

Große Anfrage

**der Abgeordneten Karin Prien, Olaf Ohlsen, Hjalmar Stemmann,
Klaus-Peter Hesse, Birgit Stöver, Andreas C. Wankum, Christoph Ahlhaus (CDU)
und Fraktion vom 15.08.12**

und Antwort des Senats

Betr.: Hafen Transport und Logistik

Der Umschlag im Hamburger Hafen wird sich mittel- und langfristig weiter positiv entwickeln. So gehen die Entwürfe zu den Hafenentwicklungsplänen 2010 und auch 2012 aus von einer Steigerung des Containerumschlags auf 12,4 Millionen TEU 2015, 17 Millionen TEU 2020 und 25,3 Millionen TEU 2025. Wie schon in Drs. 19/3645 angemerkt, ist ein wesentliches Schlüsselement eine Verbesserung der Effizienz des An- und Abtransports der Güter. Zusätzlich muss den wachsenden Volumina der im Hafen eintreffenden Waren hier Rechnung getragen werden. Denn bekanntermaßen reicht dazu schon heute das zur Verfügung stehende Straßen- und Schienennetz nicht aus, sodass es immer wieder zu Verzögerungen in der Güterabwicklung kommt. Die Kapazitätsengpässe bei der Hinterlandanbindung drohen zunehmend zum Wettbewerbsnachteil für den Hafenstandort Hamburg zu werden. Seit dem 30. Januar 2012 verschärft ein – wenn auch bautechnisch sicherlich notwendiges – Überholverbot für Lkws auf der Köhlbrandbrücke die Situation. Substanzielle bauliche Maßnahmen an der Köhlbrandbrücke sind zudem in naher Zukunft unausweichlich. Derzeit sind auch die zur Entlastung notwendige Hafenuferspanne und die Y-Trasse noch Zukunftsprojekte.

Zu dieser wenig erfreulichen Situation kommt die verzögerte Fertigstellung der neuen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße B 4/75 hinzu. Die dadurch notwendigen verkehrs- und lärmberuhigenden Maßnahmen zur IBA und igs 2013, in deren Zusammenhang unter anderem ein Lkw-Fahrverbot auf der B 4/75 an Werktagen zwischen 9 und 22 Uhr angedacht ist, verschärfen die Verkehrssituation zusätzlich.

Die oben dargestellte Situation bedeutet zusammengefasst für die Hafenlogistik in den Jahren 2012 und 2013 Folgendes: Überholverbot auf der Köhlbrandbrücke, eventuell erhebliche Baumaßnahmen an der Köhlbrandbrücke inklusive der damit einhergehenden Verkehrsbehinderungen, Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße sowie ergänzende Ertüchtigungen am Straßennetz im Süden Hamburgs – jeweils ebenfalls mit den dabei entstehenden Verkehrsbehinderungen – und eine Sperrung des Lkw-Verkehrs größer als 7,5 Tonnen während der igs-Öffnungszeiten auf einem Teilstück der B 4/75, soweit kulturelle Veranstaltungen nachgewiesen werden. Das heißt diese Maßnahmen werden auf den wichtigsten Routen für den Lastverkehr innerhalb von zwei Jahren den Abtransport der im Hamburger Hafen angelandeten Container noch weiter erschweren – und das obwohl der derzeitige Abtransport bereits seit Jahren an seine Kapazitätsgrenzen gekommen und eine Steigerung des Containerumsatzes, wie oben erwähnt, in den kommenden Jahren zu erwarten ist.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

A. Hafenlastverkehr

- 1. Wie viele Container (TEU) pro Tag verlassen derzeit den Hamburger Hafen per Lkw und wie viele per Bahn und per Binnenschiff?*

Gemäß der letzten Erhebung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik „Strukturdatenanalyse Hafen Hamburg 2010“ sind im Jahr 2010 5,2 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) umgeschlagen worden. Davon entfielen 62 Prozent auf den Lkw (3,3 Millionen TEU), 36 Prozent auf die Bahn (1,9 Millionen TEU) und 2 Prozent auf das Binnenschiff (0,1 Millionen TEU). Tagesdaten liegen nicht vor. Die Daten für 2011 werden derzeit ermittelt.

- 2. Wie viel TEU werden im Jahr 2025 den Hamburger Hafen per Lkw und wie viele per Bahn und per Binnenschiff verlassen?*

Aus der vorliegenden Umschlagpotenzialprognose des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik sind gemäß Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit für das Jahr 2025 rund 14 Millionen TEU als Mengen für den Hinterlandverkehr abzuleiten. Aufgrund erster Abschätzungen wirtschaftsgeografischer, güterstruktureller, ordnungspolitischer Einflussgrößen sowie unter Berücksichtigung spezifischer Teilmärkte-, Energiepreis- und Angebotsentwicklungen ist dann mit einem Modal Split von 57 Prozent Lkw (8,0 Millionen TEU), 41 Prozent Bahn (5,7 Millionen TEU) und 2 Prozent Binnenschiff (0,3 Millionen TEU) zu rechnen. Hierbei sind die Wirkungen weiterer ordnungspolitischer Eingriffe sowie Veränderungen in der verkehrsträgerspezifischen regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastruktur unberücksichtigt.

- 3. Zur Verbesserung der Kapazitäten auf der Schiene als Voraussetzung besserer Wettbewerbsfähigkeit wurden im Jahr 2009 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Untersuchungen durchgeführt. Welche Anhaltspunkte für Konzepte zur Verbesserung der Schienenkapazitäten insbesondere für den Güterverkehr wurden dort ermittelt und sind diese Ergebnisse in den Hafenentwicklungsplan 2025 eingeflossen?*

In beiden Untersuchungen erfolgte eine Bestimmung der bestehenden und sich aufgrund steigender Zugzahlen zukünftig entwickelnden Engpässe in der Schieneninfrastruktur des Eisenbahnknotens Hamburg und des Hinterlandes. Im Vordergrund stand die Auflösung der Engpässe durch betriebliche und bauliche Maßnahmen. Dabei folgt der Änderungsbedarf bezüglich Infrastruktur und Betrieb den verkehrlichen Anforderungen. Die Untersuchungsergebnisse werden in den Hafenentwicklungsplan (HEP) 2025 einfließen.

- 4. Bestehen für den Containerabtransport aus dem Hamburger Hafen derzeit noch Ressourcen, die Ware auf die Bahn beziehungsweise auf Binnenschiffe umzuverteilen, um den Lkw-Verkehr auf der Straße zu entlasten?*

Wenn ja, wie viel TEU könnten derzeit sofort auf die Bahn und wie viele auf Binnen- und Feederschiffe verlagert werden?

Ressourcen zur Umverteilung sind grundsätzlich vorhanden. Allerdings lassen sich Verlagerungen unter den genannten Verkehrsträgern nicht beliebig realisieren, da deren Nutzung unter anderem durch Zielort/Entfernung, lokale Kapazitätssituation im jeweiligen Hafenaerial, Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten und Kosten determiniert wird.

Im Rahmen der durch das Binnenschiff erschließbaren Regionen spielen hierbei auch Kapazitätseinschränkungen in der Infrastruktur, wie zum Beispiel beim Befahren der sogenannten Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker auf der mittleren Elbe oder beim Schiffshebewerk in Scharnebeck im Streckenverlauf des Elbe-Seitenkanals,

aber auch durch Seeschiffsabfertigung belegte Umschlagseinrichtungen im Hamburger Hafen, eine wesentliche Rolle.

