

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Joachim Bischoff, Dora Heyenn, Christiane Schneider,  
Norbert Hackbusch, Kersten Artus, Elisabeth Baum, Wolfgang Joithe-von  
Krosigk und Mehmet Yildiz (Fraktion DIE LINKE) vom 26.01.09**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Konzept für den Verkehr im Hafen und auf den Elbinseln Veddel/Wilhelmsburg**

*Das vom Senat verfolgte Konzept der „Wachsenden Stadt“ steht im engen Zusammenhang mit den Planungen zur neuen HafenCity, aber auch den wirtschaftlich bedingten Anpassungen im Hafen und dem „Sprung über die Elbe“. Vor allem Wilhelmsburg gerät dabei in den Fokus stadtplanerischer Überlegungen, nicht zuletzt mit Blick auf die für 2013 stattfindenden Großereignisse „Internationale Bauausstellung“ (IBA) und „Internationale Gartenschau“ (IGS).*

*Für die seit Jahrzehnten durch enorme Verkehrsströme belastete Wilhelmsburger Bevölkerung ist vor allem interessant, wie der Senat die weitere Verkehrsführung (Straßen, Eisenbahnlinien) projektiert beziehungsweise wie vor allem der Kernbereich der Elbinsel von Hafen- und Durchgangsverkehr entlastet werden kann. In diesem Zusammenhang kommt den gegenwärtig weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit laufenden Prüfungs- und Planungsverfahren besondere Bedeutung zu. Kristallisationspunkte der Auseinandersetzungen sind vor allem die seit Jahren in Wilhelmsburg bekämpfte sogenannte Hafenuerspannung, die Zukunft der sanierungsbedürftigen Reichsstraße und deren mögliche Verlegung sowie der ebenfalls weithin abgelehnte Neubau von noch mehr Autobahnen oder Schnellstraßen quer über die Elbinsel.*

*Im Koalitionsvertrag von CDU und GAL war unter dem Stichwort Hafenuerspannung vereinbart worden, dass innerhalb von drei bis sechs Monaten unter anderem unter folgenden Kriterien geprüft werden sollen:*

- *deren Finanzierung,*
- *die verkehrliche Entlastung für Wilhelmsburg,*
- *die Vereinbarkeit mit dem „Sprung über die Elbe“,*
- *die Verhinderung einer aufgeständerten Querungs-Lösung über den Spreehafen.*
- *die Auswirkungen auf die Verlagerung oder den Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße*
- *der Ausbaubedarf der Diagonaltrasse West,*

- *die Realisierung der Maßnahmen auf der Basis des Gutachtens des „Industrieverbandes Hamburg e.V.“ (IVH).*

*Zudem hatte der Lärmschutz im Koalitionsvertrag eine hohe Bedeutung erfahren.*

*Ergebnisse dieser Prüfungen sind bisher nicht vorgelegt, eine Gesamtkonzeption nicht dargestellt worden. Stattdessen ist ein einzelnes Element des Pakets der „Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“ (DEGES) zur Prüfung in die öffentliche Debatte geraten, nämlich die Verlagerung beziehungsweise der Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße.*

*In den vergangenen Jahren ist die „Realisierungsgesellschaft mbH Hamburg“ (ReGe) mit der Vorbereitung einer Gesamtlösung beauftragt worden, diese hat ihrerseits wiederum Aufträge zu einzelnen Komplexen vergeben. Auch vonseiten des Bundes ist eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden. Nach Aussage des Staatssekretärs Kasparick vom 3. Juni 2008 hat zudem die Freie und Hansestadt Hamburg 2007/2008 in eigener Zuständigkeit eine Teilstudie für ergänzende Planungsvarianten auf den Weg gebracht (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/095/1609516.pdf>).*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

*1. Fragen zur ReGe:*

*1.1 Wie lautete der Auftrag an die ReGe genau?*

Die ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH (ReGe) ist von der zuständigen Behörde mit der Koordination und dem Management der Vorplanung sowie der Vorbereitung des Antrags zur Planfeststellung für die A 252 – Hafenuferspange – beauftragt worden. Grundlage des Auftrags war der Beschluss der Bürgerschaft Drs. 18/3226 „Haushaltsplan 2005/2006, Bundesautobahn A 252 – Hafenuferspange, Aufnahme von Vorarbeiten für die Realisierung, Einzelplan 6 „Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt“, Kapitel 6420 „Bau und Betrieb“, hier: Bereitstellung von Stellen und Planungsmitteln“.

