

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Jörg Lühmann (GAL) vom 16.01.06

und Antwort des Senats

Betr.: Entlastung durch die Hafenuerspanne – Datengrundlage und Prognosen

Der Senat hat sich am 22.11.2005 dafür ausgesprochen, die konkrete Umsetzung der Hafenuerspanne zu realisieren. Dabei soll die Finanzierung mit Hilfe von privaten Investoren (Public-private-partnership) und durch Erhebung einer Maut gesichert werden. Dringlichkeit, Planung und Entlastungsmöglichkeiten der Hafenuerspanne gründen auf den Prognosen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft, der Logistik ISL und Global Insight. Leider gewähren die veröffentlichten Publikationen keinen Einblick in die Datengrundlagen, Erhebungen, Werte, Szenarien und Schlüsse, die zur genauen Prognostizierung geführt haben.

Daher frage ich den Senat:

Der Neubau der Bundesautobahn A 252 „Hafenuerspanne“ ist eine Bundesmaßnahme, die das Ziel hat, eine bisher fehlende Lücke im Fernstraßennetz zu schließen und eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung zwischen den Autobahnen A 1 und A 7 südlich der Hamburger Innenstadt herzustellen. Die Hafenuerspanne bildet zusammen mit den Autobahnen A 1 und A 7 einen Autobahnhalbring um Hamburg, dient damit der Bündelung des Verkehrs auf eine leistungsfähige, schnelle Verkehrsverbindung und wirkt sich somit entlastend für das gesamte Hamburger Stadtstraßennetz aus.

Insbesondere wird mit diesem Projekt eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung für die weiträumige Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens in Richtung Skandinavien, östliche Bundesländer und neue EU-Beitrittsländer hergestellt. Die aktuelle Prognose zur Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen mit Zuwachsraten von jährlich 10 % im Containerverkehr lässt erwarten, dass die Köhlbrandbrücke sowie das Straßennetz in Wilhelmsburg und Harburg spätestens 2015 nicht mehr in der Lage sein werden, den drastisch anwachsenden Hafenverkehr abzuwickeln.

Der Bedarf für dieses Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf der Basis seiner Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP-Untersuchung 2003) festgestellt. Dabei wurde die A 252 im Bundesverkehrswegeplan sowie im aktualisierten Bedarfsplan lediglich aufgrund der derzeitigen Finanzsituation des Bundes als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft.

Wegen der prognostizierten Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen wird das BMVBS eine neue Machbarkeitsstudie für eine vorgezogene Realisierung als Öffentlich-Privates-Partnerschafts-Projekt (ÖPP-Projekt) mit einer aktuellen Verkehrsprognose für das Jahr 2015 sowie geänderten Randbedingungen (z. B. Möglichkeit einer Bemannung der parallelen Köhlbrandbrücke) durchführen, die voraussichtlich Ende 2006 vorliegen wird. Als Grundlage hierzu hat die zuständige Behörde eine vorliegen-

de weiträumige Verkehrsuntersuchung im Rahmen eines Gutachtens zum „Verkehr auf Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen in Hamburg und im Süderelberaum“ aus dem Jahr 2004 unter Berücksichtigung der neuesten Prognosezahlen für die Umschlagsentwicklung des Hafens Hamburg aktualisiert (Auswirkungsuntersuchung 2005).

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Von welchen aktuellen Verkehrszahlen und welchen Verkehrsentwicklungen bis 2015 geht der Senat für die Bereiche nördlich der Elbe, Harburg, Wilhelmsburg, Hafen und Bundesautobahnen ohne Realisierung der Hafenuferspange aus?*

Bitte jeweils mit Differenzierung

– in Stundengruppen (Hauptverkehrszeit morgens/nachmittags).

– Pkw/Lkw und Kfz insgesamt.

Die in nachstehender Tabelle genannten Verkehrszahlen sind der Auswirkungsuntersuchung 2005 (siehe Vorbemerkung) entnommen. Weitere Differenzierungen sowie Zahlen nördlich der Elbe liegen nicht vor. Die Angaben „mit A 252“ beruhen auf einer nicht bemaubten Hafenuferspange. Die Auswirkungen einer Mauterhebung werden erst in der Machbarkeitsstudie des BMVBS untersucht.