Im Bahnsektor sind Mengensteigerungen noch denkbar, wobei dabei die teilweise unterschiedlichen Anbindungen an das Netz der Fernbahn im westlichen und östlichen Hafengebiet spezifisch zu berücksichtigen sind. Auch Steigerungen in den Bahnkapazitäten unterliegen den oben genannten Einschränkungen und sind nur im konkreten Kontext der verfügbaren Hinterlandverkehrskapazitäten zu betrachten.

Werte zu Verlagerungsmöglichkeiten auf die Verkehrsträger Bahn und Schiff werden im Rahmen strategischer Untersuchungen und nicht kontinuierlich ermittelt. Aktuelle Werte liegen daher nicht vor.

5. *Wie weit sind die in Drs. 19/3645 angekündigten erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Haferverkehrsnetz fortgeschritten beziehungsweise bis wann sollen die Projekte endgültig umgesetzt werden?*

Die Grundinstandsetzung des Bahnhofes Hamburg Süd wurde im Jahr 2012 abgeschlossen. Für eventuelle weitere Anpassungen werden zunächst die weiteren Planungen im mittleren Freihafen abgewartet. Der Umbau des Bahnhofes Waltershof ist in der ersten Ausbaustufe abgeschlossen. Die Planungen für den Umbau des Bahnhofes Mühlenwerder laufen derzeit; die Zeitplanung ist aufgrund großer Abhängigkeiten noch nicht hinreichend konkretisiert. Für die Kapazitätserhöhung der Verbindungsgleise im westlichen Hafenbahnsystem laufen gegenwärtig Voruntersuchungen; die Umsetzung ist zu diesem frühen Planungsstand noch nicht konkret terminiert. Die Maßnahmen zur zweigleisigen Anbindung des Containerterminals Altenwerder und der Verbesserung der technischen Ausrüstung werden voraussichtlich im Jahr 2013 abgeschlossen. Der Umbau des Bahnhofes Hohe Schaar läuft und wird mit Inbetriebnahme der neuen Rethelbrücke voraussichtlich im Jahr 2015 abgeschlossen. Die neue Bahnbrücke Kattwyk befindet sich gegenwärtig im Genehmigungsverfahren. Die Realisierung ist bis 2017 vorgesehen. Für die südliche Bahnanbindung Altenwerder mit Anschluss an die neue Bahnbrücke Kattwyk finden derzeit Voruntersuchungen statt. Eine Umsetzung ist abhängig vom Fortgang der Planung und der Finanzierung bis etwa 2020 geplant.

Die Variantenuntersuchung zur Anbindung der Haupthafenroute an die Anschlussstelle Veddel ist abgeschlossen. Die weitere Zeitplanung ist noch nicht hinreichend konkretisiert.

Im Übrigen siehe Antwort zu 10.

6. *Auch Hamburgs Bürgermeister hat die Notwendigkeit erkannt, aufgrund langer Vorlaufplanungen die Köhlbrandbrücke in eine vordringliche Bauplanung zu bringen. Die Restlaufzeit der Köhlbrandbrücke wird auf circa 20 Jahre geschätzt. Sind derzeit bauliche Veränderungen (zusätzlich zu den notwendigen Sanierungsarbeiten) an der Köhlbrandbrücke und deren Zu- und Abfahrten konkret in Planung?*

Wenn ja,

- a) *Welche Maßnahmen sind hierbei angedacht? (Bitte einzeln mit den jeweiligen zu erwartenden Kosten aufgliedern.)*
- b) *Welche planerischen Verfahren sind hierbei zu durchlaufen?*
- c) *Gibt es einen Realisierungszeitplan? (Bitte als Anlage beifügen beziehungsweise den Fertigstellungstermin benennen.)*

Neben den regelmäßig erforderlichen Instandsetzungsarbeiten sind derzeit keine Ausbau- oder Verstärkungsmaßnahmen geplant.

Aufgrund der bundesweiten „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“ (Nachrechnungsrichtlinie) können zur Gewährleistung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit oder durch die periodisch durchzuführenden Bauwerksprüfungen weitere Maßnahmen erforderlich werden. Ob und welche Verstärkungsmaßnahmen gegebenenfalls erforderlich werden, kann erst nach Abschluss weiterer Untersu-

chungen zur Tragfähigkeit der Brücke (Nachrechnungsrichtlinie) voraussichtlich im Jahre 2015 geplant und terminiert werden.

- d) *Aufgrund des baulich schlechten Zustands und der hohen verkehrlichen Bedeutung der Köhlbrandbrücke entstehen weiterhin viele baubetriebliche Störungen. Mit welchem Konzept wird der Senat hier entgegenwirken?*

Die regelmäßig erforderlichen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zur Erhaltung der Verkehrssicherheit, Standsicherheit und Dauerhaftigkeit werden möglichst in verkehrsärmeren Zeiten und besonders an Wochenenden durchgeführt. Damit wird, wie seit Jahren praktiziert, ein aktiver Beitrag zur Verringerung von Verkehrsbehinderungen auf der Köhlbrandbrücke geleistet.

7. *Die Planung und Realisierung einer „Neuen Köhlbrandbrücke“ wird mit einem Zeitaufwand von circa zwölf Jahren beziffert. Wie ist der derzeitige Planungsstand inklusive eines Zeitplans?*

Die Machbarkeitsstudie für eine Erneuerung der Köhlbrandbrücke wird derzeit mit den betroffenen Fachbehörden abgestimmt. Die Entwicklung eines Realisierungs- und Finanzierungsplans wird erst nach Abstimmung der Machbarkeitsstudie mit den entsprechenden Fachbehörden erfolgen.

Die bestehende Köhlbrandbrücke wird voraussichtlich noch 20 Jahre in Betrieb bleiben können. Damit besteht derzeit keine Notwendigkeit, die Entwurfsplanung bereits jetzt zu beginnen. Die Planungen sollen je nach Zustandsentwicklung der Köhlbrandbrücke voraussichtlich ab 2017 begonnen werden.

8. *Ist über eine mögliche Alternative zur Köhlbrandbrücke (zum Beispiel Untertunnelung) zur Entlastung der Knotenpunkte und zur besseren Anbindung von Altenwerder nachgedacht worden?*

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Untersuchung zur nördlichen Hafenuferspannung wurden bereits mehrere Varianten, darunter Varianten mit einer Tunnellösung sowie einer Teiltunnellösung, untersucht, die in Hinblick auf die Machbarkeit auch für eine Köhlbrandquerung gelten. Weiterhin wurden Varianten mit direkter Anschlussstelle für die zukünftige Fläche im mittleren Freihafen betrachtet. Hieraus wurde die Brücke als geeignetste Lösung evaluiert und Rahmenbedingungen für die Planung einer neuen Köhlbrandbrücke abgeleitet.

Zur besseren Anbindung Altenwerders wird eine neue Köhlbrandbrücke schon aufgrund der räumlichen Lage nicht direkt beitragen können. Eine Verbesserung der Anbindung Altenwerders wird jedoch durch die in Planung befindliche zweite nördliche Anbindung des Gewerbegebietes erreicht.

