

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten André Trepoll und Klaus-Peter Hesse (CDU) vom 16.01.15

und Antwort des Senats

Betr.: A26-Realisierung – Reine Augenwischerei?

Die geplante Weiterführung der A 26 als Hafenuferspange zwischen der A 7 und der A 1 ist für die verkehrliche Entlastung des südlichen Hamburgs von wesentlicher Bedeutung. Insbesondere die vom Lärm der B 73 betroffenen Bürger und Initiativen bemängeln den langen Zeitraum des gesamten Planungsprozesses. Nun gibt es aktuelle Medienberichte, nach denen der Senat eine zügigere Realisierung annimmt, da das Bundesverkehrsministerium plane, Bauten von neuen Autobahnen mittels privaten Kapitals zügiger voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die A 26 auf Hamburger Gebiet ist in zwei Teilprojekte aufgeteilt. Westlich der A 7 umfasst sie den rund 8 km langen Lückenschluss von der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg bis zum Anschluss an die A 7 im zukünftigen Autobahnkreuz Süderelbe (im Folgenden A26-West). In diesem Projekt enthalten ist auch die Anpassung der A 7 im Anschlussbereich des neuen Autobahnkreuzes.

Im weiteren Verlauf nach Osten wird die früher auch als „Hafenuferspange“ bezeichnete A 26 eine hafennahe Verbindung zwischen den Autobahnen A 7 bei Moorburg bis zum Anschluss an die A 1 mit einem Autobahndreieck bei Stillhorn darstellen und wird im Folgenden als A26-Ost bezeichnet.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Wie ist der jetzige Planungsstand zum Bau der A 26?*
2. *Welche konkreten Planungsschritte zur Realisierung der A 26 wurden von 2011 bis heute veranlasst und in welchem Stadium befinden sich diese? Wann ist mit einem Abschluss der notwendigen Planfeststellungsverfahren zu rechnen? Wie ist der zeitliche Ablaufplan für die Realisierung der Baumaßnahmen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg?*

A26-West: Im April 2011 hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für den Hamburger Abschnitt der A26-West den sogenannten Gesehen-Vermerk erteilt und damit der Entwurfsplanung zugestimmt. Daraufhin wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Planunterlagen haben vom 8. Oktober 2012 bis zum 7. November 2012 öffentlich ausgelegt. Aufgrund zahlreicher Einwendungen haben seitdem Gespräche mit Naturschutzverbänden und betroffenen Trassenanliegern (insbesondere Landwirten im Bereich Moorburg) stattgefunden, um Widerstände gegen die Autobahn planungsbegleitend abzubauen und die Möglichkeit zu Kompromisslösungen auszuloten. Dieser Prozess ist weit fortgeschritten, dauert derzeit aber noch an. Es ist vorgesehen, den formalen Erörterungstermin noch im Jahr 2015 durchzuführen. Ein Planfeststellungsbeschluss wird aus

jetziger Sicht für 2016 erwartet. Der Bau könnte – sofern vollziehbares Baurecht vorliegt – frühestens ab 2017 erfolgen und wird circa fünf Jahre dauern.

A26-Ost: Mit Schreiben vom Februar 2011 hat das damalige BMVBS die Trasse der Hafenuerspange für die seitdem auch in diesem Abschnitt als A 26 bezeichnete Autobahn linienbestimmt. Seitdem wurden in den einzelnen Abschnitten die Vorplanung und die Entwurfsplanung sukzessive von Westen nach Osten fortgesetzt. Für einen ersten Planungsabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Süderelbe und einer neuen Anschlussstelle im Bereich Moorburg wird die Entwurfsplanung in den nächsten Wochen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Zustimmung eingereicht werden, was eine Voraussetzung für das Einleiten des Planfeststellungsverfahrens ist. Im nächsten Teilabschnitt bis zur Anschlussstelle Hohe Schaar läuft die Entwurfsbearbeitung, während für die weiteren Teilabschnitte bis zur A 1 ein erforderliches Vergabeverfahren für diese Planungsleistungen eingeleitet wurde.

Die Planfeststellungsverfahren in den einzelnen Abschnitten sind bei reibungslosem Verlauf zwischen 2015 und 2019 vorgesehen. Der Bau könnte – ebenfalls in Teilabschnitten von Westen nach Osten – ab 2018 realisiert werden, sofern die Finanzierung gesichert ist und jeweils vollziehbares Baurecht vorliegt. Eine vollständige Verkehrsfreigabe der A26-Ost wird im günstigsten Fall nicht vor Mitte des nächsten Jahrzehnts erfolgen.