Angegeben sind die Verkehrsstärken in Fahrzeugen je Werktag (DTVw 2003 – durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen – sowie Prognose 2015 ohne und mit A 252)

	B 4/ 75 Elbbrücken		B 73 Cuxhavener Str.		B 73 Buxtehuder Str.		Neuländer Straße östl. A 253	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
2003	129.000	–	37.300	2.600	34.600	–	24.300	2.300
ohne A 252	142.000	14.600	34.800	1.700	33.600	4.000	17.300	1.900
mit A 252	145.000	16.000	32.000	900	23.900	1.200	16.100	2.200

	B 4/75 Nord		B 4/75 Süd		Hafenrandstraße		Harburger Chaussee	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
2003	54.500	6.000	58.600	5.100	–	–	–	–
ohne A 252	60.500	13.800	67.000	8.700	12.000	5.100	17.300	5.700
mit A 252	50.700	6.700	57.800	5.800	3.000	700	11.100	1.800

	Georg-Wilhelm- Straße-Nord		Georg-Wilhelm- Straße-Süd		Kornweide	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
2003	–	–	–	–	–	–
ohne A 252	2.200	200	8.100	1.900	19.900	1.000
mit A 252	1.900	100	6.100	1.300	18.700	1.100

	Köhlbrandbrücke		Veddeler Damm		Hohe-Schaar-Straße	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
2003	33.700	11.500	25.000	–	–	–
ohne A 252	45.400	20.400	32.800	11.400	8.200	2.500
mit A 252	12.100	9.500	24.200	8.800	4.600	1.100

	A 7 Elbtunnel		A 7 südl. AS Waltersshof		A 7 südl. AD A 7/A 26		A 1 südl. AK HH-Süd	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
2003	122.000	19.900	–	–	101.400	18.600	130.500	24.500
ohne A 252	151.400	26.400	156.400	29.900	136.500	27.000	141.700	28.400
mit A 252	159.200	29.400	163.500	30.500	132.600	25.500	141.700	29.200

	A 1 östlich AK HH-Süd		A 255 Nord		A 255 Süd		A 252 westl. AS Georgswerder	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
2003	118.300	28.100	123.800	10.500	–	–	54.500	6.000
ohne A 252	138.900	44.900	155.700	19.200	124.400	26.900	60.500	13.800
Mit A 252	144.100	47.000	170.300	21.600	124.900	27.700	98.800	24.700

	A 252 östl. AS Georgswerder		A 26	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
2003	77.300	12.645	–	–
ohne A 252	84.800	19.300	50.300	7.900
mit A 252	111.200	25.400	53.400	8.500

1.1 Welches Kfz-Verkehrsaufkommen (nach Pkw und Lkw) hat das Hafengebiet heute und welches Aufkommen wird für 2015 prognostiziert?

Aufgeschlüsselt in

– Quell-/Zielverkehr

– Binnenverkehr

– davon Binnenverkehr, der die Süderelbe überqueren muss.

Wie groß ist der Anteil des Durchgangsverkehr (Pkw und Lkw), der nicht Quelle oder Ziel im Hafen hat, an der Verkehrsbelastung der Köhlbrand- und der Kattwykbrücke?

In der Auswirkungsuntersuchung 2005 wurde die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ausgewählter Hafenterminalzufahrten wie folgt ermittelt (SV = Schwerverkehr > 3,5 t):

Terminalzufahrten	DTVw 2001			DTVw 2004			DTVw 2015			Entw. 2001-> 2015		
	PKW	SV	Kfz	PKW	SV	Kfz	PKW	SV	Kfz	PKW	SV	Kfz
Waltershofer Damm (CTB ¹ und Eurogate)	4.880	7.970	12.850	5.930	9.450	15.380	6.000	13.700	19.700	1,23	1,72	1,53
Dradenastraße (Eurogate)	2.780	2.040	4.820	3.020	2.440	5.460	4.400	3.600	8.000	1,58	1,76	1,66
Summe Waltersshof	7.660	10.010	17.670	8.950	11.890	20.840	10.400	17.300	27.700	1,36	1,73	1,57
Altenwerder Hauptdeich (CTA ² + GVZ ³) (Nord))	2.340	2.120	4.460	3.040	3.830	6.870	3.700	6.400	10.100	1,58	3,02	2,26
Neuer Südanchluss Altenwerder (CTA + GVZ (Süd))	nicht vorhanden						1.200	1.600	2.800	–	–	–
Summe Altenwerder	2.340	2.120	4.460	3.040	3.830	6.870	4.900	8.000	12.900	2,09	3,77	2,89