Variationen der Trasse waren nicht Gegenstand des Auftrags. Gleichwohl wurden die Kostenauswirkungen verschiedener Möglichkeiten von Querungsbauwerken untersucht, wie zum Beispiel Hochbrücken, Tunnel oder Teiltunnel (im Bereich Spreehafen). Diese Planungen wurden als technische Vorplanung im Herbst 2008 abgeschlossen.

*1.2 Welche Untersuchungen wurden von der ReGe und den von ihr beauftragten Unternehmen durchgeführt?*

Folgende Leistungen wurden erbracht:

- Vorbereitung von Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung mit technischer Vorplanung,
- Umweltplanung,
- Baugrund- und Gründungsgutachten,
- Zusammenstellung und Ergänzung von Verkehrsprognosen,
- Zusatzuntersuchungen zur Machbarkeitsstudie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit aktualisierten Baukosten.

*1.3 Welche Annahmen über den künftigen Verkehr hat die ReGe ihren Untersuchungen zugrunde gelegt? Wurden diese Annahmen im Laufe der Bearbeitung durch die ReGe verändert, und wenn ja, wie? Wie wurden diese Veränderungen gegebenenfalls begründet?*

1.3.1 *Wie stellt sich das konkret dar mit Blick auf den Komplex Köhlbrandbrücke?*

1.3.2 *Wie stellt sich das konkret dar mit Blick auf den Komplex Untertunnelungsmöglichkeiten?*

1.3.3 *Wie stellt sich das konkret dar mit Blick auf den Komplex Ab- und Zufahrten?*

Dem in Hamburg verwendeten Verkehrsmodell liegen die Analysen und Prognosen der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde. Die aktuellen Untersuchungen bauen auf dem Verkehrsmodell Hamburg – Schleswig-Holstein auf. Prognosehorizont ist das Jahr 2020. Neben der allgemeinen Strukturdatenentwicklung sind die Hafenenwicklungen in die Analysen und Prognosen eingeflossen.

1.4 *Welche Kosten sind für die Untersuchungen jeweils entstanden?*

Die ReGe hat insgesamt für die Abarbeitung der Planungs- und Untersuchungsaufträge Mittel in Höhe circa 4,1 Millionen Euro (brutto) erhalten.

1.5 *Welche Ergebnisse haben diese Untersuchungen jeweils erbracht?*

Die von der ReGe vergebenen Planungen liegen als abgeschlossene technische Vorplanung, Umweltplanung sowie zusätzliche Gutachten vor.

1.6 *Welche Gesamtergebnisse haben sich hieraus ergeben?*

Das Gesamtergebnis ist eine abgeschlossene Vorplanung zur Vorbereitung eines Antrags auf Planfeststellung.

1.7 *Ist die Arbeit der ReGe endgültig abgeschlossen?*

Ja.

1.8 *Gibt es dazu einen Abschlussbericht?*

Siehe Antworten zu 1.5 und zu 1.6.

2. *Fragen zu den Teilstudien für Planungsvarianten:*

2.1 *Warum wurde ein zusätzlicher Auftrag vergeben?*

Zeitgleich zur Vorplanung der Hafenquerspange durch die ReGe hat das BMVBS eine Studie in Auftrag gegeben, die die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer Realisierung in der linienbestimmten Trasse nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell) in einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) mit einer anteiligen Privatfinanzierung und Erhebung einer Mautgebühr untersucht hat. Die dieser Studie zugrunde gelegten Herstellkosten für die Wahltrasse sind von der ReGe im Zuge der Vorplanung neu ermittelt worden. Infolgedessen ist der Auftragnehmer des BMVBS von der ReGe mit einer Zusatzuntersuchung zur Machbarkeitsstudie beauftragt worden, der die neu ermittelten Baukosten zugrunde liegen – gleicher Methodik und Vorgehensweise wie die Studie für das BMVBS.

Teilstudien zu Planungsvarianten wurden nicht bearbeitet. Der zusätzliche Auftrag wurde erteilt, um Konsequenzen der veränderten Baukostenansätze für die Machbarkeit und Finanzierungsmodelle zu ermitteln.

2.2 *An wen ist der Auftrag vergeben worden?*

An die PTV Planung Transport Verkehr AG in Karlsruhe.

2.3 *Wie lautete der Auftrag genau?*

Siehe Antwort zu 2.1.

2.4 *Welche Annahmen über den künftigen Verkehr wurden dem Auftrag zugrunde gelegt?*

Siehe Antwort zu 1.3.

