

Vorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L)
am 6.12.2012

Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven, Realisierungsphase

A. Sachdarstellung

1. Ausgangslage

Der Senat hat am 26.06.2012 einen Sachstandsbericht zum Ausbau der Cherbourgerstraße in Bremerhaven zur Kenntnis genommen und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei nach Abschluss des Vertrages mit der Hafenvirtschaft und nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses um abschließende Befassung von Senat und Haushalts- und Finanzausschuss mit den gesamten Baukosten der Cherbourger Straße gebeten.

In der Senatsitzung am 4.12.2012 soll die in der Anlage beigefügte Vorlage beschlossen werden, in der die Maßnahme detailliert beschrieben ist.

Der Senat soll dazu folgende Beschlüsse fassen:

1. Der Senat nimmt die Kostenermittlung der Planungs- und Baukosten zum Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahme sowie der Finanzierung zu und bittet die Senatorin für Finanzen den Haushalts- und Finanzausschuss zu befassen.

Die zukünftigen Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bauwerkes sind aus den Haushaltsansätzen der Seestadt Bremerhaven zu decken. Für etwaige Kostensteigerungen wird zwischen Bremen und Bremerhaven der Verteilungsschlüssel 80/20 festgelegt.

2. Der Senat begrüßt das Engagement der Hafenvirtschaft, sich mit einem Beitrag in Höhe von 15 Mio. EUR zu beteiligen und die Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, darüber in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei den Haushalts- und Finanzausschuss zu unterrichten.
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei die Bewilligungsbescheide für die Bundesmittel sowie für die Landesmittel zu erlassen.

Der Haushalt des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr ist in den Planungskosten betroffen.

Planungskosten:

Die Planungsmittel werden vom Land Bremen getragen und beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr veranschlagt.

Finanzierung Planungskosten:

Bedarf in Mio. €											
Kostenpositionen	Gesamt	Ist bis 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summe 2012 - 2019
Planungskosten beschlossen	19,200	8,298	1,988	2,849	2,304	2,014	1,265	0,421	0,011	0,050	10,902
Planungskosten-erhöhung (2010)	9,500	0,000	0,000	1,159	1,383	1,209	1,503	2,058	1,547	0,641	9,500
Summe Planungskosten	28,700	8,298	1,988	4,008	3,687	3,223	2,768	2,479	1,558	0,691	20,402
Kostencontrolling	0,490	0,000	0,000	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,490
Summe Planung	29,190	8,298	1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761	20,892

Liquiditätsbetrachtung Finanzierung											
Planungsmittel			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summe 2012 - 2019
Anschlag SUBV, ab 2014 Finanzplanwerte			2,251	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	0,490	0,000	12,741
Differenz zu Bedarf aus bis 2011 veranschlagten Mitteln auf Projekt-Kto verfügbar			-0,263	2,078	1,757	1,293	0,838	0,549	1,138	0,761	8,151
Summe Planungsmittel			1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761	20,892

Ein Betrag von 19,2 Mio. € ist auf Grundlage früherer Planungsstände beschlossen worden. Die entsprechenden Beschlüsse der Deputationen für Bau und Verkehr, Wirtschaft und Häfen, Wirtschaftsförderungsausschuss und des Vermögensausschusses erfolgten im Jahre 2006 (Vgl. Vorlage Nr.: 039/06 L/S Anschlussinvestitionsprogramm (AIP) – Verkehrsprojekte: Planungs-, Bauleitungs- und Projektsteuerungskosten für den Ausbau der Cherbourger Straße v. 07.06.2006).

Hierzu ist im Jahr 2006 neben den in 2006 veranschlagten Mitteln in Höhe von 1,2 Mio. € eine Verpflichtungsermächtigung für die Jahre ab 2007 in Höhe v. 18 Mio. € erteilt worden. Vom Gesamtbetrag sind bis einschließlich 2011 bereits 16,5 Mio. € veranschlagt und in Hö-

he v. 8,3 Mio. € für die Planungskosten verausgabt. Die restlichen Mittel in Höhe v. 8,2 Mio. € sind auf einem Projektkonto (AH-Konto) verfügbar. In den Haushalten 2012 und 2013 sind weitere 2,25 Mio. € (2012) bzw. 2,0 Mio. € (2013) veranschlagt. Die auf dem Projektkonto noch zur Verfügung stehenden Mittel werden nach Liquiditätsbedarf zur Finanzierung bereitgestellt. Der verbleibende Bedarf ist in der bisherigen mittelfristigen Investitionsplanung als Vorbelastung für die Haushalte 2014 ff. ausgewiesen.

Die Planungsmittelerhöhung aus 2010 in Höhe von 9,99 Mio. € in den Jahren 2013 bis 2019 ist noch haushaltsrechtlich abzusichern. Für die Jahre 2013 bis 2019 wird um die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 9,99 Mio. € bei der Haushaltsstelle 0687/730 84-4 - Planungskosten Cherbourger Straße – beantragt. Die Mittel für das Jahr 2013 sind im Haushalt veranschlagt. Für die Jahre ab 2014 müssen sie in der Haushaltsaufstellung berücksichtigt werden.

B. Beschlussvorschläge

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt den Inhalt der anhängenden Senatsvorlage zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) stimmt der Planungsmittelerhöhung i. H. von 9,99 Mio. EUR und der in der Vorlage dargestellten Finanzierung der Planungsmittel für 2013 bis 2019 zu.

Anlage

Senatsvorlage „Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven, Realisierungsphase“

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Die Senatorin für Finanzen

Bremen, 30. November 2012
Tel.: 361 - 15039
361 - 8801
361 - 10083

**Tischvorlage für die Sitzung des Senats
am 4.12.2012**

Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven, Realisierungsphase

A. Problem

Der Senat hat am 26.06.2012 einen Sachstandsbericht zum Ausbau der Cherbourgerstraße in Bremerhaven zur Kenntnis genommen und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei nach Abschluss des Vertrages mit der Hafengewirtschaft und nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses um abschließende Befassung von Senat und Haushalts- und Finanzausschuss mit den gesamten Baukosten der Cherbourger Straße gebeten. Der Vertrag ist in der Anlage beigefügt.