1 CTB = Container Terminal Burchardkai

2 CTA = Container Terminal Altenwerder, ab 2003

3 GVZ = Güterverkehrszentrum, ab 2005

Terminalzufahrten	DTVw 2001			DTVw 2004			DTVw 2015			Entw. 2001-> 2015		
	PKW	SV	Kfz	PKW	SV	Kfz	PKW	SV	Kfz	PKW	SV	Kfz
Reiherdamm (Steinwerder (Nord))	8.630	4.390	13.020	8.240	4.410	12.650	9.440	6.310	15.750	1,09	1,44	1,21
Neuer Südanchluss Steinwerder (CTS ⁴)	nicht vorhanden						2.300	4.500	6.800	–	–	–
<i>Summe Steinwerder</i>	8.630	4.390	1.3020	8.240	4.410	12.650	11.740	10.810	22.550	1,36	2,46	1,73
Breslauer Straße (CTT ⁵)+ Roßhafen-Terminal)	keine Zählung zw. 1998 u. 2003			3.030	4.545	7.575	3.500	6.000	9.500	1,16	1,32	1,25
Alle				23.260	24.675	47.935	30.540	42.110	72.650	1,31	1,71	1,52

Anmerkung: In den Verkehrszahlen sind neben den Terminals auch andere Anlieger enthalten

Eine Differenzierung nach Quell- und Zielverkehr sowie Binnenverkehr, der die Süderelbe überqueren muss, liegt nicht vor.

Zum Durchgangsverkehr auf der Kattwykbrücke liegen der Hamburg Port Authority (HPA) keine Zahlen vor. Auf der Köhlbrandbrücke wurden bei einer zuletzt 1998 durchgeführten Kennzeichenerhebung ca. 50 % Durchgangsverkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Hafens ermittelt. Zählungen der HPA im Jahr 2005 ergaben im Schnitt 36 000 Kfz in 24 Stunden, der LKW-Anteil liegt bei 36 %.

1.2 *Welcher zusätzliche Verkehr wird aufgrund der Attraktivität einer Hafenuferspanne auf dieser Route erwartet?*

*Welche Straßen werden wie stark durch die Hafenuferspanne entlastet?
(Bitte in Stundengruppen angeben und mit Differenzierung zwischen ‚mit‘ und ‚ohne‘ Mauterhebung auf der HQS).*

Siehe Antwort zu 1.

1.3 *Geht der Senat davon aus, dass es bei einer Bemaunung der geplanten Hafenuferspanne bei dem enormen Zuwachs an Pkw-Verkehren (100 %) gegenüber dem Lkw-Verkehr (50 %) bleiben wird, der in Drs. 17/2371 prognostiziert wird?*

1.4 *Auf welchen Straßen rechnet der Senat bei einer Bemaunung der HQS mit Ausweichverkehren? Bitte in Stundengruppen angeben.*

1.5 *Mit welchen Maßnahmen möchte der Senat diesem Ausweichverkehr Einhalt gebieten?*

Die Auswirkungen verschiedener Mautlevel werden im Rahmen der vom BMVBS in Auftrag zu gebenden Machbarkeitsstudie untersucht. Von Ausweichverkehren kann in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden, da die neu hinzukommende Autobahn durch eine Bemaunung lediglich eine verminderte Bündelungswirkung erzielen könnte, d. h. das Stadtstraßennetz würde gegenüber einer unbemauneten Strecke eine in gewissem Umfang geringere Entlastung erfahren.

1.5.1 *Kann sich der Senat eine Bemaunung der Innenstadt vorstellen?*

1.5.2 *Soll dabei nur der Lkw-Verkehr bemaunet werden oder auch der Pkw-Verkehr?*

4 CTS = Container Terminal Steinwerder

5 CTT = Container Terminal Toller Ort/Roß

1.5.3 Wenn nicht, mit welchen Maßnahmen soll die Innenstadt vor Mautausweichverkehr geschützt werden?

Der Senat hat sich hiermit bisher nicht befasst.

1.6 Mit welcher Fahrzeiteinsparung durch die Hafenuerspanne kann für die folgenden Strecken gerechnet werden: (Bitte jeweils in Stundengruppen auführen.)