9. *Ist zur Entlastung der Köhlbrandbrücke derzeit eine nördliche Querung des Köhlbrands (wie im Masterplan „Straßenverkehr Hafen Hamburg“ gefordert) zusätzlich in Planung?*

Wenn nein, soll diese Möglichkeit zur Entlastung der Köhlbrandbrücke in die weitere Planung aufgenommen werden?

Eine zusätzliche nördliche Querung zur Köhlbrandbrücke ist nicht in Planung und auch im Masterplan „Straßenverkehr Hafen Hamburg“ nicht angedacht. Zur Entlastung der Köhlbrandbrücke wird neben der Trennung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs auf der Kattwykbrücke in Zukunft die Verlängerung Bundesautobahn 26 (A 26) östlich der A 7 bis zur A 1 (Hafenuferspannung) beitragen.

10. *In der Senatsantwort zu Drs. 19/3645 wird unter Berufung auf den Masterplan „Straßenverkehr Hamburger Hafen“ der HPA angemerkt, dass es bei weiterer Verkehrszunahme an den vorhandenen Anbindungen des Hafestraßennetzes an die Autobahnen zu Engpässen kommen wird. Welche Maßnahmen hat der Senat hierzu bereits in die Wege geleitet?*

beziehungsweise welche Maßnahmen sind hierzu konkret in Planung und welche baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an die Bundesautobahnen, zum Umbau neuralgischer Knotenpunkte im Hafenstraßennetz sowie welche Maßnahmen im Verkehrsmanagement im Rahmen des Masterplans Straßenverkehr hat die HPA bereits erarbeitet (bitte konkreten Sachstand zu den Projekten)?

Die im Zuge des Masterplans „Straßenverkehr Hamburger Hafen“ genannten Untersuchungen sind abgeschlossen. Aus der Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Haupthafenroute ergeben sich derzeit keine darüber hinausgehenden Planungsnotwendigkeiten. Die Untersuchung zum Umbau Knoten Neuhof ist abgeschlossen. Wie ebenfalls im Masterplan Straße beschrieben, wird sich durch den Wegfall der Freihafengrenze der Verkehrsfluss insbesondere an der Neuhöfer Straße zunächst verbessern. Daher richtet sich die Umsetzung der genannten Maßnahmen nach der ab 2013 folgenden Verkehrsentwicklung und ist noch nicht terminiert.

Mit der Erhebung aktueller Verkehrsinformationen, der Umsetzung der dynamischen Verkehrsinformationen auf den Verkehrsinformationstafeln im Hafen und der Einrichtung des Port Road Management Centers bei der HPA zur Steuerung der Informationen wurde ein wesentlicher Teil der Maßnahmen im Verkehrsmanagement bereits in der ersten Entwicklungsstufe umgesetzt. Darüber hinaus erfolgt sukzessive eine Ausweitung und Anpassung der Verkehrsinformationen, beispielsweise durch die bereits erfolgte Einbindung der Autobahninformationen. Bei den weiteren im Masterplan genannten Handlungsfeldern handelt es sich zum jetzigen Zeitpunkt um Konzept- und Machbarkeitsstudien, die zunächst die Möglichkeiten, Vorteile und Prämissen verschiedener Verkehrsmanagementansätze aufzeigen sollen.

Die in Drs. 19/3645 genannten Maßnahmen zum Ausbau der Bundesfernstraßen befinden sich weiterhin im Planungsstadium. Zu diesen Maßnahmen siehe Antworten zu 15. und 18.

11. *Wurde im Verkehrsmanagement durch das HPA-Projekt „Einführung eines IT-gestützten Verkehrsmanagements im Hamburger Hafen“ im Rahmen der Hamburger Konjunkturoffensive 2009/2010 ein erster Pilot im Störfallmanagement bereits umgesetzt?*

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Wenn nein, warum nicht beziehungsweise bis wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?

Die für das Bundeskonjunkturprogramm II angemeldete Maßnahme ist erfolgreich umgesetzt worden. Das System ist seit einem Jahr in Betrieb und wird stetig weiterentwickelt. Eine Evaluation erfolgt derzeit, Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor. Die Weiterentwicklung sieht als nächstes eine Anpassung der Darstellung zur besseren Verständlichkeit vor.

12. *Wie ist weiterhin der Sachstand bei den folgenden Projekten:*

a) *Modernisierung und Optimierung Bahntransportsysteme*

Fünf von sechs Teilprojekten wurden 2011 abgeschlossen. Beim letzten Teilprojekt (Ablösung Hafenbahn Betriebs- und Informationssystem classic) sind drei von fünf Meilensteine erreicht. Der Abschluss des Projektes ist für Ende 2013 vorgesehen.

b) *Erweiterung südlicher Bereich Hohe Schaar*

Diese Maßnahme ist umgesetzt und abgeschlossen.

c) *Hafenbahn: Grundinstandsetzung Hafenbahnbrücken*

d) *Hafenbahn: Überleitverbindung Wilhelmsburg?*

Diese Maßnahmen aus dem Bundeskonjunkturpaket II sind umgesetzt und abgeschlossen.

13. *Wie ist der derzeitige Sachstand hinsichtlich der Forderung der fünf norddeutschen Küstenländer an den Bund, Maßnahmen für die Seehafenhinterlandanbindung im Bereich Schiene, Straße und Wasser zu realisieren?*

Für die gemeinsame Interessenvertretung der norddeutschen Länder hinsichtlich des Ausbaus der großräumigen Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Bund und den anderen Ländern nimmt die „Ahrensburg-Liste“ – als Zusammenstellung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern – eine zentrale Rolle ein.

Der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg hat erst kürzlich die Bedeutung einer guten Infrastruktur und damit auch die weitere Umsetzung der „Ahrensburg-Liste“ anlässlich eines Treffens der Regierungschefs der fünf norddeutschen Länder am 25. Mai 2012 mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, und Staatssekretär Enak Ferlemann hervorgehoben.

Im Rahmen der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren am 24. September 2012 soll zudem gegenüber dem Bund erneut bekräftigt werden, dass für die Entwicklung der deutschen Seehäfen eine stabile Hinterlandanbindung unabdingbar ist, und der Bund aufgefordert werden, die Infrastrukturbedarfe für die Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2015 prioritär zu berücksichtigen.

Alle Maßnahmen, deren Realisierung im Jahr 2015 nicht mit ausreichender Sicherheit begonnen werden können, werden im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015, der derzeit erarbeitet wird, neu bewertet. Die Erarbeitung der Bewertungsmethodik durch den Bund ist noch nicht abgeschlossen. Die Bewertung basiert auf der noch nicht vorliegenden Verkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2030.

Im Übrigen siehe Drs. 20/4535 und 20/4844.

14. *In seiner Antwort auf Drs. 20/2094 verweist der Senat auf Infrastrukturprojekte, in Norddeutschland, die sicherstellen, den steigenden Güterumschlag auch in Zukunft abtransportieren zu können. Auf welche Projekte bezieht sich der Senat hier im Einzelnen? (Bitte einzeln nach Projekt, Projektverantwortlichkeit und Projektvolumen auflisten.)*
15. *Ebenfalls in seiner Antwort in Drs. 20/2094 verweist der Senat bezüglich der Infrastrukturbedarfe der Seehäfen auf den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003. Wie ist der derzeitige Sachstand der im BVWP 2003 ausgewiesenen Projekte, die mittelbar beziehungsweise unmittelbar Hamburg betreffen (zum Beispiel Hamburg/Stade-Lübeck, Neubau A 20 beziehungsweise Stade-BAB A 7, Neubau A 26)?*

Siehe Anlage.