*2.5 Welche Ergebnisse beziehungsweise Zwischenergebnisse sind erzielt worden?*

In Abhängigkeit von den Baukosten für die verschiedenen Varianten (mit/ohne größere Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke, mit/ohne Tunnel im Spreehafen) ergeben sich bei unterschiedlichen Anschubfinanzierungen unterschiedlich hohe Mautsätze für Pkw und Lkw. Eine abschließende Bewertung steht noch aus.

*3. Fragen zur Machbarkeitsstudie des Bundes:*

*3.1 Wie lautete der Auftrag genau?*

Der Auftrag steht unter dem Titel: Machbarkeitsstudie eines Betreibermodells für den Neubau der A 252 – Südtangente Hamburg („Hafenquerspange“) von der A 7 bis zur B 4/B 75 nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG).

*3.2 Welche Planungsvarianten wurden beziehungsweise werden geprüft?*

Es wurde nur die linienbestimmte Trasse in Nordlage untersucht.

*3.3 Welche Annahmen zu dem zu erwartenden Verkehr werden zugrunde gelegt?*

Da der Konzessionszeitraum eines Mautvorhabens mit 30 Jahren angesetzt wird und erst mit der Fertigstellung der Maßnahme beginnt, muss aus verkehrsplanerischer Sicht ein unüblich langer Prognosehorizont gewählt werden. Während in der laufenden verkehrsplanerischen Maßnahmeuntersuchung für einen Prognosezeitpunkt (2020) die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge berechnet wird, musste hier die zu erwartende jährliche Verkehrsmenge für den gesamten Konzessionszeitraum berechnet werden.

Für die Hochrechnung auf die Jahre nach 2020 wurden drei Wachstumsfaktoren angewandt. Der erste für die Terminalverkehre, ein zweiter für den sonstigen Hafen und ein dritter für die übrigen Verkehre.

*3.4 Welche (Zwischen-)Ergebnisse sind erzielt worden?*

Siehe Antwort zu 2.5.

*4. Fragen zu den Aufträgen an die DEGES:*

*4.1 Welche Aufträge sind an die DEGES vergeben worden?*

*4.1.1 Wie lauten die Aufträge genau?*

*4.1.2 Welche Vorgaben hat die Behörde zur zeitlichen Reihenfolge der Bearbeitung der Aufträge gemacht? Aus welchen Gründen?*

*4.2 Wie lautet der Auftrag für den Gesamtkomplex Hafenquerspange?*

*4.3 Wie lautet der Auftrag für den Komplex Verlagerung beziehungsweise Rückbau der Reichsstraße?*

Hamburg hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) erstens mit einer Machbarkeitsstudie zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Osten auf freigewordene Bahnflächen beauftragt, zweitens mit der Planung, der Aufstellung eines Entwurfs und der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren dafür sowie drittens – unabhängig von den übrigen Aufträgen – mit der Durchführung einer Projektstudie zur Überprüfung der Trassenwahl der Hafenquerspange mit folgender Aufgabenstellung:

Projektstudie zur Überprüfung der Trassenwahl der Hafenquerspange im Rahmen einer verkehrlichen Gesamtbetrachtung zur Entwicklung eines leistungsfähigen und raumverträglichen Straßennetzes. Hierbei ist von folgenden Hauptvarianten auszugehen:

- A 252 in der linienbestimmten Nordtrasse (unter anderem mit ergänzenden Maßnahmen im südlichen Hafenstraßennetz),

- A 252 in Südlage (mit ergänzenden Maßnahmen im Verlauf der Haupthafenroute und Varianten in der Anbindung an die A 1 und die A 26/A 7),
- gegebenenfalls weitere Varianten nach einer im Vorfeld durchzuführenden Eignungsprüfung (insbesondere Diagonale West).

Die Bearbeitung dieses Auftrags erfolgt parallel zu den Arbeiten bezüglich der Wilhelmsburger Reichsstraße.

#### *4.4 Welche Varianten sollen geprüft werden?*

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/B 75) als Bundesstraße nach Osten auf freigewordene Bahnflächen und der Ausbau in der Bestandstrasse.

#### *4.5 Warum wird eine Variante als „Vorzugsvariante“ bezeichnet? Aufgrund welcher Tatsachen oder Vorgaben wird ihr bereits vor der Untersuchung die Qualität „Vorzug“ verliehen?*

Eine Vorzugsvariante ergibt sich erst aus vergleichenden Untersuchungen.