Der Finanzierungsbedarf für Planung und Bau des Ausbaus der Cherbourger Straße in Bremerhaven stellt sich in der Gesamtübersicht weiterhin wie folgt dar:

Gesamtprojektkosten: 200,519 Mio. EUR.		
	Kosten Mio. EUR	Kostenposition/Erläuterung
Planungsmittel:	28,7	Planungsmittel finanziert SUBV
	0,5	Kostencontrolling finanziert SUBV
Summe:	29,2	
Baukosten:	171,319	Gesamtbaukosten
davon	120,000	Bund
	29,056	Land
	7,263	Bremerhaven
Zwischensumme Land u. Stadtge- meinde Brhv.:	36,319	
	15,00	Hafengewirtschaft

Für die bauliche Realisierung dieser Maßnahme bestehen Finanzierungszusagen des Bundes vom 18.11.2005 und vom 26.10.2009 in Form einer Zuwendung nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. H. v. 120 Mio. €. Diese Bundeszuwendung gilt für die Variante 3.2+E und ist in der genannten Höhe begrenzt. Ein Zuwendungsbescheid durch das Land Bremen für die Baumittel des Bundes darf erst dann erlassen werden, wenn die Finanzierung der nicht durch den Bund abgedeckten Kosten durch die entsprechenden Anteile an Landesmitteln, der Stadtgemeinde Bremerha-

ven und der Hafenwirtschaft gesichert ist. Insbesondere die finanzielle Beteiligung der Hafenwirtschaft i. H. v. 15,00 Mio. EUR ist für den Senat ein wesentliches Element, um das Projekt zu finanzieren und zu realisieren. Aus diesem Grund steht das vom Senat am 21.12.2010 beschlossene Finanzierungsmodell für die Finanzierung des Projektes unter dem Vorbehalt einer verbindlichen Regelung der Beteiligung der Hafenwirtschaft. Dadurch steht die Gesamtfinanzierung unter dem Vorbehalt des Vertragsabschlusses mit der Hafenwirtschaft. Darüber hinaus ist für die Planfeststellung eine vorherige Entscheidung über die Mittelbereitstellung als wesentliches Element der Planrechtfertigung erforderlich. Bei dem Senatsbeschluss vom 26.06.2012 wurde davon ausgegangen, dass bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, der Vertragsabschluss mit der Hafenwirtschaft bereits vorliegt und damit die Planrechtfertigung in Bezug auf die Finanzierung gegeben ist. Maßgebend für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist der Vertragsabschluss mit der Hafenwirtschaft, da dieser gem. vorgenannten Senatsbeschluss die abschließende Voraussetzung für die Gesamtfinanzierung darstellt. Daher ist eine Entscheidung über die Mittelbereitstellung Voraussetzung für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und der Zuwendungsbescheide für die Planungs- und Baumittel für die Maßnahme.

B. Lösung

Baukosten:

Die Baukosten gemäß Kostenberechnung belaufen sich auf 171,319 Mio. €.

Baulastträger der Maßnahme ist die Seestadt Bremerhaven. Die Durchführung der Maßnahme obliegt dem Magistrat der Seestadt Bremerhaven.

Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes wurde im Mai 2009 nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplanes 2003 auf Grundlage der damaligen Kosten extern von der Ingenieursgruppe IVV Aachen festgestellt.

Finanzierung Baukosten:

Von den Baukosten in Höhe von 171,319 Mio. € trägt der Bund 120 Mio. € als Festbetragszuschuss. Für diesen Betrag bestehen Finanzierungszusagen des Bundes vom 18.11.2005 und vom 26.10.2009 in Form einer Zuwendung nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. H. v. 120 Mio. €. Diese Bundeszuwendung ist in der genannten Höhe begrenzt.

Finanzierungsbeitrag der Hafenwirtschaft über EUR 15 Mio. EUR

Der Finanzierungsbeitrag soll in Höhe von EUR 13.000.000,00 mittels eines an den Verein Hafenanbindung Bremerhaven e. V. („Verein“) gewährten Darlehens eines Bankenkonsortiums (Sparkasse Bremerhaven und Bremer Aufbau-Bank GmbH) finanziert werden, welches durch eine 100%ige Bürgschaft der FHB gesichert wird. Aufgrund der vollumfänglichen Bürgschaftsdeckung wird dem Verein eine zinsgünstige Finanzierung ermöglicht. Die restlich erforderlichen EUR 2.000.000,00 sollen dem Verein aus dem Kreis der Vereinsmitglieder zur Verfügung gestellt werden.

Der Verein wird die Mittel als Zuschuss zu den Gesamtfinanzierungskosten dem Magistrat der Stadt Bremerhaven zur Verfügung stellen. Auf Seiten des Vereins wäre dieser Finanzierungsbeitrag als „Verlorener Zuschuss“ zu qualifizieren und würde vollumfänglich einen Verlustvortrag generieren.

Der vorgenannte Verlustvortrag einhergehend mit der bilanziellen Überschuldung des Vereins macht es im Hinblick auf die 2013 möglicherweise auslaufende Befristung des aktuellen Über-

schuldungsbegriffes der Insolvenzordnung erforderlich, seitens der Bürgin FHB die Bürgschaftserklärung so auszugestalten, dass eine Insolvenzantragspflicht für den Tatbestand der Überschuldung vermieden wird. Möglicherweise muss die Bürgschaft als Garantie auf erstes Anfordern mit Bürgenregressverzicht ausgestellt werden. Ein diesbezüglicher Entwurf für die Bürgschaftserklärung wurde zwischenzeitlich erstellt und den Parteien zur Verfügung gestellt. Aufgrund des hohen Ausfallrisikos, das mit dieser Bürgschaft verbunden ist, muss eine entsprechende Verpflichtungserklärung im Haushalt angebracht werden.

Der Vertrag mit der Hafenwirtschaft wird am 05. Dezember 2012 parafiert. Entsprechend dem Senatsbeschluss vom 21.12.2010 werden darin Einzelheiten der Vereinbarung, einschließlich der jeweiligen Rechte und Pflichten sowie der technischen Einzelheiten festgelegt (Anlage).

Auf der Grundlage des parafierten Vertrages mit der Hafenwirtschaft ist beabsichtigt, die verbindliche Auskunft des Finanzamts Bremerhaven zur steuerlichen Belastung des Vereins einzuholen. Sollten sich aus dieser Auskunft noch Änderungen in der Vertragsgestaltung mit dem Verein ergeben, so sind die sich daraus möglicherweise ergebenden finanziellen Konsequenzen durch Bremen und Bremerhaven nach dem Verteilungsschlüssel 2/3 : 1/3 zu tragen.

Der verbleibende Betrag in Höhe von 36,319 Mio. € wird zu 80% vom Land (29,055 Mio. €) und zu 20% von Bremerhaven (7,264 Mio. €) finanziert. Für etwaige Kostensteigerungen haben Bremen und Bremerhaven vereinbart, den gleichen Verteilungsschlüssel 80/20 anzuwenden. Bremerhaven übernimmt zudem die Betriebs- und Unterhaltungskosten für das Bauwerk. Der Landesanteil an den Baukosten wird im Produktplan 81 Häfen des Senators für Wirtschaft Arbeit und Häfen veranschlagt.

in Mio. €	Gesamt	2012	2013	2014 ^{*)}	2015	2016	2017	2018
Bedarf								
Baukosten	171,319	5,834	12,033	36,075	39,400	39,100	33,050	5,827
Liquiditätsbetrachtung Finanzierung								
Baumittel								
Mittel Bund	120,000	0,000	1,536	23,078	28,734	31,276	29,549	5,827
Anschlag SWAH *	29,056	4,667	7,598	7,598	5,333	3,059	0,801	0,000
Anschlag Brhv. *	7,263	1,167	1,899	1,899	1,333	0,765	0,200	0,000
Hafenwirtschaft	15,000	0,000	1,000	3,500	4,000	4,000	2,500	0,000
Summe Baumittel	171,319	5,834	12,033	36,075	39,400	39,100	33,050	5,827

Stand 13.11.2012; *) ab 2014 Finanzplanwerte.

