

## Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ingo Egloff und Karin Timmermann (SPD) vom 10.08.05

### und Antwort des Senats

**Betr.: Hafenuerspange**

*Die geplante „Hafenuerspange“ (BAB 252) hat für Hamburg sowohl von der Seite der Hafenuentwicklung als auch von verkehrspanerischer Seite eine große Bedeutung. Ihre Realisierung ist nicht nur ein erheblicher Bestandteil einer weiteren positiven wirtschaftlichen Entwicklung des Hamburger Hafens, sondern soll auch zu einer verkehrlichen Entlastung der bestehenden Straßenverbindungen beitragen.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

- 1. Für die im Bundesverkehrswegeplan angemeldete Trassenführung gibt es Verkehrsprognosen für das Jahr 2010 (vgl. Drs. 17/2371). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geht auch für das Jahr 2015 im Hamburger Raum von weiter steigenden Verkehrszahlen aus. Wie stellen sich diese Zahlen im Vergleich zu den Prognosen für das Jahr 2010 dar?*

In den Untersuchungen zur Linienbestimmung für die Hafenuerspange (Nordvariante) wird von folgenden Verkehrsprognosen ausgegangen:

Abschnitt der Hafenuerspange	Prognose 2010		Prognose 2015	
	Kfz/Werktag	Lkw/Werktag	Kfz/Werktag	Lkw/Werktag
westl. neue AS „Hafen“	68.500	15.900	70.600	18.600
östl. neue AS „Hafen“	63.000	14.300	66.400	19.000

- 2. In seiner Antwort auf die Drs. 17/2371 stellt der Senat den Ist-Stand des Verkehrs anhand von DTVw-Werten (durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags) aus dem Jahr 2001 dar. Um die Entwicklung der Verkehre in den dort genannten Bereichen nachvollziehen zu können, sind diese punktuellen Werte unzureichend. Wie stellen sich im Vergleich zu den genannten DTVw-Werten von 2001 ältere und neuere Werte (möglichst von 1995, 1998 und 2004) dar?*

Zu den Angaben in der Drs. 17/2371 liegen nachstehende weitere DTVw-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags) vor:

	DTVw 1995	DTVw 1998	DTVw 2001	DTVw 2003
B 4 Ludwig-Erhard-Straße	61.000 (-)	60.000 (-)	59.000 (8)	59.000 (8)
B 431 Stresemannstraße	39.000 (7)	39.000 (6)	38.000 (6)	39.000 (5)
B 4/5 Kieler Straße	49.000 (7)	51.000 (7)	49.000 (7)	50.000 (6)
B 4 Amsinckstraße	61.000 (8)	63.000 (9)	65.000 (8)	69.000 (7)
B 75 Heidenkampsweg	57.000 (8)	59.000 (8)	58.000 (7)	58.000 (6)
B 4/75 Elbbrücken	124.000 (-)	131.000 (-)	134.000 (-)	142.000 (-)