16. *In seiner Antwort zu Drs. 20/2094 verweist der Senat auf die Ahrensburger Liste, die im Mai dieses Jahres in Rostock durch die Wirtschafts- und Verkehrsminister der Küstenländer auf einer gemeinsamen Konferenz bestätigt wurde. In dieser ist unter anderem der Weiterbau der A 20 von Lübeck A 1 nach Stade A 26 mit Elbquerung mit Verweis auf den geltenden BVWP verankert. Wie bringt der Senat dies in Einklang mit der Aussage der neuen Landesregierung in Kiel, die A 20 nur bis zur Anbindung A 7 bauen zu wollen und damit die notwendige Elbquerung zu verhindern, obwohl dies erst – wie oben erwähnt – im Mai 2012 beschlossen wurde und sogar im vordringlichen Bedarf der BVWP aufgenommen ist?*

Der abschnittsweise Bau der A 20 aus Richtung Bad Segeberg bis zur A 7 wird aufgrund der zur Verfügung stehenden Finanzmittel voraussichtlich nicht vor 2017 fertiggestellt sein. Die Planfeststellungsverfahren für die A 20 westlich der A 7 bis zum geplanten neuen Elbtunnel werden seitens des Landes Schleswig-Holstein zügig zu Ende geführt.

17. *Das BMVBS schreibt derzeit den BVWP fort und wird 2015 ein Update vorlegen. Gesamtwirtschaftlich positive Investitionen stehen dabei im Vordergrund sowie die Priorisierung von Investitionen als wichtigste Herausforderung. Inwieweit ist Hamburg an der Erstellung beteiligt beziehungsweise was unternimmt der Senat, dass die wichtigen Infrastrukturprojekte bezüglich Hafen- und Hafenhinterlandverkehr (Köhlbrandbrücke, Hafenquerspange, Y-Trasse et cetera) für den Hamburger Hafen als dringlich aufgenommen werden?*

Siehe Antwort zu 13., sowie Drs. 20/4535 und 20/4844.

B. Projekt Hafenquerspange und Y-Trasse

Hafenquerspange

18. *Wie ist der derzeitige Planungsstand für die geplante Hafenquerspange?*

Für die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung neu bestimmte Linienführung der Hafenquerspange (A 26) in Südlage werden derzeit die Entwurfsplanungen im Auftrag Hamburgs von der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) weiter vorangebracht.

19. *Wie stellt sich der in der derzeitigen Planung befindliche Streckenverlauf der Hafenquerspange (BAB A 26) von der BAB A 1 bis zum Anschluss an die BAB A 7 dar?*

Siehe Drs. 19/5475.

20. *Welche weiteren Planungsschritte sind derzeit zur Realisierung des Projektes geplant? (Bitte die einzelnen Planungsschritte mit Zeitangaben versehen.)*

Grundsätzlich ist neben der Vorplanung und der sogenannten Linienbestimmung durch den Bund eine Detailplanung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) mit anschließendem Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die sogenannten RE-Entwürfe (Entwurfsunterlagen entsprechend den Bundesrichtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau) sollen von West nach Ost abschnittsweise bis 2015 erstellt werden. Die Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Abschnitte könnten ab 2014 eingeleitet werden. Ein Baubeginn für den ersten Abschnitt wäre bei Sicherstellung der Finanzierung durch den Bund frühestens ab 2016 möglich.

21. *Mit welchen Gesamtkosten ist derzeit für dieses Projekt zu rechnen?*

Die Baukosten betragen auf Basis einer vorläufigen groben Kostenschätzung als Teil der Linienbestimmungsunterlagen aus dem Jahre 2010 784 Millionen Euro insgesamt, wobei ein Kostenanteil in Höhe von rund 30 Millionen Euro für Kreuzungsbeteiligungen auf Hamburg entfällt. Die Planungskosten entsprechen auf Grund langjähriger Erfahrungswerte etwa 15 Prozent der Baukosten und wurden vom Bundesrechnungshof geprüft und bestätigt. Für den Leistungsumfang bis einschließlich zur Genehmigungsplanung sind derzeit rund 27 Millionen Euro veranschlagt.

22. *Ist das Projekt derzeit in einem Finanzierungsprogramm des Bundes enthalten?*

Wenn ja, mit welcher Summe wird der Bund dieses Projekt unterstützen?

Wenn nein, welche Maßnahmen unternimmt der Senat, um dies zu ändern?

Die Maßnahme ist im bisherigen Bundesverkehrswegeplan 2003 als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft und daher noch nicht haushaltswirksam abgebildet. Der vierstreifige Neubau der Hafenquerspange (A 26) ist jedoch erfreulicherweise im Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) für den Zeitraum

2011 bis 2015 (Stand: 15. März 2012) als wichtiges Vorhaben aufgenommen worden, deren Planung weiter vorangetrieben beziehungsweise abgeschlossen werden soll.

23. In welcher Höhe müsste Hamburg sich an den Gesamtinvestitionskosten beteiligen und sind diese Mittel bereits langfristig im Haushalt eingeplant?

Siehe Antwort zu 21. Die anteiligen Kosten werden bedarfs- und zeitgerecht in den Hamburger Haushalt eingestellt werden.

Y-Trasse

24. Wie ist der derzeitige Planungsstand für die geplante Y-Trasse?

Das Raumordnungsverfahren wurde im Jahre 2001 abgeschlossen. Im Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 ist das Projekt unter der Kategorie D „Weitere wichtige Vorhaben“ verzeichnet. Derzeit ist die Deutsche Bahn AG (DB AG) vom Bund damit beauftragt worden, Alternativen zur Y-Trasse zu untersuchen.

25. Wie ist der derzeitige Sachstand bezüglich der Zusammenarbeit zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, der DB Netz AG und den anderen in dieses Projekt involvierten Bundesländern?

Die DB Netz AG hat die zuständige Behörde über den geplanten Termin für das Ergebnis der derzeit laufenden Untersuchung von Alternativen informiert. Mit den Ländern Niedersachsen und Bremen besteht eine enge Zusammenarbeit zur Beschleunigung dieses für die Seehäfen und auch den Schienenpersonenfernverkehr wichtigen Projektes. Das Land Niedersachsen hat mit der DB AG bereits eine Planungskostenvereinbarung über 10 Millionen Euro unterzeichnet. Bremen hat sich ebenfalls zur finanziellen Beteiligung an den Planungskosten bekannt. Hamburg hat 5 Millionen Euro für die Vorfinanzierung der Planungskosten reserviert. Sobald diese für die Planung benötigt werden, wird die Planungskostenvereinbarung zwischen der DB AG und Hamburg unterzeichnet.

26. Wie stellt sich der derzeitige aktuelle in der Planung befindliche Streckenverlauf dar?

27. Welche weiteren Planungsschritte sind derzeit zur Realisierung des Projektes geplant? (Bitte die einzelnen Planungsschritte mit Zeitangaben versehen.)

28. Mit welchen Gesamtkosten ist derzeit für dieses Projekt zu rechnen?

29. Ist das Projekt derzeit in einem Finanzierungsprogramm des Bundes enthalten?

Wenn ja, mit welcher Summe wird der Bund dieses Projekt unterstützen?