1.6.1 Kiel Richtung Berlin?

1.6.2 Kiel Richtung Lüneburg?

1.6.3 Stade Richtung Lübeck?

1.6.4 Stade Richtung Lüneburg?

1.6.5 Lübeck Richtung Kiel?

1.6.6 Hamburger Hafen (südlich/westlich der Elbe) Richtung Lübeck?

1.6.7 Hamburger Hafen (im Bereich der Elbinsel) Richtung Kiel?

Die Berücksichtigung von Fahrzeiteinsparungen ist Grundlage des Umlegungsmodells für die Verkehrsprognosen.

2. Quelle und Datengrundlagen

2.1 Durch welches/-e Institut/-e wurden die Werte erhoben, die der Bedarfstudie Hafenuerspanne zugrunde liegen?

Der Bedarf für den 2. Bauabschnitt der Autobahn A 252 wurde zuletzt im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2003 festgestellt. Mit den hierfür erforderlichen Untersuchungen und Ermittlungen wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eine Vielzahl von Instituten und Beratungsunternehmen beauftragt. Ein entsprechendes Verzeichnis ist nicht veröffentlicht und liegt nicht vor.

2.2 Wann wurden die Daten erhoben, auf die sich die Prognosen stützen?

Für die BVWP-Untersuchungen 2003 wurden Grundlagendaten aus den Jahren bis einschließlich 2000 verwendet.

2.3 Welche Netzfälle wurden mit Hafenuerspanne und welche Netzfälle ohne Hafenuerspanne untersucht?

Ist die geplante A 26 in den angenommenen Werten sowohl für die Planfälle mit als auch ohne Hafenuerspanne berechnet worden?

In den BVWP-Untersuchungen stellt jede zu bewertende Maßnahme einen eigenen „Netzfalle“ dar. Die Bewertung erfolgt vor dem Hintergrund eines Verkehrsnetzes, das aus den vorhandenen Netz und denjenigen Netzergänzungen besteht, die zum Zeitpunkt der Bewertung bereits im Bau oder fest disponiert waren. Die Autobahn A 26 war im Jahre 2000 auf dem Abschnitt Stade – Horneburg bereits im Bau bzw. fest disponiert.

- 2.4 *Wurde in dem Planfall/den Planfällen „mit Hafenuerspange“ eine Maut für Pkw und/oder Lkw im Verkehrsmodell berücksichtigt?*

Wenn ja,

– für welche Strecken?

– in welcher Höhe (für Pkw und Lkw)?

– wurde die Maut sowohl im Verkehrsnachfragemodell (bei Zielwahl und Verkehrsmittelwahl) als auch in der Umlegung (Routenwahl) berücksichtigt?

Nein. Die Bewertung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans erfolgt unabhängig von den Finanzierungsmodalitäten.

3. *Umsetzung von Mauterhebungen*

- 3.1 *In welcher Form sollen die Mautgebühren auf der Hafenuerspange erhoben werden?*

3.1.1 *Elektronisch*

3.1.2 *Manuell durch Personal, das an den Stationen abkassiert*

3.1.3 *Manuell durch den Einsatz von Automaten*

3.1.4 *Mit welchen Wartezeiten wird jeweils zu rechnen sein? (Angaben, wenn möglich in Stundengruppen.)*

Die Frage einer geeigneten Mauterfassung wird im Rahmen der vom BMVBS in Auftrag zu gebenden Machbarkeitsstudie untersucht.

4. *Prognosen*

- 4.1 *Welche verschiedenen Szenarien gingen den Prognosen voraus?*

Als Grundlage für die Verkehrsprognose 2015 des BVWP 2003 wurde aus zunächst drei alternativen verkehrspolitischen Szenarien ein einziges ausgewählt, das Integrationszenario. Es beinhaltet einen umfangreichen verkehrspolitischen Maßnahmenkatalog, vermeidet dabei jedoch drastische Eingriffe zur Beeinflussung der Verkehrsteilung. So ist z. B. eine Autobahnbenutzungsgebühr für Lkw (ab 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) im Szenario enthalten, während entsprechende Gebühren für den Pkw-Verkehr nicht vorgesehen werden.

- 4.1.1 *Welche alternativen Verkehrsentwicklungen in und um den Hafen wurden für die genannte verkehrliche Entwicklung zusätzlich reflektiert?*

Keine.