Die erforderlichen durch Bremen und Bremerhaven zu finanzierenden Mittel in Höhe von 30,485 Mio. € in den Jahren 2013 bis 2018 sind noch haushaltsrechtlich abzusichern. Für den Anteil Bremerhavens wurde für die Jahre 2013 bis 2017 die Verpflichtungsermächtigung bereits freigegeben. In 2012 stehen Landesmittel in Höhe von 4,667 Mio. € und städtische Mittel Bremerhaven in Höhe von 1,167 Mio. € zur Verfügung.

Für die Jahre 2013 bis 2018 wird die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe der Landesmittel von 24,389 Mio. € bei der Haushaltsstelle 0801/893 10-4 – Baukosten Cherbourger Straße – beantragt. Die Mittel für das Jahr 2013 sind im Haushalt veranschlagt. Für die Jahre ab 2014 müssen sie in der Haushaltsaufstellung berücksichtigt werden.

Bislang wurden zur Vorbereitung der Baumaßnahme von der BIS im Auftrag des Magistrats Bremerhaven bereits 5 Mio. € Grunderwerbsmittel vorfinanziert. Vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme werden im Jahr 2012 für Vorbereitungsarbeiten (Rodungsarbeiten und Entsorgungsbetriebe) weitere 1 Mio. € benötigt.

Der besonderen Situation der Baumaßnahme Cherbourger Straße geschuldet, sollen ggf. bereits vor Planfeststellungsbeschluss der Baumaßnahme insgesamt die Kostenanschläge der Baumaßnahme in 2012 für das Land Bremen beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, 0801/893 10-4 „Baukosten Cherbourger Straße“ in Höhe von 4.667 T€ eingesetzt werden.

Die Stadtgemeinde Bremerhaven hat die Baumittel in 2012 bei der Haushaltsstelle 6651/730 10 „Ausbau Cherbourger Straße“ in Höhe von 1.167 T€ veranschlagt. Diese Mittel sollen für Vorarbeiten für die bauliche Realisierung freigegeben werden.

Die erforderlichen Zuwendungsbescheide für die Baumittel einschließlich der erforderlichen Nebenbestimmungen werden von den Zuwendungsgebern erteilt. Die Auszahlung der bewilligten Zuwendungen erfolgt gemäß Baufortschritt. Aufgrund der Auflagen des Bundes darf der Zuwendungsbescheid durch das Land Bremen für die Bundesmittel erst dann erlassen werden, wenn die Finanzierung der nicht durch die Bundeszuwendung (120 Mio. EUR) abgedeckten Kosten gesichert ist. Ein vorheriger Baubeginn ist auszuschließen.

Bei der Bundeszuwendung handelt es sich um eine Fehlbedarfsfinanzierung mit Höchstbetrag. Es ist daher bei der Zuwendungsgewährung entsprechend den Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung zu beachten, wonach zuerst die vorgesehenen Eigenmittel bzw. Komplementärfinanzierung einzusetzen sind. Erst dann können die Bundesmittel in Anspruch genommen werden. Soweit das Land Bremen den von ihm zu übernehmenden Anteil wie der Bund als Zuwendung gewährt, können die laufenden jährlichen Zahlungsverpflichtungen auf die Zuwendungsgeber verteilt werden. Aus diesem Grund sind Anteile der Hafengewirtschaft dem Landeshaushalt zuzuführen und als Zuwendung zu berücksichtigen.

Planungskosten:

Die Planungsmittel werden vom Land Bremen (SUBV) getragen.

Finanzierung Planungskosten:

Bedarf		in Mio. €									
<u>Kostenpositionen</u>	Ge- samt	Ist bis 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Sum- me 2012 - 2019
Planungskosten beschlossen	19,200	8,298	1,988	2,849	2,304	2,014	1,265	0,421	0,011	0,050	10,902
Planungskosten- erhöhung (2010)	9,500	0,000	0,000	1,159	1,383	1,209	1,503	2,058	1,547	0,641	9,500
Summe Pla- nungskosten	28,700	8,298	1,988	4,008	3,687	3,223	2,768	2,479	1,558	0,691	20,402
Kostencontrolling	0,490	0,000	0,000	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,490
Summe Pla- nung	29,190	8,298	1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761	20,892

Liquiditätsbetrachtung Finanzierung											
Planungsmittel			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summe 2012 - 2019
Anschlag SUBV, ab 2014 Finanzplan-werte			2,251	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	0,490	0,000	12,741
Differenz zu Bedarf aus bis 2011 veranschlagten Mitteln auf Projekt-Kto verfügbar			-0,263	2,078	1,757	1,293	0,838	0,549	1,138	0,761	8,151
Summe Planungsmittel			1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761	20,892

Ein Betrag von 19,2 Mio. € ist auf Grundlage früherer Planungsstände beschlossen worden. Hierzu ist im Jahr 2006 neben den in 2006 veranschlagten Mitteln in Höhe von 1,2 Mio. € eine Verpflichtungsermächtigung für die Jahre ab 2007 in Höhe v. 18 Mio. € erteilt worden. Vom Gesamtbetrag sind bis einschließlich 2011 bereits 16,5 Mio. € veranschlagt und in Höhe v. 8,3 Mio. € für die Planungskosten verausgabt. Die restlichen Mittel in Höhe v. 8,2 Mio. € sind auf einem Projektkonto (AH-Konto) verfügbar. In den Haushalten 2012 und 2013 sind weitere 2,25 Mio. € (2012) bzw. 2,0 Mio. € (2013) veranschlagt. Die auf dem Projektkonto noch zur Verfügung stehenden Mittel werden nach Liquiditätsbedarf zur Finanzierung bereitgestellt. Der verbleibende Bedarf ist in der bisherigen mittelfristigen Investitionsplanung als Vorbelastung für die Haushalte 2014 ff. ausgewiesen.

