

**Vorlage für die Sitzung des Senats am 14.11.2023**

**„Entlastung der Stadt Bremerhaven von hafenbezogenen Schwerlastverkehren“**

(Anfrage für die Fragestunde der Bremischen Bürgerschaft (Landtag))

**A. Problem**

Die Fraktion der CDU hat für die Fragestunde der Bürgerschaft (Landtag) folgende Anfrage an den Senat gestellt:

1. Wie, wann und durch welche Maßnahmen soll die im Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft enthaltene *„Entlastung der Stadt Bremerhaven von hafenbezogenen Schwerlastverkehren“* erfolgen?
2. Inwiefern teilt und wie interpretiert der Senat die im Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven geäußerte Erwartung, *„dass bremenports endlich eine innere Hafenerschließung realisiert, die den Hafenerverkehr in Richtung Hafentunnel leitet und Schienenkreuzungen entlastet“*?
3. Inwiefern gedenkt der Senat, die parteipolitisch motivierte Entscheidung der ehemaligen Häfensensorin Dr. Claudia Schilling vom März 2022 zu revidieren, wonach bremenports die Arbeiten an einer Machbarkeitsstudie für die innere Hafenerschließung, d.h. eine redundante Straßenanbindung über das Betriebsgelände der BLG, stoppen sollte?

**B. Lösung**

Auf die vorgenannte Anfrage wird dem Senat folgende Antwort vorgeschlagen:

**Zu Frage 1:**

Die Entlastung der Stadt Bremerhaven von hafenbezogenen Schwerlastverkehren ist ein generelles Entwicklungsziel für die Bremischen Häfen. Bereits im einstimmig beschlossenen Hafenentwicklungskonzept (HEK) 2035, das zugleich die Grundlage der hafenbezogenen Zielsetzungen der aktuellen Regierungskoalition ist, wurden dazu folgende Zielstellung formuliert: *„Für den Bereich des Bremerhavener Überseehafens ist ein übergreifendes Verkehrskonzept zu erarbeiten und umzusetzen, das den Erfordernissen einer leistungsstarken Hafeneisenbahn Rechnung trägt und zugleich dem Güterverkehr auf der Straße eine schnelle und möglichst restriktionsfreie Zufahrt zu den Terminals ermöglicht. Dabei sind KI-basierte künftige Entwicklungen wie das autonome Fahren mit zu berücksichtigen. Neben der*

*Optimierung der Verkehrsbeziehungen im Hafen ist die Entlastung des Stadtstraßennetzes durch den hafenbezogenen Lkw-Verkehr sicherzustellen.“*

Die angestrebte Entlastung kann nicht durch eine einzelne Maßnahme oder Entscheidung erreicht werden, es bedarf vielmehr einer Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen von öffentlichen wie auch von privatwirtschaftlichen Akteuren. Bereits in den zurückliegenden Jahren wurden dazu u.a. folgende Maßnahmen umgesetzt:

- kontinuierlicher Ausbau und Modernisierung der Bremischen Hafeneisenbahn zur Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene,
- Umbau und Erweiterung der Senator-Borttscheller-Straße zur optimierten Verkehrsführung innerhalb des Hafens,
- optimierte Markierung von Bahnübergängen,
- Einführung eines Slot-Systems im Containerverkehr durch Eurogate,
- Einrichtung und Betrieb einer LKW-Vorstauffläche durch die BLG.

Bremen hat darüber hinaus den Bau einer öffentlichen LKW-Vorstauffläche beschlossen, die bis 2025 realisiert wird. Weitere Unternehmen im Hafen planen, mit Vor-Anmeldesystemen die verkehrlichen Spitzen im Hafenerverkehr weiter zu reduzieren. Des Weiteren wird mit dem Neubau der Drehbrücke die Voraussetzung zu schaffen sein, um hafenbezogene Verkehre von und zur Columbusinsel zukünftig nicht mehr über das Bremerhavener Stadtgebiet führen zu müssen.

### **Zu Frage 2:**

Die genannten Formulierungen im Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven stehen im Einklang mit den Zielstellungen des HEK, denn auch dort wurde bereits dargelegt, dass zur Schaffung einer leistungsfähigen Hafenanbindung – verbunden mit einer Entlastung von Knotenpunkten *„die Trennung des Hafenerverkehrs vom sonstigen städtischen Individualverkehr die optimale Lösung“* darstellt. Da konkret zu erwarten ist, dass der Schienenverkehr von und zum Hafen weiter anwächst, ist zugleich zu erwarten, dass die wechselseitigen Behinderungen der Verkehrsträger Straße und Schiene im Hafen weiter zunehmen, so dass Entlastungen gerade im Bereich der höhengleichen Kreuzungen erforderlich sind.

Hierfür sind nun konkretisierende Planungen zu erarbeiten, die danach in enger Abstimmung mit der Stadt Bremerhaven idealerweise auf der Grundlage einer kommunalen Verkehrs-Entwicklungsperspektive bewertet werden können.

### **Zu Frage 3:**

Der Senat hält an den Ausführungen im aktuellen Koalitionsvertrag fest und wird die Planungen innerhalb des Hafengebietes Bremerhaven mit dem Ziel, Staus und wechselseitige Behinderungen der Verkehrsträger Straße und Schiene an den höhengleichen Kreuzungsbereichen zu reduzieren, gemeinsam mit der Stadt Bremerhaven erarbeiten. Hierzu wird ein neues Verkehrskonzept für den Überseehafen erstellt. Wichtiger Eckpunkt eines solchen Konzeptes ist eine Entlastung der Stadt Bremerhaven von hafenbezogenen Schwerlastverkehren.

Dabei soll sowohl den Anforderungen des Hafens als auch der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsperspektive Rechnung getragen werden.

### **C. Alternativen**

keine Alternativen

### **D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung**

Aus der Beantwortung der Anfrage der CDU ergeben sich keine finanziellen oder personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Eine Genderrelevanz ist nicht zu erkennen.

### **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage ist mit dem Magistrat der Stadt Bremerhaven abgestimmt.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Die Vorlage ist für eine Veröffentlichung geeignet. Datenschutzrechtliche Belange sind nicht zu berücksichtigen.

### **G. Beschluss**

Der Senat stimmt entsprechend der Vorlage der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation vom 08.11.2023 einer mündlichen Antwort auf die Anfrage der Fraktion der CDU in der Fragestunde der Bürgerschaft (Landtag) zu.