

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Quast und Karin Timmermann (SPD) vom 11.01.08

und Antwort des Senats

**Betr.: Sind Hamburgs Bau- und Infrastrukturvorhaben in guten Händen?
5. Hafenquerspange: Verzögerung durch Plan B?**

Mit der sogenannten Hafenquerspange, der Bundesautobahn A 252, soll eine leistungsfähige Querverbindung zwischen den Autobahnen A 1 und A 7 südlich der Hamburger Innenstadt geschaffen werden. Die Kosten für dieses Vorhaben sind jedoch immens, sodass auch eine privat finanzierte Realisierung erwogen wird. Zwischenzeitlich wurde jedoch auch eine ganz neue Trassenvariante ins Gespräch gebracht, die im Übrigen auch die angeblich in etwa 15 bis 20 Jahren abgängige Köhlbrandbrücke ersetzen soll. Angesichts der stetig steigenden Umschlagmengen im Containerverkehr, der im Hinterland auch auf der Straße abgewickelt wird, sind Maßnahmen wie der Bau der Hafenquerspange von vordringlicher Bedeutung, soll ein Verkehrskollaps im Hafen noch verhindert werden.

In diesem Zusammenhang frage ich den Senat:

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist die Hafenquerspange im aktuellen Bedarfsplan aus Finanzierungsgründen statt wie bis zum Jahr 2003 im „vordringlicher Bedarf“ nur als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft worden, das heißt eine konventionelle Haushaltsfinanzierung durch den Bund ist vor 2015 ausgeschlossen. Im Übrigen siehe Drs. 18/3226. Aufgrund der von Hamburg angemahnten Dringlichkeit der Maßnahme insbesondere für die bisher unzureichende Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens in Richtung Osten, die im Hinblick auf die prognostizierten drastisch steigenden Umschlagszahlen des Hafens immer wichtiger wird, hat das BMVBS eine neue Machbarkeitsstudie für eine Realisierung als Privatfinanzierungsmodell in Auftrag gegeben.

Infolge der Dringlichkeit, die der Senat der zügigen Realisierung der Hafenquerspange beimisst, wurde die ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH (ReGe) bereits vor Beginn der Machbarkeitsstudie mit der Vorplanung für die Nordtrasse beauftragt. Diese soll in Kürze abgeschlossen werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der ReGe wie folgt:

1. *Ursprünglich sollte 2010 mit dem Bau der Hafenuerspange begonnen werden (vergleiche Drs. 18/3226).*
 - a) *Ist dieser Zeitplan noch zu halten?*
 - b) *Welche zeitliche Perspektive wird für den Beginn des Baus der Hafenuerspange gegenwärtig angestrebt?*

Bei dem in der Drs. 18/3226 enthaltenen Terminplan ist davon ausgegangen worden, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des BMVBS Mitte 2006 vorliegen würden. Der Baubeginn war für das 4. Quartal 2010 vorgesehen. Obwohl die Machbarkeitsstudie noch nicht abgeschlossen ist, wird – in Abhängigkeit von deren Ergebnis – gegenwärtig von der zuständigen Behörde davon ausgegangen, dass ein Baubeginn nicht vor Anfang 2011 möglich sein wird.

- c) *Auf wie viele Jahre wird die Bauzeit geschätzt?*

Die Bauzeit wird von der zuständigen Behörde derzeit auf vier Jahre geschätzt.

2. *Ende 2006 soll das BMVBS in Abstimmung mit der Auftragsverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg eine Machbarkeitsstudie eines Betreibermodells nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) vergeben haben. Ziel dieser Machbarkeitsstudie sei es zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen und in welchen Gestaltungsvarianten die Hafenuerspange nach dem FStrPrivFinG umgesetzt werden kann (vergleiche Drs. 18/5171). Einem Bericht zufolge wurde die Machbarkeitsstudie bislang nicht vorgelegt, weil noch einige Einzelgutachten ausstehen.*

Die Machbarkeitsstudie für eine Privatfinanzierung nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) wurde vom BMVBS auf der Grundlage der Untersuchung zur Linienbestimmung am 24. Mai 2007 in Auftrag gegeben. Ziel der Machbarkeitsstudie ist es zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen und in welchen Gestaltungsvarianten die Hafenuerspange als sogenanntes F-Modell nach dem FStrPrivFinG umgesetzt werden kann. Untersucht wird ein PPP-Geschäftsmodell unter Berücksichtigung ökonomischer, juristischer, technischer sowie verkehrswissenschaftlicher Untersuchungskriterien. Darüber hinaus soll aufgezeigt werden, ob und in welcher Form Spielräume, die das FStrPrivFinG bietet, genutzt werden können, um die Wirtschaftlichkeit des Projekts zu verbessern.

- a) *Was ist der Grund dafür, dass sie noch nicht vorliegt?*

Aufgrund der komplexen Aufgabenstellung hat das BMVBS einen erhöhten Abstimmungsbedarf mit dem beauftragten Gutachterkonsortium, der ein endgültiges Ergebnis erst im 1. Quartal 2008 erwarten lässt.