Die Planungsmittelerhöhung aus 2010 in Höhe von 9,99 Mio. € in den Jahren 2013 bis 2019 ist noch haushaltsrechtlich abzusichern. Für die Jahre 2013 bis 2019 wird um die Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 9,99 Mio. € bei der Haushaltsstelle 0687/730 84-4 - Planungskosten Cherbourger Straße – beantragt. Die Mittel für das Jahr 2013 sind im Haushalt veranschlagt. Für die Jahre ab 2014 müssen sie in der Haushaltsaufstellung berücksichtigt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die finanziellen Auswirkungen sind unter B. Lösung dargestellt. Die Baumaßnahme hat keine personalwirtschaftlichen und gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatskanzlei und dem Magistrat Bremerhaven abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschlussvorschlag

1. Der Senat nimmt die Kostenermittlung der Planungs- und Baukosten zum Ausbau der Cherbourger Straße in Bremerhaven zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahme sowie der Finanzierung zu und bittet die Senatorin für Finanzen den Haushalts- und Finanzausschuss zu befassen.

Die zukünftigen Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bauwerkes sind aus den Haushaltsansätzen der Seestadt Bremerhaven zu decken. Für etwaige Kostensteigerungen wird zwischen Bremen und Bremerhaven der Verteilungsschlüssel 80/20 festgelegt.

2. Der Senat begrüßt das Engagement der Hafenwirtschaft, sich mit einem Beitrag in Höhe von 15 Mio. EUR zu beteiligen und die beabsichtigte Unterzeichnung des Finanzierungsvertrages und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, darüber in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei den Haushalts- und Finanzausschuss zu unterrichten.
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Abstimmung mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, der Senatorin für Finanzen und der Senatskanzlei die Bewilligungsbescheide für die Bundesmittel sowie für die Landesmittel zu erlassen.

Anlage: Vereinbarung mit der Hafenwirtschaft

Vereinbarung

zwischen

der Stadt Bremerhaven, vertreten durch _____ (im Folgenden auch: BHV),

die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch _____ (im Folgenden auch: FHB) und

den Verein Hafenanbindung Bremerhaven e.V., vertreten durch den Vorstand (im Folgenden: Verein)

Präambel

- A) Die Terminals am seeschiffstiefen Wasser in Bremerhaven stellen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Stadt Bremerhaven und die Freie Hansestadt Bremen (Land und Stadtgemeinde) dar. Die Verkehrsströme erfordern eine effiziente und zukunftsfähige Straßenanbindung der Terminals an das Bundesautobahnnetz (A 27), die derzeit nicht gegeben ist.
- B) Diese Anbindung (insgesamt ca. 1.450 m) soll die Cherbourger Straße ab der Wurstter Straße mit dem Autobahnanschluss „Bremerhaven/Überseehäfen“ verbinden. Hauptteil des Projekts ist ein Tunnel mit einer Länge von ca. 1.070 m südlich der Cherbourger Straße („Tunnel Cherbourger Straße“). Die Hafenanbindung wird eine zukunftsfähige und ressourcenschonende Anbindung der Terminals in Bremerhaven an das Bundesautobahnnetz gewährleisten. Der Tunnel minimiert die Eingriffe in Natur und Landschaft und vermeidet die Immissions-, insbesondere die Lärmbelästigung der Anwohner. Durch die kreuzungsfreie Trassenführung wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht.
- C) Die Kosten der Baumaßnahme, die von der Stadt Bremerhaven als Vorhabenträger durchgeführt werden wird, werden sich auf ca. EUR 172 Mio. belaufen. Der Bund (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) hat sich bereit erklärt, die Maßnahme mit EUR 120 Mio. zu fördern. Der entsprechende Zuwendungsbescheid für die Bundesmittel darf durch die FHB erst dann erlassen werden, wenn die Finanzierung der nicht durch die Bundesmittel gedeckten Kosten gesichert ist. Unternehmen der Logistikwirtschaft haben sich auf Wunsch der FHB bereit erklärt, EUR 15 Mio. für die Finanzierung der Maßnahme zur Verfügung zu stellen. Der Restbetrag wird von der FHB zu 80% und BHV zu 20% übernommen.

- D) Der Verein wurde gegründet, um die Finanzierung des von der Logistikwirtschaft zugesagten Zuschusses zu ermöglichen. Zweck des Vereins, der keine Gewinnerzielungsabsicht hat, ist demgemäß die Förderung des Baus der Hafenanbindung in Bremerhaven zwischen der Wurster Straße und der Autobahn-Anschlussstelle Überseehäfen Bremerhaven unter Errichtung eines Tunnels im Bereich der Cherbourger Straße. Hierzu wird der Verein bei der Sparkasse Bremerhaven unter Einbeziehung der Bremer Aufbau Bank ein Darlehen – für das die FHB eine 100%ige Bürgschaft übernehmen wird - aufnehmen, das ihm ermöglicht, den Betrag von insgesamt EUR 13 Mio. der BHV als Vorhabenträger in Tranchen während der Bauphase zweckgebunden zur Verfügung zu stellen. Weitere EUR 2 Mio. werden BHV für die Finanzierung des Bauvorhabens über die BLG Logistics Group AG & Co. KG zur Verfügung gestellt.
- E) Die Refinanzierung des Darlehens wird in der Weise erfolgen, dass die Betreiber von Umschlagsanlagen/Terminals in den Häfen in Bremerhaven ab Fertigstellung des Tunnels Cherbourger Straße (i) von den Frachtführern, die die Terminals befahren, ein Nutzungsentgelt erheben werden und (ii) einen eigenen Beitrag zur Refinanzierung leisten werden.
- F) Der Verein wird die technischen Voraussetzungen dafür schaffen, dass die von den Frachtführern zu zahlenden die Nutzungsentgelte von den Vereinsmitgliedern über einen Zeitraum von mehreren Jahren erhoben werden können.
- G) BHV wird dem Verein den voraussichtlichen Zeitpunkt der Inbetriebnahme mindestens 9 Monate vorher schriftlich mitteilen.

Dies vorausgeschickt, vereinbaren die Parteien Folgendes:

§ 1

Verpflichtung von BHV

1. BHV wird den Tunnel Cherbourger Straße (auch: „Bauvorhaben“) - im Wesentlichen so wie in der **Anlage 1** beschrieben – bauen. Baubeginn ist voraussichtlich 2013, die Fertigstellung ist für Ende 2017 geplant. BHV wird dem Verein den Baubeginn unverzüglich schriftlich anzeigen.
2. Der Verein kann die Erfüllung der Bauverpflichtung gemäß Abs. 1 Satz 1 nicht verlangen. Ihre Nichterfüllung führt jedoch zu den in § 3 geregelten Folgen.