Wenn nein, welche Maßnahmen unternimmt der Senat, um dies zu ändern?

Da aktuell keine Detailplanung durchgeführt wird, können zum Streckenverlauf, zur Realisierung und zu den Gesamtkosten des Projektes keine konkreten Angaben gemacht werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 24.

Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan (BWVP) 2003 mit einer Summe von 1.283,9 Millionen Euro beziffert. In der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege 2010 ist das Projekt mit 1.519,8 Millionen Euro verzeichnet. Die Kostenbasis aus dem BWVP 2003 wurde 2010 für die Y-Trasse nicht aktualisiert, jedoch ist eine Kostenschätzung für die Verlängerung der Strecke zwischen Hannover-Isernhagen und Lehrte in diesem Betrag enthalten. Für diese Streckenverlängerung wurde noch kein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Daher ist auch der genaue Verlauf der Streckenverlängerung noch ungewiss.

30. *In welcher Höhe müsste Hamburg sich an den Gesamtinvestitionskosten beteiligen und sind diese Mittel bereits langfristig im Haushalt eingeplant?*

Eine Beteiligung der Länder an Investitionskosten von bundeseigenen Eisenbahnstrecken ist von der Finanzierungssystematik nicht vorgesehen.

C. Hinterlandverkehrsträger Binnenschiff

31. *Liegt der in Drs. 19/3645 angekündigte Masterplan „Wasserstraßen Hamburger Hafen“ bereits vor?*

Wenn ja, welche Maßnahmen und welchen Zeitplan sieht er konkret vor?

Wenn nein, warum nicht?

Dieser Masterplan liegt nicht vor. Die Fertigstellung wurde aufgrund der strukturellen Veränderungen im Rahmen der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 und aufgrund der Aufnahme der Arbeiten zum Hafenentwicklungsplan zunächst unterbrochen.

32. *Welcher Marktanteil am Hafenhinterlandverkehr entfällt derzeit auf die Binnenschifffahrt?*

Die Modal Split-Anteile der im Massengut- und konventionellen Stückgutsektor umgeschlagenen Güter variieren deutlich in den Güteruntersegmenten und Transportrichtungen. Daneben hängt die Nutzung der Hinterlandverkehrsträger maßgeblich von dem Anteil der lokal verbleibenden Menge ab:

2010	Marktanteil Binnenschiff am Hinterlandverkehr
flüssiges Massengut aus Seeeingang	26 %
flüssiges Massengut zum Seeausgang	56 %
trockenes Massengut aus Seeeingang	19 %
trockenes Massengut zum Seeausgang	16 %
konventionelles Stückgut	5 %

Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 1.

33. *Wie hat sich der Modal Split von Lkw, Bahn und Binnenschiff in der Transportentwicklung im Hinterlandverkehr in den Jahren 2009 bis 2011 entwickelt?*

Marktanteile am Gesamtumschlag des Hafens	2009	2010	2011
Bahn	40 %	43 %	42 %
Lkw	47 %	46 %	48 %
Binnenschiff	13 %	11 %	10 %

34. *Sind derzeit konkrete Maßnahmen in der Umsetzung beziehungsweise in Planung, um den Marktanteil des Binnenschiffs am Hafenhinterlandverkehr signifikant zu erhöhen?*

Wenn ja, welche und auf wie viel Prozent Marktanteil?

Wenn nein, warum nicht?

Ein besonderer Schwerpunkt im Arbeitsprogramm des Senats liegt im bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. Der Senat wird sich insbesondere für eine Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung Hamburgs einsetzen und dabei eng mit den anderen norddeutschen Ländern zusammenarbeiten. Für die Wasserstraße steht die Optimierung der Infrastruktur des Elbe-Seitenkanals sowie entlang der Mittel- und Oberelbe im Mittelpunkt. Im Übrigen siehe auch Antworten zu 13. und 17. Für den Containerhinterlandverkehr wird eine Steigerung des Binnenschiffsanteils von derzeit etwa 2 Prozent auf etwa 5 Prozent angestrebt.

35. *Ist die Möglichkeit der KV-Förderung Küsten-/Seeschiff-Binnenschiff im Hamburger Hafen bereits geprüft und beantragt worden beziehungsweise wurden diesbezüglich mit dem Bund bereits Gespräche geführt?*

Wenn ja, wie ist das Ergebnis?

Gespräche mit dem Bund wurden hierzu geführt. Die Förderung von Umschlagsanlagen für Küsten- und Binnenschiffe ist grundsätzlich möglich, jedoch von einer Einzelfallprüfung abhängig. Die Förderung von Umschlagsanlagen, die auch von Seeschiffen genutzt werden, ist nach wie vor ausgeschlossen. Es liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor, dass auf der Basis der neuen KV-Richtlinie (Richtlinie zur Förderung von Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs) Maßnahmen für Binnenschiffe in Hamburg beantragt wurden.

36. *Welche Maßnahmen und in welcher Höhe sind im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T) für die Aufwertung der Elbe als Binnenschiffahrtsgewässer derzeit geplant?*

Der zuständigen Behörde sind keine Planungen bekannt.

D. Hafenwirtschaft

37. *Im TEN-Kernnetz sind neben Hamburg noch 80 weitere Häfen, die durch geplante Investitionen teilweise ihre Standortbedingungen neu definieren. Auch Hamburg wird von diesen Investitionen profitieren können. Konkurrierende Hafenstädte werden aber noch stärker vom Ausbau der Verkehrsinfrastruktur profitieren. Für welche Projekte sind Investitionen im TEN-Kernnetz für Hamburg zu erwarten und in welcher Höhe? Welches sind die Häfen, die durch höhere Investitionen zu einer hafengewirtschaftlichen Konkurrenz für Hamburg werden und mit welchen Maßnahmen steuert der Senat hier dagegen?*

Im künftigen TEN-V-Kernnetz sollen beispielsweise mit der festen Querung des Fehmarnbelt, inklusive der Zu- und Ablaufstrecken, den Ausbauprojekten A 1 und A 7 und der sogenannten Y-Strecke, auch großräumige norddeutsche Infrastrukturmaßnahmen enthalten sein. Hinsichtlich für Hamburg wichtiger Infrastrukturmaßnahmen, einschließlich des Projektvolumens und Realisierungshorizonts, wird insbesondere auf die Antworten zu 13., 14., 15. und 17. verwiesen.

Für einen möglichen, zukünftigen Einsatz von Kofinanzierungsmitteln der Europäischen Union (EU) dürfte insbesondere die Ausrichtung der künftigen Ausschreibungen der EU-Kommission (sogenannte calls for proposals) von wesentlicher Bedeutung sein. Unter anderem deshalb ist eine weitere projektscharfe Zuordnung von Investitionen derzeit nicht möglich.

Im Übrigen unterliegen der Hamburger Hafen und seine Nachbarhäfen zum Teil sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen aus geografischen Gegebenheiten, lokalen Besonderheiten und nationalen Regelungen. Dementsprechend unterschiedlich sind auch die jeweiligen Infrastrukturmaßnahmen bei anderen Hafenstandorten ausgelegt. Ein Überblick über einzelne, investive Maßnahmen in Zuständigkeit anderer Hafenstandorte liegt dem Senat nicht vor.

Der Senat wird sich bei der EU-Kommission weiterhin für die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen durch den Einsatz von Kofinanzierungsmitteln der Gemeinschaft einsetzen.

