

Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU

Hafenhinterlandanbindung verbessern – wichtige Infrastrukturprojekte für Bremen und Bremerhaven konsequent umsetzen

Aufgrund einer maroden Wasserröhre aus Wellstahl, die unter der Fahrbahn der A 27 zwischen Hagen im Bremischen und Uthlede verläuft und vermutlich zur Unterspülung der Fahrbahn geführt hätte, ist die Autobahn voraussichtlich bis zum 31. März 2024 in beide Fahrrichtungen gesperrt. Die A 27 wird tagtäglich nicht nur von Pendlerinnen und Pendlern genutzt, sie bildet auch eine wichtige Verkehrsrouten für Gütertransporte von und zu den Nordseehäfen, allen voran Bremerhaven. Die derzeitige Umleitung durch das niedersächsische Umland belastet die Infrastruktur und die Menschen vor Ort und schränkt Pendler sowie die Wirtschaftsverkehre stark ein.

Auch wenn die Autobahn GmbH des Bundes sehr schnell mit der Notsanierung der maroden Wasserröhre begonnen hat, muss alles darangesetzt werden, dass diese auch spätestens im März 2024 abgeschlossen ist. Die Erreichbarkeit unserer Häfen, auch für Großraum- und Schwertransporte, ist von enormer Bedeutung. Jeder Tag, an dem die Schwertransporte unnötigen Belastungen, Herausforderungen und Einschränkungen unterliegen kostet nicht nur Geld, sondern dem Hafenstandort Bremerhaven vor allem dauerhaft Vertrauen und damit im schlimmsten Fall Kunden und Ladung. Im Wettbewerb mit anderen Nordseehäfen ist dies ein weiterer Nachteil für unsere Seestadt und unser Bundesland. Die fünf weiteren Wellstahlröhren unter der A 27 zwischen Uthlede und Cuxhaven müssen nun ebenfalls schnellstens untersucht und, sofern erforderlich, saniert werden. Dabei ist sicherzustellen, dass mindestens eine Fahrspur pro Fahrtrichtung genutzt werden kann. Über eine Notsanierung hinaus müssen die betroffenen Röhren zudem grundlegend erneuert werden, so dass sie auch langfristig in einem guten Zustand sind. Gleiches gilt für die dringend sanierungsbedürftigen Autobahnbrücken über die A 27.

Die derzeitige Vollsperrung der A 27 offenbart den in vielen Teilen unbefriedigenden und belastenden Zustand der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und macht deutlich, dass diese stärker als bisher in den Fokus genommen werden muss. Dabei ist nicht nur der Bund bzw. die Autobahn GmbH gefragt, auch das Land Bremen muss seiner Verantwortung für dringend sanierungsbedürftige Verkehrsinfrastrukturen im Land Bremen – ob in alleiniger Verantwortung oder im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung – nachkommen. Hier sind insbesondere die lebenswichtigen Weserbrücken, d.h. die Stephanibrücke der B 6, die Bürgermeister-Smidt-Brücke, die Wilhelm-Kaisen-Brücke und die Karl-Carstens-Brücke („Erdbeerbrücke“) zu nennen.

Die Vollsperrung zeigt ferner, wie wichtig Redundanzen sind. Dies gilt insbesondere für den zivilen Schwerlastverkehr sowie den militärischen Schwerlastverkehr im Rahmen der NATO-Bündnisverpflichtungen, der nicht einfach und schon gar nicht kurzfristig auf andere Routen ausweichen kann. Auch vor diesem Hintergrund muss die für Bremerhaven so wichtige Küstenautobahn A 20 als Fortführung der Ostseeautobahn A 20 endlich realisiert werden. Die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthaltene A 20 ist rund 200 km lang, Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes und soll von der A 28 bei Westerstede