§ 2

Verpflichtung des Vereins

1. Der Verein verpflichtet sich, BHV EUR 13 Mio. für das Bauvorhaben als Zuschuss zu zahlen.
2. Der Zuschuss des Vereins steht unter den folgenden Voraussetzungen (aufschiebenden Bedingungen), die kumulativ erfüllt sein müssen:
 - a) Die FHB hat den Zuwendungsbescheid über die Bundesmittel (EUR 120 Mio.) erlassen,
 - b) der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben liegt vor,
 - c) das Bauvorhaben wird – im Wesentlichen so wie in der **Anlage 1** beschrieben – durchgeführt.
3. Die Zahlung des Zuschusses ist fällig gemäß dem Mittelabflussplan des Vorhabenträgers, der in seiner derzeitigen Fassung als **Anlage 2** beigelegt ist. Die darin genannten Tranchen sind jeweils zum Ende des betreffenden Jahres fällig. Soweit die danach zu zahlenden Beträge die freien Mittel des Vereins übersteigen, wird der Verein die jeweiligen Fehlbeträge durch Aufnahme eines Darlehens vorfinanzieren.
4. Die Fälligkeit der Tranchen gemäß dem Mittelabflussplan nach Maßgabe des Abs.3 tritt nur ein, wenn der Verein den jeweiligen Betrag durch Aufnahme eines Darlehens (voraussichtlich in Höhe von rd. EUR 14,7 Mio. – entspricht einem Wert von EUR 13 Mio. zzgl. Zinsen bis 2017 und EUR 200.000 für bereits angefallene sowie einen Teil künftiger Kosten) vorfinanzieren kann und die FHB ihm für die Absicherung des Darlehens eine provisionsfreie Bürgschaft über 100% des Darlehensbetrages oder eine andere von der darlehensgebenden Bank akzeptierte Sicherheit gestellt hat.
5. Sofern der Verein die Tranchen gemäß dem Mittelabflussplan nicht oder nicht vollständig zahlen kann, weil etwa die FHB für eine Darlehensfinanzierung keine ausreichende Sicherheit gestellt hat, wird der Verein – nach Abzug seiner Kosten - den Betrag von EUR 13 Mio. in jährlichen Raten zahlen, bis der Betrag von EUR 13 Mio. erreicht ist. Die Raten sind in Höhe der Netto-Einnahmen des Vereins zu leisten. Eine Verzinsung ist nicht geschuldet.

§ 3

Rückabwicklung

Sollte die Baumaßnahme nicht oder nicht vollständig durchgeführt werden, der Verein aber bereits Beträge an BHV gezahlt haben, ist BHV zur Rückzahlung dieser Beträge zuzüglich der dem Verein bis dahin entstandenen Zinsen und Kosten verpflichtet. Als nicht vollständige Durchführung gilt auch, wenn der Tunnel nicht bis zum 31.12.2020 in Betrieb genommen ist, es sei denn die Parteien vereinbaren etwas anderes.

§ 4

Schlussbestimmungen

1. Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
2. Ausschließlicher Gerichtsstand ist Bremerhaven.
3. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, so bleibt die Vereinbarung im Übrigen wirksam. Es sollen dann im Wege der (auch ergänzenden) Auslegung die Regelungen gelten, die dem wirtschaftlichen Zweck der unwirksamen Bestimmung so weit wie möglich entsprechen. Sofern die Auslegung aus Rechtsgründen ausscheidet, sind die Parteien verpflichtet, dem entsprechende ergänzende Vereinbarungen zu treffen. Das gilt auch, wenn sich bei der Durchführung oder der Auslegung des Vertrages eine ausfüllungsbedürftige Vertragslücke ergibt.

Bremerhaven, den _____ 2012

Stadt Bremerhaven

(_____)

Freie Hansestadt Bremen

(_____)

Verein Hafenanbindung Bremerhaven e.V.

(_____) (_____)

Anlage 1

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die Cherbourger Straße in Bremerhaven verläuft in Ost-West-Richtung und stellt den nördlichsten Bremerhavener Autobahnzubringer zur Bundesautobahn (BAB) A27 dar. Über diese kommunale Zubringerstraße wird die Anbindung des stadtbremischen Überseehafengebietes einschließlich der hafennahen Industrie- und Gewerbegebiete an das Bundesfernstraßennetz sichergestellt. Ferner stellt die Cherbourger Straße auch für das nördliche Stadtgebiet Bremerhavens sowie die Nachbargemeinde Stadt Langen den Anschluss an das Bundesfernstraßennetz sicher (vgl. Unterlage 2).

Die Cherbourger Straße wird von mehreren z. T. hochbelasteten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen gequert. An den Knotenpunkten kommt es bereits heute zu teilweise sehr deutlichen Leistungsfähigkeitsengpässen. Diese Situation wird insbesondere durch das erhebliche straßensseitige Verkehrs- und Schwerverkehrsaufkommen der national und international bedeutenden Überseehäfen mit dem Container- und Automobilmenschlag hervorgerufen und wird sich gemäß der Prognose für das Jahr 2025 noch erheblich verstärken.

Die derzeitige Anbindung der Überseehäfen an das Fernstraßennetz ist aufgrund der bestehenden Leistungsfähigkeitsengpässe im Verlauf der Cherbourger Straße zur BAB A27 unzureichend. Dieses ist nicht nur für Bremerhaven kritisch zu sehen. Die Bedeutung von leistungsfähigen Hafenhinterlandanbindungen wird ausdrücklich im „Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ bzw. im „Bundesverkehrswegeplan“ hervorgehoben. Somit stellt sich die Beseitigung der Leistungsfähigkeitsengpässe als Aufgabe von nationalem Rang dar. Auch aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ist eine konkurrenzfähige Hinterlandanbindung der Überseehäfen dringend erforderlich.

Zur Schaffung einer auch zukünftig leistungsfähigen Hafenanbindung, verbunden mit einer Entlastung der kritischen Knotenpunkte im derzeitigen Straßennetz der Cherbourger Straße, bietet eine räumliche Trennung des Hafenverkehrs vom sonstigen städtischen Individualverkehr die optimale Lösung. Als Ergebnis aus dem Vergleich einer Vielzahl von Varianten (vgl. Unterlagen 1.2 und 1.3) stellt sich eine im Tunnel geführte Trassenlage südlich des derzeitigen Verlaufes der Cherbourger Straße (Variante 3.2+E) als die am besten geeignete Lösung dar.

Diese Variante wird nachfolgend als „Hafentunnel Cherbourger Straße“ bezeichnet und als Vorzugsvariante weiterverfolgt.

Aufgrund der oben beschriebenen Funktion kann die Strecke durch den Tunnel gemäß der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)¹ als anbaufreie Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion charakterisiert und damit der Straßenkategorie VS II zugeordnet werden. Nach dem Bremischen Landesstraßengesetz (BremLStrG) handelt es sich um eine Straße der Gruppe A.

Baulastträger der Maßnahme ist die Stadt Bremerhaven.

Die Tunneltrasse verläuft im östlichen Abschnitt bis zu 200 m südlich des Straßenraums der Cherbourger Straße unterhalb des Eichenweges. Im mittleren Abschnitt verläuft die Trasse unterhalb der Claus-Groth-Straße, und biegt westlich der Claus-Groth-Straße unter den bestehenden Verlauf der Cherbourger Straße ein (vgl. Unterlage 3). Die Vorzugsvariante 3.2+E bindet sich als zusätzliches Glied problemlos in das bestehende Straßennetz ein. Außer in den Anschlussbereichen zur Cherbourger Straße gibt es keine weiteren Anpassungs- oder Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz.