38. *Die Binnenwasserachse Rhein/Meuse-Main-Donau, welche Rotterdam und Antwerpen einen effizienteren Zugang nach Zentral- und Osteuropa bis zum Schwarzen Meer gewährt, verschärft den Wettbewerb mit den niederländischen und belgischen Hafenstädten. Die Seine-Schelde-Wasserstraße stärkt Deutschlands Potenzial als Absatzmarkt für Hamburgs Konkurrenten. Auch die Bahnachse Lyon/Genf-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen verbessert die Hinterlandanbindungen Rotterdams und Antwerpens (sowie des Duisburger Binnenhafens). Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sieht der Senat bezüglich der oben ge-*

nannten Projekte auf den Hamburger Hafen zukommen und welche Maßnahmen werden konkret zur Stärkung des Hamburger Hafens diesbezüglich derzeit konkret geplant?

Direkte Auswirkungen auf den Hamburger Hafen sind nicht ersichtlich. Der beabsichtigte Ausbau der Hinterlandanbindungen unterstreicht aus Sicht des Senats jedoch die Notwendigkeit, intensiv weiter an der Verbesserung der Hamburger Hinterlandanbindungen zu arbeiten.

39. *Bestehende Schwächen im Binnenwassersystem des Hafenhinterlandes Hamburgs und Engpässe im Schienengüterverkehr, welche teilweise durch hohe regulatorische Auflagen erzeugt werden, wirken sich zusätzlich negativ auf Hamburgs Wettbewerbssituation aus. Welche Abhilfe beziehungsweise welche Gegenmaßnahmen plant hier der Senat derzeit konkret?*

Für die Entwicklung des Hafenstandortes Hamburg sind stabile Hinterlandanbindungen unabdingbar. Der Senat setzt sich daher auch für die zeitnahe Realisierung der Verkehrsprojekte der Ahrensburg-Liste ein.

Die HPA treibt parallel die bedarfsgerechte Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Hafen voran, um den zukünftig deutlich steigenden Mengen auf den Hinterlandverkehrsrouten gerecht werden zu können. Angesichts der im Großraum Hamburg bestehenden beziehungsweise künftig zu erwartenden infrastrukturellen Engpässe ist aus Sicht des Senats eine effiziente Nutzung und Verzahnung der vorhandenen Infrastrukturen zur Abwicklung der Verkehrsströme entscheidend. Hierzu zählen auch die Einrichtung verkehrssteuernder Instanzen und die Verteilung des Verkehrs auch in die Tagesrandzeiten sowie eine gute Verbindung von Hafenverkehrsstraßen und überregionalen Netzen.

Zuverlässige wettbewerbspolitische Rahmenbedingungen tragen ebenfalls zu einem funktions- und wettbewerbsfähigen Verkehrssystem bei. Engpässe durch hohe regulatorische Auflagen sind dem Hamburger Senat im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt nicht bekannt.

40. *Welche weiteren Modelle zur Finanzierung zum Beispiel unter Einbeziehung privater Partner werden durch den Senat eingesetzt? Mit welchen möglichen privaten Partnern wurden bereits Gespräche geführt und mit welchem Ergebnis?*
41. *Welche Projekte sind zur Realisierung hierzu konkret in Planung und welche privaten Partner sind dabei mit welchem Investitionsvolumen bereits eingebunden?*

Das zuständige Bundesministerium hat entschieden, den Ausbau der A 7 vom Autobahndreieck Bordsesdorf bis südlich des Autobahndreiecks Hamburg-Nordwest als Öffentlich-Privates-Partnerschaftsprojekt (ÖPP-Projekt) zu realisieren. Der Planungsabschnitt Hamburg-Schnelsen sowie der nördliche Teil des Planungsabschnittes Hamburg-Stellingen der geplanten Erweiterung der A 7 sind Bestandteil des ÖPP-Gesamtprojektes. Diese Finanzierung erfolgt im Rahmen der ÖPP-Realisierung nach dem Verfügbarkeitsmodell. Hier werden von der Bundesrepublik Deutschland einem privaten Auftragnehmer neben einer Anschubfinanzierung eine leistungsabhängige Vergütung je nach zeitlicher Verfügbarkeit der Strecke und Ausführungsqualität bei Erhaltung und Betriebsdienst gezahlt. Derzeit läuft der Teilnahmewettbewerb zum Auswahlverfahren dieses ÖPP-Projektes.

42. *Mit welchen Kosten kalkuliert der Senat derzeit die Anpassung der gesamten Verkehrsinfrastruktur im Hamburger Hafen und wer wird diese Kosten tragen?*

Die allgemeine Verkehrsinfrastruktur des Hafens wird öffentlich finanziert.

Im Übrigen siehe Drs. 20/3890.

43. *Welche Neuansiedlungen von Industrieunternehmen im Hamburger Hafen sind derzeit konkret in Planung?*
44. *Gibt es ein Konzept für die weitere Ansiedlung beziehungsweise für eine Optimierung der Distributionslager für die Umverteilung und den Weitertransport von Gütern aus dem Hamburger Hafen?*

Hierzu wird der Hafenenwicklungsplan Aussagen treffen.

45. *Leercontainer sind ein wichtiger Baustein in der flexiblen Logistikplanung und im wirtschaftlichen Wettbewerb (siehe auch „Hafendialog“). Hat der Senat derzeit ein konkretes Flächenkonzept, mit dem die möglichst terminalnahe Lozierung von Leercontainern im Hamburger Hafen für die Logistikunternehmen möglich ist?*

Derzeit wird mit Beteiligten der Leercontainerlogistik ein gemeinsames tragfähiges und nachhaltiges Konzept zum zukünftigen Umgang mit Leercontainern im Hamburger Hafen erarbeitet. Ein Teilaspekt dabei ist auch die Flächenfrage.

46. *Gibt es derzeit ein Konzept für die Erweiterung von Logistikflächen im Hamburger Hafen?*
Wenn ja, welches?
Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu 44.

47. *Welche zukünftige Flächen- und Entwicklungsperspektive hat der westliche Industriehafen (petrochemische Stoffe, Stahlwerk, Aurubis)?*

Industrielle Aktivitäten sind ein wichtiges Element des Universalhafens Hamburg. Sie sollen daher gehalten und in ihrem Wachstum unterstützt werden, soweit dies im gesamtstädtischen Interesse liegt. Dies gilt auch für den westlichen Hafen. In diesem Bereich sind derzeit keine Veränderungen bei Flächen mit Industrieansiedlungen vorgesehen.

48. *Im HEP sowie in der Antwort auf Drs. 20/2094 wird von einem möglichen Containerumschlag von 25 Millionen TEU bis 2025 ausgegangen. Bestehen denn grundsätzlich derzeit Möglichkeiten beziehungsweise könnten bis 2025 die Voraussetzungen beziehungsweise die logistischen Möglichkeiten (Breite und Tiefe der Elbe, Liegeplätze für Containerschiffe, Umschlag- und Logistikflächen, Wasserflächen für begleitenden Service, Hafenhinterlandverkehr et cetera) hergestellt werden, eine solch große Menge an Containern pro Jahr sowohl per Schiff in den Hamburger Hafen zu transportieren, diese dort umzusetzen und danach wieder aus dem Hamburger Hafen über die möglichen Verteilwege hinaus zu bringen – sieht der Senat also grundsätzlich die logistische Machbarkeit der Prognose durch das ISL als möglich an?*

Ja. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik zeigt in seiner Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025 verschiedene mögliche Szenarien. Bei dem Umschlagspotenzial von 25 Millionen TEU in 2025 handelt es sich um das Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit. Sofern die geeigneten politischen, rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden, ist es grundsätzlich möglich die Infrastruktur in Hafen und Hinterland so anzupassen, dass sich diese Menge logistisch bewältigen lässt. Im Übrigen siehe Drs. 20/4997.