Alle Termine stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch den Bund und der Unwägbarkeiten in den einzelnen Planfeststellungsverfahren.

3. *Welche Gewichtung der 226 Einwendungen gegen das Bauvorhaben (Drs. 20/7954) nimmt der Senat vor, insbesondere wegen deren inhaltlicher und rechtlicher Relevanz?*

Die Planfeststellungsbehörde wird im Bereich der A26-West jede einzelne Einwendung nach Inhalt und Relevanz rechtmäßig behandeln und in Vorbereitung des Planfeststellungsbeschlusses abwägen.

Vorbereitend und begleitend führt der Vorhabenträger Gespräche sowohl mit Naturschutzverbänden, die Einwendungen erhoben haben, um die benannten Konflikte zu vermeiden beziehungsweise zu verringern, als auch mit flächenbetroffenen Landwirten, mit denen im Dezember 2014 eine weitgehende Einigung ausgehandelt werden konnte, die nach den erforderlichen Gremienzustimmungen in notariellen Kaufverträgen umzusetzen ist.

4. *Welche Gespräche hat die Stadt mit dem Bundesverkehrsministerium/ Bundesverkehrsminister über die Realisierung von Autobahnprojekten im Allgemeinen und über die Realisierung der A 26 im Konkreten im Rahmen Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) zu welchem Zeitpunkt geführt und mit welchem konkreten Ergebnissen?*

Die zuständige Behörde befindet sich als Auftragsverwaltung des Bundes für die Fernstraßen in einem regelmäßigen fachlichen Austausch mit dem BMVBS über die Realisierung von Projekten. So werden unter anderem im Zuge von Bund-Länder-Dienstbesprechungen zur Frage Öffentlich-Privater-Partnerschaften Überlegungen zu einer Realisierbarkeit der A 26 in einer möglichen 3. Tranche von ÖPP-Projekten angestellt. Der letzte Austausch dazu hat im Januar 2015 stattgefunden, nachdem der Bundesverkehrsminister seine Absicht geäußert hatte, weitere Fernstraßenprojekte im Rahmen einer bundesweiten 3. Tranche von ÖPP-Projekten zu realisieren.

Zuvor war bereits im Jahr 2008 die Machbarkeit einer privatfinanzierten Hafenuerspange, damals allerdings noch in der linienbestimmten Nordtrasse untersucht und als möglich erkannt worden. Diese Erkenntnisse werden auch in die aktuellen Überlegungen miteinbezogen.

- a. *Wie lauten die Rahmenbedingungen für die Realisierung einer Autobahn als ÖPP-Projekt?*

Bei einem ÖPP-Projekt wird ein bestimmter Autobahnabschnitt einem privatwirtschaftlichen Unternehmen zum Bau und für einen bestimmten Zeitraum zum Betrieb an die

Hand gegeben und dafür eine regelmäßige Vergütung beziehungsweise eine Beteiligung an oder eine Berechtigung zur Erhebung von Mauteinnahmen vereinbart. Dazu kann auch privates Kapital, wie etwa von Rentenfonds oder Versicherungen, zu Hilfe genommen werden. Weitere Rahmenbedingungen sowie insbesondere die Höhe und die Voraussetzungen für die Vergütung sind individuell an ein Projekt anzupassen. Bei der Prüfung zur Eignung eines Projektes zu einer öffentlich-privaten Partnerschaft sind, abhängig vom Einzelfall, die wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen zu betrachten.

b. Erfüllt die A 26 diese Rahmenbedingungen?

Derzeit wird gemeinsam mit dem Bund geprüft, ob die A 26 für die Realisierung im Rahmen eines ÖPP-Projektes geeignet ist. Die Untersuchungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

c. Wie kommt der Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zum jetzigen Zeitpunkt zu der Aussage, dass sich die A 26 durch eine Realisierung als ÖPP-Projekt deutlich schneller realisieren lässt?

Auf Hamburger Gebiet steht für die kommenden Jahre ein großes Auftragsvolumen zum Ausbau des Autobahnnetzes zur Umsetzung an, das den Bundeshaushalt erheblich belasten wird. Bei einer anteiligen Realisierung als ÖPP-Projekt unter Zuhilfenahme privaten Kapitals ist eine frühere Bereitstellung der erforderlichen Mittel möglich. Zeiteinsparungen ergeben sich auch durch eine verringerte Anzahl von Vergabeverfahren und das besondere Interesse des ÖPP-Auftragnehmers an einer früheren Fertigstellung, das durch finanzielle Anreizsysteme gefördert werden kann.