¹ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Der Anschluss des Hafentunnels im Osten erfolgt niveaufrei über Ein- und Ausfahrrampen an der Cherbourger Straße. Durch diesen niveaufreien Anschluss ist eine leistungsfähige und verkehrssichere Führung der hafenbezogenen Verkehre gegeben.

Im Westen erreicht der Tunnel über eine westlich der Wurster Straße angeordnete Rampe das Straßenniveau mittig in der Cherbourger Straße, hierbei wird der Hauptstrom zum Hafen bevorrechtigt geführt. Die nachgeordneten Verkehrsströme werden über entsprechende "Ein- bzw. Ausfahrkelle" sicher an den Hauptstrom angebunden bzw. abgeleitet.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Cherbourger Straße ist heute eine Hauptverkehrsstraße, die in Teilen angebaut ist und im mittleren Abschnitt auch durch bebaute Gebiete führt. Aufgrund ihrer maßgebenden Verbindungsfunktion zwischen BAB A27 und dem Überseehafengebiet ist sie der Straßenkategorie HS III nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zugeordnet. Im Zuge der notwendigen Ertüchtigung der Cherbourger Straße durch den Hafentunnel wird dieser auf der Grundlage des Bremischen Landesstraßengesetzes als Straße der Gruppe A geplant, wodurch sich nach RASt 06 hierfür eine Straßenkategorie VS II ergibt.

Die Cherbourger Straße ist eine vierstreifige Straße mit Richtungstrennung im innerstädtischen Bereich. An den jeweiligen Knotenpunkten wird der Querschnitt durch Abblegestreifen ergänzt bzw. aufgeweitet.

Nach Realisierung des Hafentunnels Cherbourger Straße verbleibt die vorhandene Cherbourger Straße an der Oberfläche in der Straßengruppe A nach Bremischen Landesstraßengesetz, da sie zum einen die Funktion eines Zubringers zur Bundesfernstraße BAB A27 inne hat und zum anderem die Funktion einer Umleitungsstrecke während einer Tunnelsperrung übernimmt.

Die Cherbourger Straße führt in großen Teilen durch bebautes Gebiet. Eine direkte Erschließungsfunktion der anliegenden Grundstücke ist im Bereich zwischen Claus-Groth-Straße und dem Knotenpunkt mit der Wurster Straße gegeben.

Der zur Entlastung der bestehenden Cherbourger Straße geplante Hafentunnel (Variante 3.2+E) verläuft im Bereich des westlichen Trassenverlaufes unterhalb der bestehenden Cherbourger Straße. In diesem Abschnitt sind die Grundstücke nördlich und südlich bebaut, was bei der Tunnelbaumaßnahme entsprechend zu berücksichtigen ist.

Die Straßen oberhalb des weiteren Verlaufs der Tunneltrasse (Claus-Groth-Straße, Dudweilerstraße, Elchenweg) sind reine Erschließungsstraßen und werden als solche nach Abschluss der Tunnelbaumaßnahme wieder hergerichtet. Die angrenzenden Flächen werden entsprechend der vorhandenen Möglichkeiten städtebaulich aufgewertet.

Bei dem Hafentunnel Cherbourger Straße handelt es sich um einen oberflächennahen, in offener Bauweise hergestellten, zweistreifigen Tunnel, der zum größten Teil (1.195 m) in einer Röhre im Gegenverkehr betrieben wird. Im östlichen Bereich teilt sich der Tunnel in zwei Röhren im Richtungsverkehr auf, damit die niveaufreie Anbindung an die Cherbourger Straße ermöglicht wird (vgl. Unterlage 3.1).

Die Länge des Tunnels einschließlich der Rampenbauwerke beträgt über die Nordröhre 1.848 m und über die Südröhre 1.659 m. Für die im Gegenverkehr befahrenen Tunnel- und Trogabschnitte ist ein Querschnitt mit einer lichten Breite von 14,0 m vorgesehen. Der Querschnitt wird je Fahrtrichtung mit einem 3,50 m breiten Fahrstreifen und einem zwischen den Fahrstreifen angeordneten 1,00 m breiten Sicherheitsstreifen ausgebildet. Beidseitig der Fahrbahn sind 0,50 m breite Randstreifen, 1,50 m breite Sicherheitsstreifen und 1,0 m breite Notgehwege angeordnet. Für die im Richtungsverkehr betriebenen Trog- und Tunnelabschnitte wird eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen. Neben der Fahrbahn sind ein 2,0

m breiter Sicherheitsstreifen und beidseitig Randstreifen mit 0,25 m bzw. 0,50 sowie 1,0 m breite Notgehwege angeordnet. Die lichte Breite der Querschnitte beträgt 8,25 m (vgl. Unterlage 15.1.3).

1.3 Streckengestaltung

Für den Hafentunnel Cherbourger Straße ist ein streckenbezogenes Gestaltungskonzept nicht erforderlich. Baukulturelle Aspekte sind nicht relevant und müssen nicht berücksichtigt werden.

Anlage 2 Vereinbarung

Cherbourger-Tunnel nach DEGES-Prüfung (alle Angaben in Mio. €)

29.11.2012

Kostenpositionen	Gesamtkosten	Ist-Ausgabe bis einschl. 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mittelverwendung: Kosten insgesamt	200,509									
1 Planungsmittel beschossen	19,200	8,298	1,988	2,849	2,304	2,014	1,265	0,421	0,011	0,050
2 Planungsmittelerhöhung (2010) und zeitliche Verschiebung	9,500	0,000	0,000	1,159	1,383	1,209	1,503	2,058	1,547	0,641
3 Kostencontrolling finanziert SUBV	0,490	0,000	0,000	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070
4 Planungsmittel gesamt (* (1+2+3))	29,190	8,298	1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761
4 Baukosten neu (**)	171,319	0,000	5,834	12,033	36,075	39,400	39,100	33,050	5,827	0,000
5 Bundesbeteiligung (Finanzierungsanteil = 70 %)	120,000	0,000	0,000	1,536	23,078	28,734	31,276	29,549	5,827	0,000
6 Beteiligung der Hafengewirtschaft	15,000	0,000	0,000	1,000	3,500	4,000	4,000	2,500	0,000	0,000
7 Erhöhung (Differenz (4)-(5)-(6))	36,319	0,000	5,834	9,497	9,497	6,666	3,824	1,001	0,000	0,000

(* Planungsmittel wie RE-Entwurfs, weil die durch DEGES festgestellten Baukostenerhöhungen nur Material (Stahl, Beton) betrifft. 2010 und 2011 Haushaltsanschlüsse.
(**) Enthält die durch die BIS vorfinanzierten 5 Mio. €.