49. *Bis zu welcher Containerumschlagmenge (TEU) sind die derzeitigen Hafentflächen und Kaianlagen ausgelegt beziehungsweise lassen sie sich durch Steigerung der Produktivität, Flächenumstrukturierung beziehungsweise Aufwertung der Infrastruktur, aber ohne die Erschließung weiterer Flächenpotenziale aufwerten?*

Siehe Drs. 20/4345.

50. *Wie hoch ist derzeit die Auslastung der beiden Kreuzfahrtterminals (Angaben in Prozent der möglichen Gesamtauslastung)?*

Siehe Drs. 20/2812. Zahlen für das Jahr 2012 liegen der Fischereihafenentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG sowie der HafenCity Hamburg GmbH noch nicht vor.

51. *Mit einer Auslastung in welcher Höhe wird gerechnet, um die beiden Kreuzfahrtterminals wirtschaftlich betreiben zu können?*

Siehe Drs. 20/2812.

52. *Eine positive Entwicklung verspricht sich HHLA-Chef Peters von der Neuausrichtung des Bahnverkehrs. Dabei will der Konzern jetzt 86,5 Prozent an der METRANS und 74,5 Prozent an POLZUG übernehmen. Die Gesellschaften schicken Containerzüge von Hamburg nach Tschechien und Polen. „Weil wir auf eigenen Terminals arbeiten und unsere Züge mehr Boxen laden können als herkömmliche Waggons, erwarten wir höhere Profite.“ Welche Kosten werden die Übernahmen an METRANS und POLZUG verursachen und wer wird diese Kosten tragen?*

Die Höhe des Kaufpreises der Unternehmensanteile stellt ein Geschäftsgeheimnis dar. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse können gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 der Datenschutzordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Rahmen der Beantwortung von Großen und Kleinen Anfragen ausdrücklich nicht von der Bürgerschaft geschützt werden. Der Senat darf sie daher im Rahmen von Großen und Kleinen Anfragen nicht offenbaren.

Maßnahme	Verkehrsträger	enthalten in		Projekt-		Sachstand
		BVWP 2003	Ahrensburger Liste	-verantwortung bei	-volumen (rund) auf Basis	
	Schiene					
Maßnahmen im Eisenbahnknoten Hamburg	Schiene	nein	ja	Bund	432 Mio. € ¹	Siehe folgende Liste zu Maßnahmen des Eisenbahnknotens Hamburg.

¹ Kostenangabe lt. Schätzungen des Bundes

Liste zum Stand der Maßnahmen im Eisenbahnknoten Hamburg

Lfd. Nr.	Knotenmaßnahmen nach dem BMVBS-Gutachten vom Mai 2009	Grobschätzung Investitionsvolumen (Mio. €) -Stand 2009-	Realisierungsstand
1	Zweigleisige Anbindung des Westhafens in HH Hausbruch	1	bereits realisiert
2	Blockverdichtung HH Hausbruch - HH Harburg durch zusätzliches Blocksignal	1	bereits realisiert
3	Zusätzliche Weichenverbindung im Nord- und Südkopf HH Harburg für parallele Fahrmöglichkeiten von Güterzügen	5	An einem Bahnhofskopf bereits realisiert. Für den zweiten Bahnhofskopf sind keine Umsetzungsschritte bekannt.
4	Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf	10	Keine Umsetzungsschritte bekannt
5	Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort - Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort	10	Keine Umsetzungsschritte bekannt
6	Überwerfungsbauwerk Harburg 1: niveaufreie Verbindung von der Personenzugstrecke aus Richtung Hannover bzw. Maschen Rbf in Richtung Osthafen bzw. Rothenburgsort Überwerfungsbauwerk Harburg 2: Überführung der Güterzuggleise zum West- und vom Osthafen von Linien in Richtungsbetrieb	115	Keine Umsetzungsschritte bekannt
7	Zusätzliche Verbindungskurve HH Harburg - Hittfeld - Buchholz	10	Keine Umsetzungsschritte bekannt
8	Zusätzliches Umfahrgleis am Rbf Maschen in Süd-Nord-Richtung sowie zusätzliches Wartegleis in Süd-Nord-Richtung	10	Planfeststellungsverfahren läuft
9	Kreuzungsbauwerk Buchholz zur niveaufreien Einfädelung der Personen- und Güterzuggleise	40	Keine Umsetzungsschritte bekannt
10	4. Gleis Buchholz - Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz - Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse in die äußeren (schnellen) Gleise von/nach Buchholz (Kreuzungsbauwerk Lauenbrück)	150	Keine Umsetzungsschritte bekannt
11	Kreuzungsbauwerk in HH Wilhelmsburg zur niveaufreien Kreuzung der Personenzugstrecke; mittiges Wartegleis für Güterzüge in Veddel; zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Veddel - Hamburg Süd	70	Keine Umsetzungsschritte bekannt
12	Wartegleis in Rothenburgsort	10	bereits realisiert
Summe	432		

Maßnahme	Verkehrsträger	enthalten in		Projekt-		Sachstand
		BVWP 2003	Ahrensburger Liste	-verantwortung bei	-volumen (rund) auf Basis	
	noch Schiene					
Neu- und Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover (Y-Strecke)	Schiene	ja	ja	Bund	1,3 Mrd. € ²	Raumordnungsverfahren abgeschlossen
Zweigleisiger Ausbau Stendal – Uelzen	Schiene	ja	nein	Bund	140 Mio. € ²	Mehrere Teilstücke derzeit in Realisierung
Ausbaustrecke Hamburg - Lübeck	Schiene	ja	nein	Bund	406 Mio. € ²	fertiggestellt
Dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg	Schiene	ja	nein	Bund	230 Mio. € ²	wird derzeit realisiert
Ausbaustrecke Hamburg – Büchen - Berlin	Schiene	ja	nein	Bund	564 Mio. € ²	fertiggestellt
Aus- bzw. Neubaus- strecke Hamburg- Öresundregion (Anbindung feste Querung Fehmarnbelt)	Schiene	ja	nein	Bund	1,1 Mrd. € ²	Raumordnungsverfahren wird derzeit durchgeführt
Ausbaustrecke Hamburg – Elmshorn	Schiene	ja	ja (für Pinneberg – Elmshorn)	Bund, sofern für Fernverkehr notwendig	75 Mio. € ²	Mit der Entscheidung für die feste Querung Fehmarnbelt wird dieser Streckenausbau für den Güterverkehr nicht mehr benötigt.
Ausbaustrecke Neumünster – Bad Oldesloe	Schiene	ja	nein	Bund, sofern für Fernverkehr notwendig	304 Mio. € ²	Mit der Entscheidung für die feste Querung Fehmarnbelt wird dieser Streckenausbau für den Güterverkehr nicht mehr benötigt.