#### *4.6 Wie können „optionale“ Autobahndreiecke im Norden/Süden einer neu zu bauenden Autobahn entlang der Eisenbahn mit der vorgegebenen Trasse in Einklang gebracht werden?*

Ein Autobahnbau entlang der Bahnlinie ist nicht vorgesehen.

#### *5. Fragen zu Planungen der „Hamburg Port Authority“ (HPA):*

##### *5.1 Welche Bedeutung hat der Hinweis auf einen „Ausbaubedarf der Diagonaltrasse West“, wenn die HPA in diesem Bereich bereits konkrete Bauaufträge vorbereitet beziehungsweise ausschreibt?*

Ausbaumöglichkeiten in dieser Trasse bestehen auch unabhängig von den Aktivitäten der HPA.

##### *5.2 Warum wird der von der HPA angekündigte „Schulterschluss“ mit den zuständigen Stellen für die Zukunft angekündigt, warum ist er nicht vor der Planungsphase vorgenommen worden?*

Das Handeln der HPA ist generell darauf ausgerichtet, frühzeitig Einvernehmen mit den zuständigen Stellen über anstehende Planungen herzustellen.

#### *6. Fragen zur Verkehrslage, zu Verkehrsanalysen und -prognosen der Region:*

##### *6.1 Welche Einschätzung der Verkehrslage und welche Verkehrsanalysen (Verkehrsströme von Stadtverkehr, Fernverkehr und Hafenverkehr, nach Pkw und Lkw gesondert) liegen den Planungen zugrunde?*

##### *6.2 Welche Verkehrsprognosen werden zugrunde gelegt?*

Siehe Antwort zu 1.3.

#### *7. Fragen zur Verkehrssituationen in Abhängigkeit von Straßensperrungen und Konjunkturverläufen :*

##### *7.1 Welchen Verlauf (möglichst nach Wochen als Exceltabelle beziehungsweise Grafik) hat die Verkehrsbelastung im Zeitraum 2006 bis 2008 im hier aufgeführten Bereich genommen?*

Die zur Beantwortung benötigten Daten (wochenweise) werden statistisch nicht erfasst.

##### *7.1.1 an den Dauerzählstellen?*

Die Karte mit den Werten der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken an Werktagen (DTVw, Montag bis Freitag) für das Jahr 2006 befindet sich derzeit im Druck.

Die in der folgenden Tabelle dargestellten Werte der Dauerzählstellen für die Jahre 2007 und 2008 sind noch nicht auf Plausibilität geprüft und insofern vorläufig. Daten pro Woche liegen nicht vor.

Zählstelle	2006		2007		2008	
	DTVw <sup>*)</sup>	SV <sup>**) am DTVw (in %)</sup>	DTVw	SV am DTVw (in %)	DTVw	SV am DTVw (in %)
Neue Elbbrücken	124.000	k. A. <sup>1)</sup>	122.000	k. A. <sup>1)</sup>	123.000	k. A. <sup>1)</sup>
Veddeler Damm östlich Worthdamm	27.000	30	27.000	32	27.000	32
Köhlbrandbrücke	35.000	36	35.000	38	35.000	39
BAB A 252 westlich Autobahnkreuz Hamburg-Süd	74.000	17	76.000	18	72.000	18
BAB A 1 westlich Autobahndreieck Hamburg-Südost	112.000	25	114.000	25	k. A. <sup>2)</sup>	k. A. <sup>2)</sup>
BAB A 1 südlich Autobahnkreuz Hamburg-Süd	k. A. <sup>3)</sup>	k. A. <sup>3)</sup>	k. A. <sup>3)</sup>	k. A. <sup>3)</sup>	k. A. <sup>3)</sup>	k. A. <sup>3)</sup>
A 253 Europabrücke	56.000	9	61.000	11	60.000	13

<sup>\*)</sup> durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw)

<sup>\*\*)</sup> Schwerlastverkehr

<sup>1)</sup> Für die Dauerzählstelle liegen technisch bedingt keine Lkw-Werte vor.

<sup>2)</sup> Für die Dauerzählstelle „BAB A1 westlich Autobahndreieck Hamburg-Südost“ liegen im Jahr 2008 baustellenbedingt keine Werte vor.

<sup>3)</sup> Für die Dauerzählstelle „BAB A1 südlich Autobahnkreuz Hamburg-Süd“ liegen in den Jahren 2006 bis 2008 aus technischen Gründen keine Werte vor.

