanibrücke können durch eine solche Fährverbindung entstehen?

Die Beförderungskapazität eines entsprechenden Fährschiffes beträgt circa 1 200 Kfz/Tag (Pkw und Lkw). Heute verkehren pro Werktag bis zu 100 000 Kfz über die Stephanibrücke beziehungsweise bis zu 29 000 Kfz über die Hafenanrandstraße. Dieser Vergleich zeigt bereits, dass eine Entlastungswirkung auch bei Einsatz von zwei Fährschiffen im Pendelverkehr deutlich unter 5 Prozent liegen würde, zumal die Beförderungskapazität der Fährverbindung nicht einer einzelnen Straße voll zugerechnet werden kann.

4. Ist der Senat bereit, mit den Vertretern der Bremer Logistikbranche und den Fährgesellschaften über die wirtschaftliche Realisierung eines solchen Projektes zu sprechen?

Der Senat ist bereit, mit den Vertretern der Bremer Logistikbranche und den Fährgesellschaften über die wirtschaftliche Realisierung einer Fährverbindung im Bremer Westen zu sprechen. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird zu einem Sondierungsgespräch einladen.