- 4.1.2 *Laut Drs. 17/2371 wurden „großräumige Betrachtungen ... über mögliche Verlagerungen von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene bzw. Wasserstraßen einbezogen.“ Welcher maximale verkehrliche Effekt könnte nach dieser Betrachtung für den Lkw-Verkehr zu erwarten sein*

a) *für die Entlastung der Straßen?*

b) *für die Zeiteinsparung für den Lkw-Verkehr?*

c) *für den sinkenden Bedarf für Lkw-Verkehre?*

Im Integrationszenario des BVWP 2003 (siehe Antwort zu 4.1) sind Entwicklungstendenzen, jedoch keine Variationen der Verkehrsträgeranteile berücksichtigt. Eine Differenzierung im Sinne der Fragestellung kann daher nicht angegeben werden.

4.1.3 Wurde reflektiert, wie sich die Maßnahmen zur Umsetzung der EU-Lärm- und Feinstaubrichtlinien längerfristig auf die Gesamtverkehrsentwicklung auswirken könnten?

Im Integrationsszenario des BVWB 2003 (siehe Antwort zu 4.1) ist das umweltpolitische Ziel einer Reduktion der Umweltbelastung allgemein berücksichtigt.

4.2 Welche weiteren Faktoren neben den Wirtschaftsfaktoren wurden für die Erstellung der Studie außerdem berücksichtigt (z. B. Umwelt, Demoskopie, Wertewandel, Politik etc.)?

Neben der Bewertung im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse wurden in der BMVBW-Untersuchung 2003 alle Vorhaben umwelt- und naturschutzfachlich untersucht und hinsichtlich ihrer ökologischen Risiken eingestuft. Darüber hinaus wurde die raumstrukturelle Bedeutung der Vorhaben in einer Raumwirksamkeitsanalyse ermittelt.

4.3 Welche Annahmen und Schlüsse führten zum Ergebnis des vom Senat veröffentlichten Szenarios mit den prognostizierten Werten für den Hafenumschlag und der verkehrlichen Entwicklung auf Hamburgs Straßen?

Die in die Szenarien zur Hafenquerspange eingegangenen Annahmen zum Hafenverkehr sind, basierend auf der mit dem Hafenentwicklungsplan veröffentlichten Prognose des Hafenumschlags, in der Antwort zu 1.1 dargestellt.

5. Werden sich bei den prognostizierten Containerzuwachsrate auch Veränderungen im Bereich der Hinterlandverkehre ergeben?

5.1 Welche Veränderungen werden in Bezug auf die zurückzulegenden Entfernungen erwartet?

5.2 Welche Veränderungen werden in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl erwartet?

Die Volumina werden sich entsprechend erhöhen, zu Einzelheiten liegen der HPA zurzeit noch keine Erkenntnisse vor.

6. Welche juristischen Probleme sind dem Senat aufgrund einer Bemaunung der Köhlbrandbrücke bekannt?

6.1 Wo und von wem werden diese juristischen Probleme geprüft?

Bei der Frage, ob für die Benutzung von Stadtstraßen wie der Köhlbrandbrücke Kosten erhoben werden können, sind europarechtliche, kompetenzrechtliche und insbesondere finanzverfassungsrechtliche Fragen zu beantworten. Die zuständige Behörde geht zurzeit davon aus, dass eine solche Kostenerhebung grundsätzlich zulässig ist. Dafür sprechen Beispiele wie die unbestritten zulässige Gebührenerhebung für die Nutzung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum oder die Londoner City-Maut. Einzelfragen insbesondere zur zulässigen Höhe und zur rechtlichen Ausgestaltung einer solchen Kostenerhebung sind durch Rechtsgutachten zu klären. Im Übrigen siehe Drs. 18/3226.

7. Welchen Konflikt sieht der Senat in der Umsetzung des Hafenquerspannenprojektes mit dem Projekt ‚Sprung über die Elbe‘?

Bei den Aktivitäten für den „Sprung über die Elbe“ wurde die im Linienbestimmungsverfahren ausgewählte Nordtrasse, die von allen untersuchten Varianten auch aus städtebaulicher Sicht die geringsten Beeinträchtigungen aufweist, bereits bisher im Rahmen innerbehördlicher Kontakte und der engen Zusammenarbeit in gemeinsamen Arbeitssitzungen berücksichtigt.

Bei der beginnenden Planung der Hafenuerspange wird die Ausgestaltung im linienbestimmten Korridor unter Berücksichtigung aller relevanten Randbedingungen, auch der Konzepte des "Sprung über die Elbe", zu entwickeln sein. Die zuständige Behörde sieht hierbei keinen unlösbaren Konflikt.