5. Verzögern die „neuen“ Überlegungen zur Finanzierung der A 26 als ÖPP-Projekt die Planfeststellungsverfahren?

Wenn ja, welche Verzögerungen entstehen konkret?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Für die A26-West wird das begonnene Planfeststellungsverfahren fortgeführt. Die entsprechenden Verfahren für die Abschnitte der A26-Ost werden nach Erreichen des erforderlichen Planungsstandes eingeleitet. Der Start eines ÖPP-Projekts kommt erst in der Umsetzungsphase nach Vorliegen eines unanfechtbaren Baurechts infrage.

6. Mit welchen Gesamtkosten für die Realisierung der A 26 wird derzeit gerechnet?

Nach derzeitigem Planungsstand belaufen sich die Baukosten einschließlich Grunderwerbs für die A26-West auf insgesamt rund 250 Millionen Euro.

Im Rahmen der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 wird für die A26-Ost mit Baukosten in Höhe von rund 900 Millionen Euro gerechnet. Diese wurden auf Basis einer Kostenschätzung der Linienbestimmung von 2011 auf das Bezugsdatum 1. Januar 2014 hochgerechnet und werden im weiteren Planungsprozess konkretisiert und fortgeschrieben.

7. Wie soll die Finanzierung der A 26 erfolgen, wenn eine Realisierung als ÖPP-Projekt nicht infrage kommt?

In diesem Fall wird sich Hamburg um eine herkömmliche Finanzierung aus dem Bundeshaushalt bemühen.

8. Bis wann rechnet der Senat mit einer endgültigen Herstellung der A 26 mit und ohne Finanzierung als ÖPP-Projekt? Wie sieht der zu erwartende zeitliche Ablaufplan zur Realisierung der jeweiligen Baumaßnahmen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg aus?

Siehe Antwort zu 1. und 2.

9. Wie bewertet der Senat, dass das auf niedersächsischer Seite fertiggestellte Teilstück der A 26 Jork/Horneburg seit einiger Zeit in Fahrtrichtung Stade voll nutzbar ist, in Fahrtrichtung von Horneburg nach Jork

jedoch weiterhin gesperrt bleibt und somit Entlastungseffekte für die Ortsdurchfahrten an der B 73 im Süderelberaum nicht genutzt werden können? Wird der Senat sich dafür einsetzen, dass auch das Teilstück der A 26 von Horneburg nach Jork für den Verkehr freigegeben wird?

Die in der Frage geschilderte Situation liegt im Verantwortungsbereich des Landes Niedersachsen und wurde von dort öffentlich erläutert. Daher sieht der Senat von einer Bewertung ab.

10. Wie sieht die aktuelle Verkehrsbelastung im Gesamtverlauf der B 73 in Hamburg aus? Bitte den Schwerlastverkehr einzeln ausweisen.

Zwischen der Landesgrenze zu Niedersachsen und der A7 bewegt sich die Verkehrsbelastung zwischen 33.000 bis 37.000 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil von 4.000 bis 4.400 SV/d. Östlich der A 7 bis zur A 253 fällt die Verkehrsbelastung von 40.000 über 33.000 auf 13.000 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil von 4.000 bis 4.400 SV/d (Analyse 2010).

11. Wie wird sich die Verkehrsbelastung entlang der B 73 in Hamburg zukünftig ohne und mit Realisierung der A 26 entwickeln? Bitte den Schwerlastverkehr einzeln ausweisen.

Ohne A 26 bewegt sich das Verkehrsaufkommen im Verlauf der B 73 für den Prognosefall 2025 im Abschnitt zwischen der A 7 und der A 253 (zukünftig B 75) von 51.000 über 43.000 bis 18.000 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 5.600 über 5.000 bis 3.200 SV/d.

Mit der A 26 fallen die Belastungszahlen zwischen der A 7 und der A 253 von 28.000 über 25.000 bis auf 16.000 Kfz/d bei einem Schwerverkehrsanteil von 1.300 über 1.100 und 2.400 SV/d. Westlich der A 7 verringert sich die Verkehrsbelastung auf 22.000 bis 26.000 Kfz/Std. bei einem Schwerverkehrsanteil von 1.200 bis 1.600 SV/d.