- b) *Inwieweit sind zusätzliche Prüfungswünsche Hamburgs Grund für die Verzögerung?*

Hamburg hat die Erkenntnisse aus den Planungen der ReGe in enger Abstimmung mit dem BMVBS als Sensitivitätsbetrachtung durch das Gutachterkonsortium des BMVBS einbeziehen lassen. Eine zeitliche Verzögerung ist aus Hamburger Sicht hierdurch nicht begründet.

- c) *Welche Einzelgutachten fehlen konkret?*

Keines. Das BMVBS hat ein Gesamtgutachten an das Gutachterkonsortium in Auftrag gegeben, in das auch die ergänzende Betrachtung Hamburgs einbezogen worden ist.

- d) *Welche zeitliche Perspektive wird für die Vorlage der Machbarkeitsstudie angestrebt?*

Siehe Antwort zu 2. a).

3. Auf der Grundlage des Antrags vom 10. Mai 2002 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Datum vom 6. Juli 2005 die Linienführung der Hafenspanne nach § 16 Fernstraßengesetz (FStrG) bestimmt. Die vom BMVBS durchgeführte Linienbestimmung resultierte aus der mehrjährigen Untersuchung und Abstimmung mehr als zwanzig alternativer Trassen nach sorgfältiger Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile. (vergleiche Drs. 18/3226, 18/5171).

a) Welche alternativen Trassen wurden im Einzelnen untersucht? (Bitte Lageplan beifügen.)

Die Variantenauswahl erfolgte in zwei Stufen. Im abschließenden Hauptvariantenvergleich wurden folgende Trassen untersucht (siehe Lageplan Abbildung 1):

- Südtrasse,
- Diagonaltrasse-West,
- Nordtrasse,
- Diagonaltrasse-Ost.

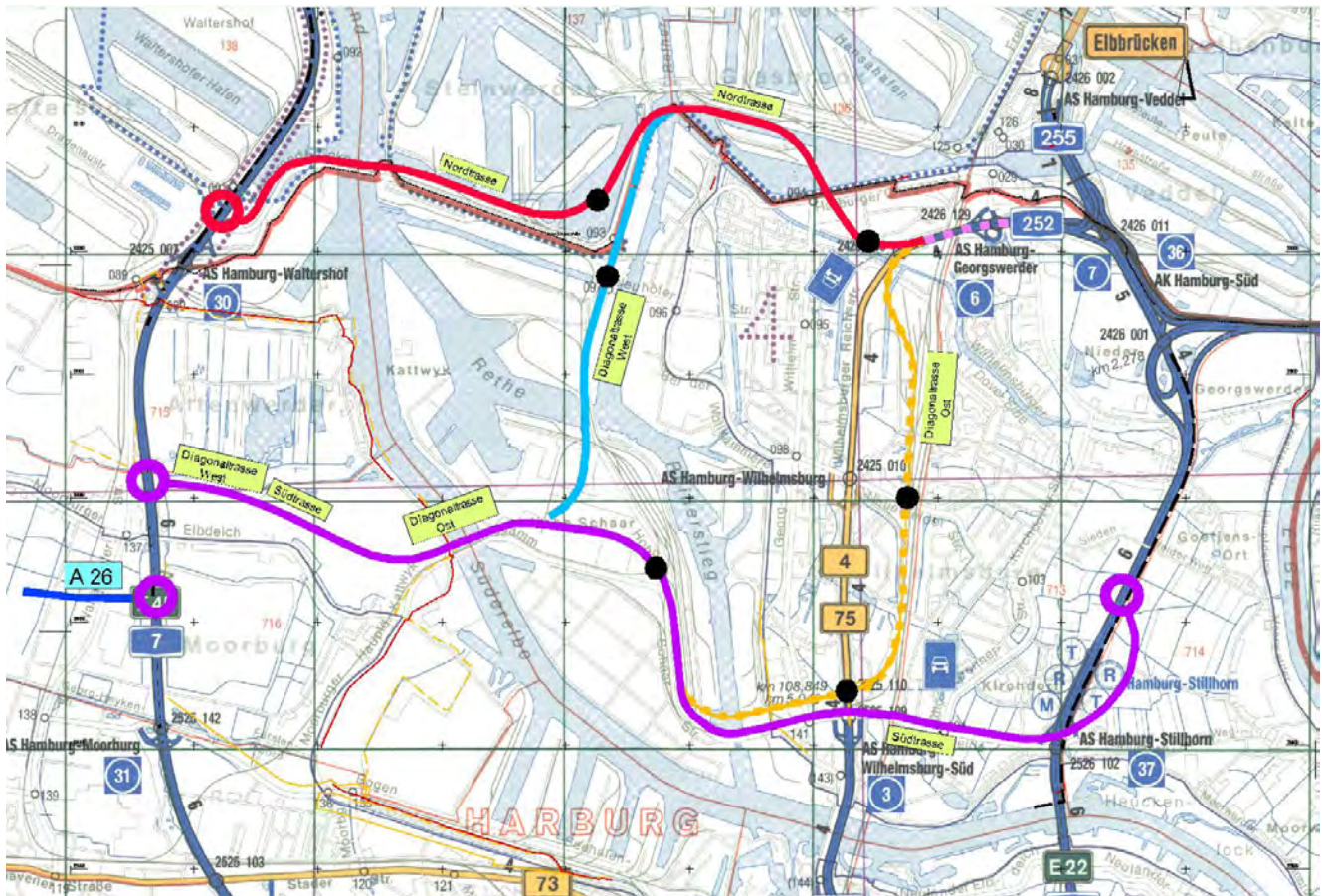


Abbildung 1: Hauptvarianten der Linienbestimmung

b) Welche Vor- und welche Nachteile sprachen für beziehungsweise gegen die jeweiligen Trassenvarianten?