	DTVw 1995	DTVw 1998	DTVw 2001	DTVw 2003
Sievekingsallee	47.000 (4)	46.000 (3)	46.000 (3)	44.000 (4)
Eiffestraße	40.000 (8)	43.000 (6)	46.000(7)	47.000 (5)
B 73 Cuxhavener Straße	35.000 (8)	35.000 (9)	37.000 (10)	34.000 (10)
B 73 Buxtehuder Straße	36.000 (-)	35.000 (-)	35.000(-)	35.000 (-)
Neuländer Straße	28.000 (10)	28.000 (9)	25.000 (8)	24.000 (10)
B 75 Bremer Straße	liegt nicht vor	20.000 (7)	23.000 (6)	24.000 (7)
B 4 Winsener Straße	21.000 (6)	22.000 (5)	Baustelle	22.000 (6)
B 4/75 Nord	54.000 (13)	51.000 (14)	52.000 (12)	54.000 (11)
BAB 253 Europabrücke (B 4/75 Süd)	55.000 (8)	62.000 (8)	58.000 (8)	59.000 (9)
Köhlbrandbrücke	31.000 (30)	33.000 (29)	35.000 (32)	34.000 (34)
Veddeler Damm	23.000 (-)	23.000 (-)	25.000 (-)	25.000 (-)
A 7 Elbtunnel	117.000 (16)	Baustelle	114.000 (16)	Baustelle
A 7 nördl. AS Bahrenfeld	108.000 (15)	108.000 (16)	108.000 (15)	Baustelle
A 7 südl. AS Waltershof	94.000 (15)	94.000 (16)	97.000 (17)	101.000 (18)
A 1 südl. AK Hamburg-Süd	123.000 (19)	131.000 (18)	131.000 (19)	130.000 (19)
A 1 östl. AK Hamburg-Süd	114.000 (23)	116.000 (23)	119.000 (23)	118.000 (24)
A 255 nördl. AK Hamburg-Süd	118.000 (11)	118.000 (9)	118.000 (10)	124.000 (8)
A 252 östl. AS Georgswerder	74.000 (16)	73.000 (16)	76.000 (16)	77.000 (16)

Angaben in Kfz/24 h, Anteil (%) des Schwerverkehrs in Klammern.  
Die entsprechenden Auswertungen für 2004 sind noch nicht abgeschlossen.

3. *Hat sich aufgrund der jüngsten positiven Entwicklungen des Hafens und somit auch der Wirtschaftsverkehre speziell im Bereich der „Hafenquerspange“ der vom Senat prognostizierte Anteil des Wirtschaftsverkehrs von 30 % am Gesamtverkehr verändert und wenn ja, inwiefern?*

Die Steigerung des Lkw-Anteils am Verkehrsaufkommen auf der Köhlbrandbrücke von 30 % in 1995 auf 34 % in 2003 bildet die Zunahme des Wirtschaftsverkehrs im betreffenden Bereich ab. Die Aussage in der Drs. 17/2371 bezieht sich hingegen auf Gesamt-Hamburg und dabei auf die Definition, dass alle Fahrten in Ausübung des Berufs als „Wirtschaftsverkehr“ verstanden werden; hieraus können lokale, hafenspezifische Verkehrsentwicklungen nicht abgeleitet werden.

4. *Wie stellt sich der Modal Split (Verteilung des Gesamtverkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsträger) des Wirtschaftsverkehrs im Hafenbereich aktuell dar?*
5. *Welche Veränderungen haben sich hier seit den letzten bekannten Zahlen von 2001 ergeben und welche Veränderungen werden künftig jeweils mit bzw. ohne eine „Hafenquerspange“ prognostiziert? (Bitte getrennt angeben.)*

Erhebungen zum Modal Split ergeben bezogen auf die Verteilung des Gesamtumschlags auf die Hinterlandverkehrsträger in 2004 folgende Anteile: Schiene 32 %, Seetransit 16 %, Binnenschiff 9 % und Straße 43 %.

Angaben zum Modal Split für das Jahr 2001 siehe Drs. 17/2371. Prognosen im Sinne der Fragestellung liegen nicht vor.

6. *Wie beurteilt der Senat den Anteil des Wasser- und Schienenverkehrs am zu- und abfließenden Wirtschaftsverkehr im Bereich des Hafens? Was wird der Senat unternehmen, um diese umweltfreundlichen Verkehre weiter zu stärken?*

Zur Verbesserung des Angebots sollen Schienen- und Wasserverkehr mit Hilfe von Modernisierungs- und Ausbauprogrammen für Hafenbahn und Containerumschlaganlagen stabilisiert und ausgebaut werden (vgl. Drs. 18/1680). Außerdem setzt sich der Senat beim Bund und im Rahmen der norddeutschen Zusammenarbeit für den Ausbau der Bahnverbindungen ins Hinterland und die Wiederherstellung gesicherter Wassertiefen auf der Mittel- und Oberelbe im Rahmen der Beratungen zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans ein.