Finanzierung

SUBVE finanziert die Planungskosten	29,190	8,298	1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761
SWH übernimmt 80 % der erhöhten Baukosten	29,055	0,000	4,667	7,598	7,598	5,333	3,059	0,801	0,000	0,000
Land (SUBVE+SWH) finanziert insgesamt	58,245	8,298	6,655	11,676	11,355	8,626	5,897	3,350	1,628	0,761
BHV finanziert 20 % der erhöhten Baukosten	7,264	0,000	1,167	1,899	1,899	1,333	0,765	0,200	0,000	0,000
Liquiditätsbetrachtung: Finanzierungsvariante 2012-2019 Glättung der BHV-finanzierten Baukosten										
Anteil SWH		4,667	7,598	7,598	7,598	5,333	3,059	0,801	0,000	0,000
Anteil SUBVE (2012-2019 Haushalt, ab 2014 Finanzpl.)	12,741	2,251	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	0,490	0,000
zusätzlich aus Restmittel Projekt-Kto	8,151	-0,263	2,078	1,757	1,757	1,293	0,838	0,549	1,138	0,761
Anteil BHV	7,263	1,167	1,899	1,899	1,899	1,333	0,765	0,200	0,000	0,000

Für etwaige Kostensteigerungen vereinbaren Bremerhaven und Bremen den gleichen Verteilungsschlüssel von 20/80 anzuwenden.
Ferner übernimmt Bremerhaven nach Fertigstellung des Tunnels alle damit verbundenen Unterhaltungsaufwendungen.

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die Cherbourger Straße in Bremerhaven verläuft in Ost-West-Richtung und stellt den nördlichsten Bremerhavener Autobahnzubringer zur Bundesautobahn (BAB) A27 dar. Über diese kommunale Zubringerstraße wird die Anbindung des stadtbremischen Überseehafengebietes einschließlich der hafennahen Industrie- und Gewerbegebiete an das Bundesfernstraßennetz sichergestellt. Ferner stellt die Cherbourger Straße auch für das nördliche Stadtgebiet Bremerhavens sowie die Nachbargemeinde Stadt Langen den Anschluss an das Bundesfernstraßennetz sicher (vgl. Unterlage 2).

Die Cherbourger Straße wird von mehreren z. T. hochbelasteten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen gequert. An den Knotenpunkten kommt es bereits heute zu teilweise sehr deutlichen Leistungsfähigkeitsengpässen. Diese Situation wird insbesondere durch das erhebliche straßenseitige Verkehrs- und Schwerverkehrsaufkommen der national und international bedeutenden Überseehäfen mit dem Container- und Automobilumschlag hervorgerufen und wird sich gemäß der Prognose für das Jahr 2025 noch erheblich verstärken.

Die derzeitige Anbindung der Überseehäfen an das Fernstraßennetz ist aufgrund der bestehenden Leistungsfähigkeitsengpässe im Verlauf der Cherbourger Straße zur BAB A27 unzureichend. Dieses ist nicht nur für Bremerhaven kritisch zu sehen. Die Bedeutung von leistungsfähigen Hafenhinterlandanbindungen wird ausdrücklich im „Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen“ bzw. im „Bundesverkehrswegeplan“ hervorgehoben. Somit stellt sich die Beseitigung der Leistungsfähigkeitsengpässe als Aufgabe von nationalem Rang dar. Auch aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ist eine konkurrenzfähige Hinterlandanbindung der Überseehäfen dringend erforderlich.

Zur Schaffung einer auch zukünftig leistungsfähigen Hafenanbindung, verbunden mit einer Entlastung der kritischen Knotenpunkte im derzeitigen Straßennetz der Cherbourger Straße, bietet eine räumliche Trennung des Hafenverkehrs vom sonstigen städtischen Individualverkehr die optimale Lösung. Als Ergebnis aus dem Vergleich einer Vielzahl von Varianten (vgl. Unterlagen 1.2 und 1.3) stellt sich eine im Tunnel geführte Trassenlage südlich des derzeitigen Verlaufes der Cherbourger Straße (Variante 3.2+E) als die am besten geeignete Lösung dar.

Diese Variante wird nachfolgend als „Hafentunnel Cherbourger Straße“ bezeichnet und als Vorzugsvariante weiterverfolgt.

Aufgrund der oben beschriebenen Funktion kann die Strecke durch den Tunnel gemäß der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)¹ als anbaufreie Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion charakterisiert und damit der Straßenkategorie VS II zugeordnet werden. Nach dem Bremischen Landesstraßengesetz (BremLStrG) handelt es sich um eine Straße der Gruppe A.

Baulastträger der Maßnahme ist die Stadt Bremerhaven.

Die Tunneltrasse verläuft im östlichen Abschnitt bis zu 200 m südlich des Straßenraums der Cherbourger Straße unterhalb des Eichenweges. Im mittleren Abschnitt verläuft die Trasse unterhalb der Claus-Groth-Straße, und biegt westlich der Claus-Groth-Straße unter den bestehenden Verlauf der Cherbourger Straße ein (vgl. Unterlage 3). Die Vorzugsvariante 3.2+E bindet sich als zusätzliches Glied problemlos in das bestehende Straßennetz ein. Außer in den Anschlussbereichen zur Cherbourger Straße gibt es keine weiteren Anpassungs- oder Ausbaumaßnahmen im bestehenden Straßennetz.

¹ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008 des Bundesministeriums für Verkehrs, Bau und Stadtentwicklung

Der Anschluss des Hafentunnels im Osten erfolgt niveaufrei über Ein- und Ausfahrrampen an der Cherbourger Straße. Durch diesen niveaufreien Anschluss ist eine leistungsfähige und verkehrssichere Führung der hafenbezogenen Verkehre gegeben.

Im Westen erreicht der Tunnel über eine westlich der Wurster Straße angeordnete Rampe das Straßenniveau mittig in der Cherbourger Straße, hierbei wird der Hauptstrom zum Hafen bevorrechtigt geführt. Die nachgeordneten Verkehrsströme werden über entsprechende "Ein- bzw. Ausfahrkeile" sicher an den Hauptstrom angebunden bzw. abgeleitet.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Cherbourger Straße ist heute eine Hauptverkehrsstraße, die in Teilen angebaut ist und im mittleren Abschnitt auch durch bebaute Gebiete führt. Aufgrund ihrer maßgebenden Verbindungsfunktion zwischen BAB A27 und dem Überseehafengebiet ist sie der Straßenkategorie HS III nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) zugeordnet. Im Zuge der notwendigen Ertüchtigung der Cherbourger Straße durch den Hafentunnel wird dieser auf der Grundlage des Bremischen Landesstraßengesetzes als Straße der Gruppe A geplant, wodurch sich nach RAST 06 hierfür eine Straßenkategorie VS II ergibt.

