

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Olaf Ohlsen (CDU) vom 27.10.14

und Antwort des Senats

**Betr.: 300 Milliarden Euro schweres Investitionspaket der EU-Kommission –
Wie profitiert Hamburgs Hafeninfrastruktur davon?**

Die EU-Kommission will noch vor Weihnachten ihr 300 Milliarden Euro schweres Investitionsprogramm, mit dem auch die europäischen Verkehrsnetze ausgebaut werden sollen, vorstellen. Die Erfahrungen zeigen, dass Projekte mit Planungsreife eher bei der Verteilung der Mittel berücksichtigt werden und somit schneller zur Umsetzung gelangen können. Es ist daher dringend notwendig, die Infrastrukturprojekte, die den Hamburger Hafen betreffen, beschleunigt zu planen, um schnellstmöglich mit der Realisierung beginnen zu können.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. *Ist die Infrastrukturmaßnahme A 26 Ost (vormals Hafenspange) grundsätzlich eine Maßnahme, die von dem besagten Infrastrukturprogramm profitieren könnte?*

Wenn ja, wie könnte die Infrastrukturmaßnahme A 26 Ost davon profitieren?

Wenn nein, warum nicht?

Die Veröffentlichung von Details zu besagtem Infrastrukturprogramm ist noch nicht erfolgt und wird bis Weihnachten 2014 erwartet. Anschließend wird die Relevanz für die A 26 Ost geprüft und es werden gegebenenfalls entsprechende Schritte eingeleitet werden. Darüber hinausgehende Aussagen können vor Kenntnis der näheren Ausgestaltung des Programms nicht getroffen werden.

2. *Der vorherige Hamburger Senat hat Anfang des Jahres 2010 beschlossen, beim Bund eine Änderung der Linienbestimmung für den Transferverlauf der Hafenspange zu beantragen und nun den südlichen Verlauf zu verfolgen. Auf dieser Grundlage sollten dann die weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanungen vorangetrieben werden.*

Ist die Infrastrukturmaßnahme A 26 Ost (vormals Hafenspange) soweit geplant (Planungsreife) oder vor dem Planungsabschluss, dass das Planfeststellungsverfahren für die Autobahn 26 bis Weihnachten 2014 abgeschlossen sein kann?

Wenn ja, wann genau und wie sieht hier der weitere Zeitplan aus?

Wenn nein, was sind die Gründe dafür, dass nach immerhin vier Jahren das Planfeststellungsverfahren immer noch nicht abgeschlossen ist?

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ist die A 26 Ost als neues Vorhaben im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Für die BVWP-Fortschreibung 2015 hat

Hamburg das Projekt erneut angemeldet. Die Bewertung durch den Bund steht aus und wird für das kommende Jahr erwartet.

Die Änderung der Linienbestimmung der A 26 im Abschnitt zwischen der A 7 und der A 1 ist durch den Bund im Jahr 2011 erfolgt. Sie bildet die Grundlage für die weitere Planung. Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgen in mehreren Teilabschnitten.

Im ersten Teilabschnitt zwischen der A 7 und der ersten neuen Anschlussstelle im Bereich Moorburg steht die Entwurfsplanung kurz vor dem Abschluss. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für diesen Teilabschnitt Mitte 2015 beginnt das erste dieser Rechtsverfahren für die Teilabschnitte, die nach jetzigem Planungsstand voraussichtlich im Jahr 2020 mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss für den letzten Abschnitt abgeschlossen werden können.

Im zweiten Planungsabschnitt ist die Querung der Süderelbe enthalten, die mittels einer Brücke erfolgen soll. Für dieses Bauwerk wurde im Jahr 2013 ein Realisierungswettbewerb zum Abschluss gebracht, der eine Grundlage für die weiteren Bauwerksplanungen bildet.

3. *Inwieweit trägt die Freie und Hansestadt Hamburg als Baulastträger – auch im Rahmen der Auftragsverwaltung, als Gesellschafterin oder in sonstiger Weise – eine Planungs- oder Finanzierungsverantwortung für die A 26 Ost?*

Baulastträger für die Bundesfernstraßen ist der Bund. Im Rahmen der grundgesetzlich geregelten Auftragsverwaltung durch die Länder übt die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) als Land die damit verbundenen Aufgaben aus. Mit der Planung und Realisierung der A 26 Ost hat die FHH die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) beauftragt, an der Hamburg als Gesellschafterin beteiligt ist.

Die Baukosten der Maßnahme trägt entsprechend der gesetzlichen Regelungen der Bund, gegebenenfalls begleitet durch ergänzende oder flankierende Baumaßnahmen auf Veranlassung Hamburgs. Hamburg trägt die Planungskosten, an denen sich der Bund durch einen festgesetzten pauschalen Bundesanteil beteiligt.

4. *Was sind im Zusammenhang mit dem A26-Ost-Projekt die Maßnahmen, deren Planung und Durchführung ausschließlich im Zuständigkeitsbereich und der politischen Verantwortung anderer Hoheitsträger erfolgen? Wie wirkt der Senat in diesen Fällen darauf hin, dass die Planung und Realisierung dieses für Hamburg bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturprojekts zügig vorankommt?*

Im Zuge der Planungen zur A 26 Ost erfolgt eine intensive Abstimmung mit den Belangen der Hafenentwicklung und absehbarer Erweiterungen des Hafengebiets. Dies umfasst hafengebogene Nutzungen, dabei insbesondere die geplante Baggergutdeponie Moorburg, die weitere Nutzung der verbleibenden Spülfelder, Anpassungen des Hafenstraßennetzes sowie den vorgesehenen zweigleisigen Hafenausbau mit vielen Zwangs- und Berührungspunkten und Schnittstellen.

Die Planung wird mit hoher Intensität vorangetrieben. Die zuständige Behörde strebt an, durch regelmäßige Planabstimmungen und intensiven Austausch vor der rechtlichen Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine sinnvolle und ausgewogene Berücksichtigung aller Interessen zu erzielen.