Im Hauptvariantenvergleich wurden die Kriterien Umwelt, Verkehr, Städtebau und Investitionskosten detailliert beurteilt. In einer Gesamtbetrachtung hat sich seinerzeit die Nordtrasse bei allen bewertungsrelevanten Aspekten als die günstigste Lösung erwiesen. Die übrigen Trassen erwiesen sich teilweise entweder bei der verkehrlichen Wirkung, der städtebaulichen Beurteilung oder dem Schutzgut Umwelt sowie den Kosten als weniger günstig.

4. *Kürzlich hat der Präses der zuständigen Behörde eine alternative, als „Plan B“ vorgestellte Trassenführung (Verlängerung der A 26, Querung der Süderelbe bei der Kattwykbrücke, Anschluss an die A 252) ins Gespräch gebracht.*

Veränderte Rahmenbedingungen haben die Parameter in der Untersuchung zur Linienbestimmung für die untersuchten Varianten zugrunde gelegten vier Kategorien verschoben.

- a) *Welchen Verlauf hat diese Trassenalternative? (Bitte Lageplan beifügen.)*
- b) *Mit welcher konkreten Begründung wurde dieser „Plan B“ erarbeitet?*
- c) *War diese Trassenalternative bereits Gegenstand der der Linienbestimmung durch das BMVBS zugrundeliegenden Untersuchung alternativer Trassen?*

Wenn ja:

- aa) *Was waren die Vor-, was waren die Nachteile, die für beziehungsweise gegen diese Trasse sprachen?*
- bb) *Wie wurden konkret die verkehrliche Wirkung, die ökologische Beeinträchtigung, die städtebauliche Einbindung und die Kosten dieser Trassenvariante beurteilt?*
- cc) *Mit welcher Begründung wurde diese Trassenvariante verworfen und stattdessen der sogenannten Nordvariante, die schließlich „linienbestimmt“ wurde, der Vorzug gegeben?*

Wenn nein: Warum nicht?

- d) *Welche Kosten werden für den Bau dieser Trassenvariante geschätzt?*

Die zuständige Behörde überprüft derzeit die oben genannten Hauptvarianten der Linienbestimmung unter Verlagerung der Anschlussstelle an der A 7 in Höhe der künftigen A 26. Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

5. *Angeblich wurden Alternativen zur bisherigen Trassenführung notwendig, weil die Kosten viel höher geschätzt werden, als ursprünglich angenommen.*

- a) *Wie viel war ursprünglich für den Bau der Hafenspanne veranschlagt?*

Siehe Drs. 18/3226.

- b) *Mit welchen Kosten wird gegenwärtig für die Hafenspanne gerechnet?*

Aufgrund aktuell erwarteter beziehungsweise vorhersehbarer Entwicklungen im Hafen, Hafenverkehr und Konsequenzen aus dem vom Senat verfolgten städtebaulichen Konzept „Sprung über die Elbe“ sowie der erforderlichen Anwendung neuer fachtechnischer Regeln des Bundes ergeben sich unterschiedliche Varianten und zugehörige Kostenschätzungen durch die ReGe zwischen 749 und 967 Millionen Euro. Diese Beträge beinhalten noch keine Baunebenkosten und Reserven für Unvorhergesehenes.

6. *Unabhängig davon, dass die Köhlbrandbrücke für die Durchfahrt zukünftiger Containerschiffe zu niedrig ist, soll ihre Lebensdauer angeblich in etwa 15 bis 20 Jahre ablaufen.*

- a) *Was ist konkret der Grund dafür, dass die Köhlbrandbrücke nur noch etwa 15 bis 20 Jahre mit vertretbarem Aufwand erhalten werden kann?*

b) Welche Bauteile sind konkret abgängig?

Nach Darstellung der Hamburg Port Authority (HPA) auf Basis eines Zwischenberichts der TU Harburg soll der Aufwand an Instandsetzungsarbeiten an den neuralgischen Teilen mit tief greifender Sanierung beziehungsweise Verstärkung des Bauwerks verbunden sein. Das von der HPA in Auftrag gegebene Gutachten und dessen abschließende Bewertung liegen der zuständigen Behörde noch nicht vor.

c) In welchem Zusammenhang steht die Köhlbrandbrücke zur Hafenuferspannung?

Ein baulicher Zusammenhang mit der Hafenuferspannung besteht nicht.