Die Cherbourger Straße ist eine vierstreifige Straße mit Richtungstrennung im innerstädtischen Bereich. An den jeweiligen Knotenpunkten wird der Querschnitt durch Abbiegestreifen ergänzt bzw. aufgeweitet.

Nach Realisierung des Hafentunnels Cherbourger Straße verbleibt die vorhandene Cherbourger Straße an der Oberfläche in der Straßengruppe A nach Bremischen Landesstraßengesetz, da sie zum einen die Funktion eines Zubringers zur Bundesfernstraße BAB A27 inne hat und zum anderem die Funktion einer Umleitungsstrecke während einer Tunnelsperrung übernimmt.

Die Cherbourger Straße führt in großen Teilen durch bebautes Gebiet. Eine direkte Erschließungsfunktion der anliegenden Grundstücke ist im Bereich zwischen Claus-Groth-Straße und dem Knotenpunkt mit der Wurster Straße gegeben.

Der zur Entlastung der bestehenden Cherbourger Straße geplante Hafentunnel (Variante 3.2+E) verläuft im Bereich des westlichen Trassenverlaufes unterhalb der bestehenden Cherbourger Straße. In diesem Abschnitt sind die Grundstücke nördlich und südlich bebaut, was bei der Tunnelbaumaßnahme entsprechend zu berücksichtigen ist.

Die Straßen oberhalb des weiteren Verlaufs der Tunneltrasse (Claus-Groth-Straße, Dudweilerstraße, Eichenweg) sind reine Erschließungsstraßen und werden als solche nach Abschluss der Tunnelbaumaßnahme wieder hergerichtet. Die angrenzenden Flächen werden entsprechend der vorhandenen Möglichkeiten städtebaulich aufgewertet.

Bei dem Hafentunnel Cherbourger Straße handelt es sich um einen oberflächennahen, in offener Bauweise hergestellten, zweistreifigen Tunnel, der zum größten Teil (1.195 m) in einer Röhre im Gegenverkehr betrieben wird. Im östlichen Bereich teilt sich der Tunnel in zwei Röhren im Richtungsverkehr auf, damit die niveaufreie Anbindung an die Cherbourger Straße ermöglicht wird (vgl. Unterlage 3.1).

Die Länge des Tunnels einschließlich der Rampenbauwerke beträgt über die Nordröhre 1.848 m und über die Südröhre 1.659 m. Für die im Gegenverkehr befahrenen Tunnel- und Trogabschnitte ist ein Querschnitt mit einer lichten Breite von 14,0 m vorgesehen. Der Querschnitt wird je Fahrtrichtung mit einem 3,50 m breiten Fahrstreifen und einem zwischen den Fahrstreifen angeordneten 1,00 m breiten Sicherheitsstreifen ausgebildet. Beidseitig der Fahrbahn sind 0,50 m breite Randstreifen, 1,50 m breite Sicherheitsstreifen und 1,0 m breite Notgehwege angeordnet. Für die im Richtungsverkehr betriebenen Trog- und Tunnelabschnitte wird eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen. Neben der Fahrbahn sind ein 2,0

m breiter Sicherheitsstreifen und beidseitig Randstreifen mit 0,25 m bzw. 0,50 sowie 1,0 m breite Notgehwege angeordnet. Die lichte Breite der Querschnitte beträgt 8,25 m (vgl. Unterlage 15.1.3).

1.3 Streckengestaltung

Für den Hafentunnel Cherbourger Straße ist ein streckenbezogenes Gestaltungskonzept nicht erforderlich. Baukulturelle Aspekte sind nicht relevant und müssen nicht berücksichtigt werden.

Anlage 2 Vereinbarung

29.11.2012

Cherbourger-Tunnel nach DEGES-Prüfung (alle Angaben in Mio. €)

Kostenpositionen	Gesamt- kosten	Ist-Ausgabe bis einschl. 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mittelverwendung: Kosten insgesamt	200,509									
1 Planungsmittel beschlossen	19,200	8,298	1,988	2,849	2,304	2,014	1,265	0,421	0,011	0,050
2 Planungsmittelerhöhung (2010) und zeitliche Verschiebung	9,500	0,000	0,000	1,159	1,383	1,209	1,503	2,058	1,547	0,641
3 Kostencontrolling finanziert SUBV	0,490	0,000	0,000	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070
4 Planungsmittel gesamt (* (1+2+3))	29,190	8,298	1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761
4 Baukosten neu (**	171,319	0,000	5,834	12,033	36,075	39,400	39,100	33,050	5,827	0,000
5 Bundesbeteiligung (Finanzierungsanteil = 70 %)	120,000	0,000	0,000	1,536	23,078	28,734	31,276	29,549	5,827	0,000
6 Beteiligung der Hafenvirtschaft	15,000	0,000	0,000	1,000	3,500	4,000	4,000	2,500	0,000	0,000
7 Erhöhung (Differenz (4)-(5)-(6))	36,319	0,000	5,834	9,497	9,497	6,666	3,824	1,001	0,000	0,000

(* Planungsmittel wie RE-Entwurfs, weil die durch DEGES festgestellten Baukostenerhöhungen nur Material (Stahl, Beton) betrifft. 2010 und 2011 Haushaltsanschlüsse.

(** Enthält die durch die BIS vorfinanzierten 5 Mio. €.

Finanzierung

SUBVE finanziert die Planungskosten	29,190	8,298	1,988	4,078	3,757	3,293	2,838	2,549	1,628	0,761
SWH übernimmt 80 % der erhöhten Baukosten	29,055	0,000	4,667	7,598	7,598	5,333	3,059	0,801	0,000	0,000
Land (SUBVE+SWH) finanziert insgesamt	58,245	8,298	6,655	11,676	11,355	8,626	5,897	3,350	1,628	0,761
BHV finanziert 20 % der erhöhten Baukosten	7,264	0,000	1,167	1,899	1,899	1,333	0,765	0,200	0,000	0,000

Liquiditätsbetrachtung: Finanzierungsvariante 2012-2019 Glättung der BHV-finanzierten Baukosten

Anteil SWH			4,667	7,598	7,598	5,333	3,059	0,801	0,000	0,000
Anteil SUBVE (2012-2019 Haushalt, ab 2014 Finanzpl.)	12,741		2,251	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	0,490	0,000
zusätzlich aus Restmittel Projekt-Kto	8,151		-0,263	2,078	1,757	1,293	0,838	0,549	1,138	0,761
Anteil BHV	7,263		1,167	1,899	1,899	1,333	0,765	0,200	0,000	0,000

Für etwaige Kostensteigerungen vereinbaren Bremerhaven und Bremen den gleichen Verteilungsschlüssel von 20/80 anzuwenden.

Ferner übernimmt Bremerhaven nach Fertigstellung des Tunnels alle damit verbundenen Unterhaltungsaufwendungen.