

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Norbert Hackbusch (DIE LINKE) vom 30.01.14

und Antwort des Senats

Betr.: Köhlbrandbrücke

Die Verbindung der östlichen und westlichen Hafenteile im Hamburger Hafen ist nach einhelliger Meinung der Hafenfachleute von eminenter Bedeutung. Im „Hamburger Abendblatt“ vom 27.01.2014 wird der Vorstandsvorsitzende der HPA mit der Aussage zitiert „Die Köhlbrandbrücke wird uns noch eine ganze lange Zeit erhalten bleiben, sicher bis zum Jahr 2025. Wir gehen ein Projekt nach dem nächsten an. Wenn die Retheklappbrücke und die Kattwykbrücke fertig gebaut beziehungsweise saniert sind, werden wir uns um die Köhlbrandbrücke kümmern, wohl nicht vor 2018“.

Diese Äußerungen lassen einen erheblichen zeitlichen Spielraum erkennen.

Fachleute haben mich auf folgenden Zeitbedarf hingewiesen:

Planung und Entwurf: zwei Jahre

Planungsrechtliche Absicherung des Baus, EU-weite Ausschreibung eventuell mit vorlaufendem Teilnehmerwettbewerb, Vergabe: drei Jahre

Bau der Brücke einschließlich der Anschlussstrecken: fünf Jahre

Daraus ergibt sich ein Realisierungszeitraum von zehn Jahren, sodass nur noch ein zeitlicher Spielraum von einem Jahr besteht.

Ich frage den Senat:

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

1. *Teilt die Wirtschaftsbehörde/der Vorstandsvorsitzende der HPA diesen groben Zeitplan?*
 - a) *Wenn nein, welchen Zeitplan legt der Vorstandsvorsitzende der HPA zugrunde?*
 - b) *Wie werden die Abweichungen im Einzelnen begründet?*

Bei der Aufstellung im Vortext handelt es sich nach Einschätzung der zuständigen HPA um eine realistische Schätzung einer möglichen Projektlaufzeit. Die Behauptung, aufgrund dieser Schätzung bestehe „nur noch ein zeitlicher Spielraum von einem Jahr“, teilt die HPA jedoch nicht. Derzeit werden die Köhlbrandbrücke durch die HPA statisch überprüft sowie die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit bewertet. Auf Basis dieser Ergebnisse ist vorgesehen, dass im Jahr 2015 der sogenannte wirtschaftliche Neubauzeitpunkt erfasst wird. Dieser Zeitpunkt ist erreicht, wenn sich Instandhaltungskosten und Nutzungseinschränkungen in einem Maße erhöhen, dass ein Neubau die wirtschaftlichere Alternative darstellt. Dies kann auch nach dem Jahr

2025 liegen. Die Standsicherheit der Köhlbrandbrücke wird jedoch auch nach dem wirtschaftlichen Neubauzeitpunkt weiter gegeben sein.

2. *Geht die Wirtschaftsbehörde davon aus, dass dieses Vorhaben als Autobahnquerverbindung zwischen A 1 und A 7 realisiert wird?*

Nein, aufgrund der vielen hafeninternen Umfuhren und der Anschlüsse der Firmengelände und Terminals kann auch zukünftig nicht auf die Haupthafenroute als Stadtstraße verzichtet werden.

- a) *Wenn nein, aus welchen Gründen verzichtet Hamburg darauf, das Bundesverkehrsministerium an der Finanzierung zu beteiligen?*
- b) *Wenn ja, wie werden die Möglichkeiten einer Beteiligung in zeitlicher Hinsicht beurteilt?*
- c) *Ergeben sich aus einer Beteiligung des Bundes zeitliche Zwänge, die eine Abweichung der Zeitvorstellungen gemäß 1. a) darstellen?*
- d) *Hat der Senat Vorstellungen, wie zeitliche Zwänge überwunden werden können?*

Bei der Köhlbrandbrücke handelt es sich nicht um eine Bundesfernstraße, sondern die Baulast liegt in der Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Bund plant in Verlängerung der A 26 zwischen der A 7 und der A 1 eine Bundesfernstraße, die die übergeordneten Verkehrsbeziehungen und die überregionale Anbindung des Hafens deutlich verbessern wird. Diese Trasse der A 26 ist vom Bund linienbestimmt und von Hamburg für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Hamburg treibt die Entwurfsplanung für diese Strecke zurzeit mit Hochdruck voran.