durch den Wesertunnel bei Bremerhaven, über das Autobahnkreuz A 20/A 26 und einen neuen Elbtunnel bei Drochtersen bis Weede im Kreis Bad Segeberg verlaufen. Mit ihrer Realisierung wird eine durchgängige Fernstraßenverbindung von Skandinavien und dem Baltikum zu den westeuropäischen Staaten geschaffen, die verkehrliche Trennung zwischen den nördlichen Bundesländern sowie den anrainenden Ostsee-Staaten überwunden und die Hinterlandanbindung der Nordseehäfen verbessert. Der Senat und die ihn tragenden Fraktionen müssen endlich den Mut aufbringen, sich zu diesem Ausbauprojekt zu bekennen und einzusetzen, statt ihn zu blockieren.

Bremerhaven zeichnet sich durch einen hohen Anteil der Bahn am Seehafenhinterlandverkehr von rund 50 Prozent aus. Dies ist sowohl unter ökonomischen als auch unter ökologischen Gesichtspunkten ein großer Vorteil, allerdings kein Selbstläufer. Damit die Verkehre aus dem Hafen zügig in die Zielgebiete in Süd- und Westdeutschland sowie in Osteuropa abfließen bzw. von dort den Hafen erreichen können, muss die diesbezügliche Prioritätenliste des Bundesverkehrswegeplans im Bereich Schiene zügig abgearbeitet werden. Besonders hohen Stellenwert haben dabei für Bremen und Bremerhaven der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Dreieck Hannover-Hamburg-Bremen („Y-Trasse“ bzw. „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“) mit dem dritten Gleis zwischen Bremen-Oslebshausen und Bremen-Burg und perspektivisch zwischen Bremen und Bremerhaven sowie die Elektrifizierung der EVB-Strecke Bremen–Bremervörde–Rotenburg.

Bei all diesen für die Erreichbarkeit der Häfen immanently wichtigen Verkehrsprojekten sind sämtliche Möglichkeiten der Planungs- und Baubeschleunigung zu nutzen und voranzutreiben.

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Die Bremische Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die Notsanierung der A 27 zwischen Hagen im Bremischen und Uthlede bis spätestens zum 31. März 2024 abgeschlossen ist und spätestens bis zum 30. Juni 2024 alle weiteren fünf Röhren auf der Strecke zwischen Cuxhaven und Bremen überprüft werden und, sofern erforderlich, zeitnah saniert werden; über die Notsanierung hinaus sind schnellstens Pläne für einen Neubau zu erarbeiten und umzusetzen;
2. gemeinsam mit der niedersächsischen Landesregierung für etwaige zukünftige aufgrund von Sanierungen erforderlichen (Teil-) Sperrungen der A 27 alternative Ausweichrouten für Großraum- und Schwertransporte zwischen Bremen und Bremerhaven bzw. Cuxhaven zu erarbeiten;
3. in der mittelfristigen Finanz- und Investitionsplanung ausreichend Planungs- und Baumittel für die Ertüchtigung der Weserbrücken in seinem Zuständigkeitsbereich einzustellen und das Amt für Straßen und Verkehr mit den dafür erforderlichen Ressourcen auszustatten;
4. sich auf Bundesebene für den Ausbau der für die bremischen Häfen wichtigen Hafenhinterlandanbindungen, insbesondere den Bau der Küstenautobahn A 20 und den Ausbau der Schieneninfrastruktur („Y-Trasse“ bzw. „Optimiertes Alpha-E mit Bremen“, 3. Gleis zwischen Bremen-Oslebshausen und Bremen-Burg und die Elektrifizierung der EVB-Strecke Bremen–Bremervörde–Rotenburg), im Rahmen beschleunigter Planungs- und Bauverfahren einzusetzen;
5. der staatlichen Deputationen für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Ausschuss für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen halbjährlich über den

aktuellen Sachstand, die eingeleiteten Maßnahmen sowie die erreichten Ergebnisse zu berichten.

Beschlussempfehlung:

Michael Jonitz, Thorsten Raschen, Frank Imhoff und Fraktion der CDU