#### 7.1.2 an den Pegeln?

Für die Kurzzeitpegel auf den Elbinseln liegen derzeit lediglich die Durchschnittswerte (DTV/DTVw) bis zum Jahr 2006 vor (siehe nachfolgende Tabelle). Die Durchschnittswerte an den Kurzzeitpegeln in 2007 und 2008 können erst errechnet werden, wenn alle Dauerzählstellen in Hamburg für diese Jahre ausgewertet sind. Dies ist noch nicht der Fall.

Zählstelle	2006	
	DTVw	SV am DTVw (in %)
Freihafenelbbrücke	19.000	16
Wilhelmsburger Brücke nördlich Veddeler Bogen	7.000	9
BAB A 255 südwestlich Anschlussstelle Hamburg-Veddel	120.000	9
BAB A 252 westlich Anschlussstelle Hamburg-Georgswerder	53.000	11
Neuhöfer Straße östlich Neuhöfer Damm	15.000	34
Kattwykdamm südwestlich Kattwykbrücke	9.000	32
BAB A 1 nördlich Anschlussstelle Hamburg-Harburg	118.000	18
König-Georg-Deich nordwestlich Brücke des 17. Juni	10.000	14
Brücke des 17. Juni südlich König-Georg-Deich	10.000	12

#### 7.2 Wann (von – bis) fanden folgende Veränderungen statt:

##### 7.2.1 die Sperrung der Kornweidenbrücke über die Reichsstraße Richtung Osten?

Siehe Drs. 19/2231.

##### 7.2.2 die Sperrung der Kattwyk-Brücke?

Die Kattwykbrücke war aufgrund eines Schadensfalls vom 27. Januar bis zum 15. Dezember 2008 gesperrt.

*7.2.3 die Sperrung der Rethhubrücke?*

Die Rethhubrücke war für Inspektionsarbeiten vom 16. bis 23. August 2008 gesperrt. Sie ist in der 8. Kalenderwoche 2009 wegen eines aktuellen Schadensfalls wieder gesperrt worden.

*7.2.4 die Sperrung der Reiherstieg-Klappbrücke?*

Die Reiherstiegklappbrücke war für die Grundinstandsetzung der Vorlandbrücken vom 27. September bis 13. Dezember 2008 gesperrt.

*7.2.5 hinsichtlich der Großbaustelle an/auf der A 1 zwischen Maschen und AD Hamburg-Süd?*

- Vom 2. Mai bis 19. Oktober 2007: Grundinstandsetzung durch Niedersachsen zwischen der Landesgrenze Hamburgs und dem Maschener Kreuz, Fahrtrichtung Süden.
- Vom 12. Mai bis 2. Juni 2007: Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Harburg und der Raststätte Hamburg-Stillhorn, Fahrtrichtung Norden;
- Vom 5. April bis 2. Juni 2008: Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen der Raststätte Stillhorn und dem Autobahnkreuz Hamburg-Süd, Fahrtrichtung Norden.

*7.2.6 hinsichtlich der Einführung der ConChecker am Waltershofer Zoll?*

Die sogenannten ConChecker der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) waren in einer Testphase vom 31. März bis 11. April 2008 am Zollamt Waltershof im Einsatz. Die LIHH wird im 1. Quartal 2009 den Bedarf überprüfen. Danach ist über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

*7.2.7 hinsichtlich des Abschlusses der Umbaumaßnahmen Waltershofer Zoll (neue Fahrspuren)?*

Der Verkehrsknoten vor dem Zollamt Waltershof wurde in der Zeit vom 14. Juli bis zum 31. August 2008 umgebaut.

*7.2.8 hinsichtlich der Vollsperrung der Reichsstraße im Jahre 2008?*

Eine Vollsperrung hat es nicht gegeben, Teilsperren wie folgt:

- Vom 18. Juli bis 21. Juli 2008: Vorbereitende Arbeiten für die Fahrbahninstandsetzung der Ernst-August-Kanal-Brücke, ein Fahrstreifen Richtung Süden frei;
- Vom 21. Juli bis 26. August 2008: Fahrbahninstandsetzung der Ernst-August-Kanal-Brücke, je Richtung ein Fahrstreifen frei.

*7.2.9 hinsichtlich der Großbaustellen auf/an der A 1 zwischen Buchholz und Hamburg?*

Vom 11. bis 22. April 2008: Erneuerung der Fahrbahndecke durch Niedersachsen zwischen der Anschlussstelle Hittfeld und dem Autobahndreieck Buchholz, Fahrtrichtung Bremen (Durchführung an Wochenenden mit ein beziehungsweise zwei Tagen Vor- beziehungsweise Nachlaufzeit).