² Kostenangabe lt. BVWP 2003

Maßnahme	Verkehrsträger	enthalten in		Projekt-		Sachstand
		BVWP 2003	Ahrensburger Liste	-verantwortung bei	-volumen (rund) auf Basis	
	Straße					
6-streifiger Ausbau der A 1 zwischen dem AD Buchholz und Bremen	Straße	ja	ja	Bund bzw. Niedersachsen als Auftragsverwaltung	650 Mio. € ³	ÖPP: A-Modell; Zuständigkeit in Niedersachsen; Fertigstellung im Oktober 2012
Feste Querung Fehmarnbelt, Hinterlandanbindung Straße im Zuge der A 1: Ausbau der B 207/E 47	Straße	ja	nein	Bund bzw. Schleswig-Holstein als Auftragsverwaltung	93 Mio. EUR ²	im Planfeststellungsverfahren
8-streifiger Ausbau der A 7 zwischen Anschlussstelle (AS) HH-Othmarschen und AS HH-Volkspark	Straße	ja	ja	Bund bzw. Freier und Hansestadt Hamburg als Auftragsverwaltung	281,9 Mio. EUR ⁴	derzeit Prüfung der Entwurfsunterlagen; Wettbewerb zur Deckelgestaltung im Mai 2012 abgeschlossen; Planfeststellungsverfahren soll in 2013 eingeleitet werden
8-streifiger Ausbau der A 7 zwischen AS HH-Volkspark und AD HH-Nordwest	Straße	ja	ja	Bund bzw. Freier und Hansestadt Hamburg als Auftragsverwaltung	247,3 Mio. EUR ⁵	Planfeststellungsbeschluss für Anfang 2013 erwartet

³ Kostenangabe lt. <http://www.a1-mobil.de/hintergrund-finanzierung.php#finanzierung>

⁴ Gemäß RE-Entwurf vom 8. November 2011, noch nicht durch BMVBS genehmigt

⁵ Genehmigter RE-Entwurf vom 22. Januar 2010

Maßnahme	Verkehrsträger	enthalten in		Projekt-		Sachstand
		BVWP 2003	Ahrensburger Liste	-verantwortung bei	-volumen (rund) auf Basis	
noch Straße						
6-streifiger Ausbau der A 7 zwischen dem AD HH-Nordwest und der Landesgrenze HH-SH	Straße	ja	ja	Bund bzw. Freier und Hansestadt Hamburg als Auftragsverwaltung	148,6 Mio. EUR ⁶	Planfeststellungsbeschluss wird Ende 2012 erwartet; Maßnahme Teil des ÖPP-Projektes des Bundes mit den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein
8-streifiger Ausbau der A 7 zwischen der AS HH-Heimfeld und dem Elbtunnel	Straße	ja	ja	Bund bzw. der Freien und Hansestadt Hamburg als Auftragsverwaltung	110 Mio. € ⁷	Aufstellung des RE-Vorentwurfs
Neubau der A 20 zwischen Lübeck und Stade	Straße	ja	ja	Bund bzw. Schleswig-Holstein und Niedersachsen als Auftragsverwaltungen	2,84 Mrd. € (gesamt) = 1,57 Mrd. € (Abschnitte 3-8, Raum Bad Segeberg bis K 28 (Drochtersen) in Niedersachsen) ⁸ + 1,27 Mrd. € (Abschnitte 1-7, von Westerstede bis Drochtersen in Niedersachsen) ⁹	Schleswig-Holstein: Abschnitt 1 + Abschnitt 2: fertiggestellt Abschnitt 3: Baubeginn 2012 Abschnitt 4 bis Abschnitt 8: im Planfeststellungsverfahren

⁶ Genehmigter RE-Entwurf vom 09. April 2010

⁷ Kostangabe lt. BVWP 2003

⁸ Kostangabe lt. http://www.schleswig-holstein.de/MWAVT/DE/Verkehr/Strassenbau/AusbauBundesautobahnen/a20/NordWestUmfahrung/nordWestUmfahrungHH_node.html

⁹ Kostenangabe lt. http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21139&article_id=78526&_psmand=135

Maßnahme	Verkehrsträger	enthalten in		Projekt-		Sachstand
		BVWP 2003	Ahrensburger Liste	-verantwortung bei	-volumen (rund) auf Basis	
noch Straße						
Neubau der A 20 (Drochtersen – Bremerhaven – Westerstede) (vormals A 22)	Straße	ja	ja	Bund bzw. Niedersachsen als Auftragsverwaltung	844 Mio. EUR ²	Abschnitt 1 bis Abschnitt 7: Entwurfsplanung
Neubau der A 21 (Ostumfahrung Hamburgs bis zur A 250 bzw. A 39) einschließlich Elbquerung	Straße	ja	ja	Bund bzw. Schleswig-Holstein und Niedersachsen als Auftragsverwaltung	289 Mio. EUR ² Bargteheide – A 39	Autobahnkreuz Bargteheide – Anschlussstelle Schwarzenbek: Anlage von Überholfahrstreifen (Dreistreifigkeit) als Übergangslösung
Neubau der A 26 zwischen A 7 und A 1 (Hafenquerspange)	Straße	ja	ja	Bund bzw. der Freien und Hansestadt Hamburg als Auftragsverwaltung	784 Mio. € ¹⁰ (Anteil FHH Kreuzungsbeteiligungen in Höhe von 30 Mio. €)	Siehe Teil B , Fragen 28 bis 33
Neubau der A 26 von Drochtersen bis zur Landesgrenze NI/HH	Straße	ja	ja	Bund bzw. Niedersachsen als Auftragsverwaltung	Laut Aussage Nds. beläuft sich das Kostenvolumen des Projektes A 26 zwischen Drochtersen und der Landesgrenze mit HH auf insgesamt rd. 620 Mio. €	Zuständigkeit in Niedersachsen; das Projekt wird mit Mitteln des europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

¹⁰ Kostenangabe lt. Unterlagen zur Änderung der Linienbestimmung nach §16 FStrG - „A 252 Hafenquerspange Hamburg“ -, DEGES im Auftrag der FHH, März 2010

Maßnahme	Verkehrsträger	enthalten in		Projekt-		Sachstand
		BVWP 2003	Ahrensburger Liste	-verantwortung bei	-volumen (rund) auf Basis	
noch Straße						
Neubau der A 26 zwischen Landesgrenze NI/HH und der A 7	Straße	ja	ja	Bund bzw. der Freien und Hansestadt Hamburg als Auftragsverwaltung	227,8 Mio.€ ¹¹	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt (Juli 2012)
Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg	Straße	ja	ja	Bund bzw. Niedersachsen als Auftragsverwaltung	437 Mio. EUR ²	Abschnitt 1: im Planfeststellungsverfahren Abschnitt 2 bis Abschnitt 7: Entwurfsplanung
Wasserstraße						
Schleuse Lüneburg, Elbe-Seitenkanal	Wasserstraße	nein	nein	Bund	€ 240 Mio. ¹²	Technische Planung weitestgehend abgeschlossen, noch keine Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ¹³

¹¹ Kostenangabe lt. 1. Fortschreibung des RE-Vorentwurfs „A 26, Stade-Hamburg – Bauabschnitt 4 (A 7 - Landesgrenze)“, LSBG, FHH, April 2011

¹² Kostenangabe lt. Angabe des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums auf Basis der Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte

¹³ Angaben des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums