

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) vom 07.01.21

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Köhlbrandquerung (III) – Finanzierung der neuen Köhlbrandquerung**

**Einleitung für die Fragen:**

*Die technische und verkehrliche Nutzbarkeit der heutigen Köhlbrandbrücke neigt sich zeitlich dem Ende zu: Der Betrieb der Köhlbrandbrücke soll über das Jahr 2030 hinaus, aufgrund des baulichen Zustandes der Brücke und der steigenden Verkehrsbelastung, wirtschaftlich nicht mehr möglich sein (siehe zum Beispiel Drs. 21/11705 und 21/12577; siehe auch Drs. 22/2476 und 22/2558). Der Senat erkennt im Haushaltsplan 2021/2022 (Drs. 22/2400, Einzelplan 7.0 Sektion 4.3.3, Seite 165) zu Recht an, dass eine barrierelose Köhlbrandquerung herausragende verkehrliche Bedeutung für den Hamburger Hafen hat. Eine neue Köhlbrandquerung muss daher bis 2030 betriebsfertig sein, um die Überquerbarkeit des Köhlbrands für die Hafenwirtschaft dauerhaft zu garantieren.*

*Die verzögerte und noch in den Anfängen steckende Vorplanung der neuen Querung in Form eines Bohrtunnels durch die HPA bietet Grund zur Sorge, dass eine neue Köhlbrandquerung nicht rechtzeitig fertiggestellt werden kann. Dazu trägt auch die bislang intransparente Planung der Finanzierung der neuen Querung bei.*

*Zwar haben die Stadt Hamburg und der Bund im Februar 2020 eine Verständigung erzielt, in welcher der Bund grundsätzlich eine Beteiligung an der Finanzierung des Projektes zugesichert haben soll; diese Verständigung ist jedoch bislang nicht öffentlich. Es ist daher nicht bekannt, ob und in welcher Höhe der Bund eine konkrete Finanzierung zugesichert hat. Im Haushaltsplan 2021/2022 ist nur vage die Rede davon, dass eine finanzielle Beteiligung des Bundes an der neuen Querung „weiter mit dem Bund abzustimmen sein wird“ (Drs. 22/2400, Einzelplan 7.0, Sektion 4.3.3, Seite 165).*

*Der Senat hat noch keine Zahlen zu den Kosten der neuen Köhlbrandquerung sowie zu den Kosten der Instandhaltung der alten Köhlbrandbrücke vorgelegt. Genauso schweigsam war der Senat bislang zu der Frage, mit welchen Mitteln er den eigenen Anteil an den Kosten der neuen Querung finanzieren will. Für diese offenen Fragen müssen so schnell wie möglich vernünftige und verlässliche Lösungen geschaffen werden.*

*Die Köhlbrandquerung darf die Hafenwirtschaft, deren Standortkosten sowieso schon deutlich höher sind als in den Konkurrenzhäfen Rotterdam und Antwerpen, nicht mit weiteren finanziellen Bürden beschweren. In diesem Zusammenhang ist die Mitteilung der Behörde für Wirtschaft und Innovation zu hinterfragen, wonach mit einer Aufstufung der Köhlbrandquerung zur Bundesstraße eine Mautpflicht einhergeht. Angabe gemäß soll dies Voraussetzung für eine Beteiligung des Bundes an der Finanzierung der neuen Köhlbrandquerung sein.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Am 13. Februar 2020 haben der Bundesverkehrsminister Dr. Andreas Scheuer und der Erste Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher in einer gemeinsamen Erklärung die Absicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Freien und Hansestadt Hamburg dokumentiert, eine neue Köhlbrandquerung zu bauen. Eine Bedingung ist, dass die Köhlbrandquerung zur Bundesstraße als Ortsdurchfahrt in der Baulast der Freien und Hansestadt Hamburg zur Bundesstraße aufgestuft wird. Zum genauen Wortlaut wird auf das Transparenzportal Hamburg verwiesen, in dem die Absichtserklärung zeitnah einsehbar sein wird.

Zum Einverständnis des BMVI zur Aufstufung der Köhlbrandquerung siehe: <https://www.hamburg.de/contentblob/14709296/2d5561bfa2b26ca8b7a8d7ecb4c8b522/data/allgemeinverfuegung-aufstufungsunterlagen.pdf>.

Die finanzielle Beteiligung des Bundes soll auf Grundlage des § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) gewährt werden. Voraussetzung hierfür ist die Aufstufung zur Bundesstraße. Die Planung und der Bau der neuen Köhlbrandquerung werden eng mit dem BMVI abgestimmt. Die Mittelbereitstellung durch den Deutschen Bundestag ist wie bei allen Förderungen eine der Bedingungen für eine Förderung durch den Bund.

Die Bedingungen für eine Bundesförderung nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind in der gemeinsamen Erklärung benannt. Wie bei allen Fördervorhaben des Bundes kann eine Förderentscheidung erst auf der Grundlage einer qualifizierten Planung getroffen werden, die neben der Bereitstellung von Haushaltsmitteln Voraussetzung für die Einstellung in den Straßenbauplan des BMVI ist.

Die Mautpflicht folgt auf allen Bundesstraßen unmittelbar aus § 1 Bundesfernstraßenmautgesetz. Sie betrifft alle mautpflichtigen Fahrzeuge. Angesichts der Gesamtlänge des mautpflichtigen Netzes ist die Länge des hinzukommenden Teilstücks mit insgesamt rund 5,5 km vergleichsweise gering. Bei einem Lkw (Schadstoffklasse Euro 6) fällt eine Maut von 18,7 Cent je Kilometer an, sodass die Mautkosten für eine Überquerung der Köhlbrandbrücke in diesem Fall bei etwa 1 Euro lägen. Eine Kompensation ist nicht vorgesehen.

Mit der Aufstufung der Köhlbrandquerung verbleibt gemäß § 5 Absatz 2 FStrG die Straßenbaulast bei Hamburg. Damit sind auch die Erhaltungskosten der Köhlbrandbrücke weiterhin von Hamburg zu tragen, die bei circa 1,5 bis 2 Millionen Euro per annum liegen. Für den Zeitpunkt ab dem Jahr 2030 werden mit zunehmender Wahrscheinlichkeit zusätzliche bauliche und technische Maßnahmen notwendig, die die verkehrliche Leistungsfähigkeit weiter einschränken können (siehe Drs. 22/2476). Diese Maßnahmen und die damit zusammenhängenden Kosten lassen sich frühestens ab dem Jahr 2025 abschätzen, basierend auf den Ergebnissen der dann abgeschlossenen, nächsten Hauptprüfung der Köhlbrandbrücke und den Daten aus smartBridge Köhlbrandbrücke.

Derzeit ist eine belastbare Kostenschätzung nicht möglich. Im Rahmen der laufenden Vorplanung wird eine Kostenschätzung erstellt.

Im Haushaltsplanentwurf für die Jahre 2021/2022 (Einzelplan 7) sind die Planungskosten der HPA für die neue Köhlbrandquerung berücksichtigt. Für eine Veranschlagung der eigentlichen Bauleistung in der mittelfristigen Finanzplanung des Senats liegen die Voraussetzungen gegenwärtig nicht vor, weil der Baubeginn außerhalb des zeitlichen Planungshorizonts der mittelfristigen Finanzplanung des Senats liegt und die für eine Veranschlagung gemäß Landeshaushaltsordnung erforderliche Haushaltsunterlage mit den zuvor genannten etatisierten Planungskosten zurzeit erarbeitet wird.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HPA wie folgt:

**Frage 1:** *Wie ist der Wortlaut der Stellungnahmen des Bundes hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung durch den Bund an der neuen Köhlbrandquerung und hinsichtlich der Aufstufung zur Bundesstraße? (Bitte die entsprechenden Stellungnahmen und Grundlagen des Bundes beifügen.)*

- Frage 2:** *Ist damit nach Auffassung des Senats eine rechtsverbindliche und bundeshaushaltsrechtlich abgesicherte Zusicherung des Bundes gegeben, sich an den Kosten für den Bau einer neuen Köhlbrandquerung finanziell zu beteiligen? Hat der Bund bereits konkrete Finanzierungszusagen gemacht?*  
*Wenn ja, in welchem Umfang?*  
*Wenn nein, warum konnte der Senat oder die zuständige Behörde keine konkreten Finanzierungszusagen des Bundes einholen? Arbeitet der Senat daran, eine solche konkrete Finanzierungszusage einzuholen?*
- Frage 3:** *Auf welcher Rechtsgrundlage hat der Bund die finanzielle Beteiligung zugesagt? Inwieweit ist diese Beteiligung auch bindend für den künftigen Bundesgesetzgeber bei der Aufstellung des Bundeshaushalts?*
- Frage 4:** *Strebt der Senat/die HPA/die zuständige Behörde an, den Bund auch an den kommenden Erhaltungskosten der alten Köhlbrandbrücke zu beteiligen? Hat der Bund sich dazu geäußert, ob er sich auch an notwendigen Erhaltungsmaßnahmen der Köhlbrandbrücke bis zum Ende ihrer Lebensdauer beteiligt?*  
*Wenn ja, wie?*
- Frage 5:** *Wie hoch werden aktuell die Kosten für die neue Köhlbrandquerung in Form eines Bohrtunnels geschätzt?*
- Frage 6:** *Wie hoch werden aktuell die Instandhaltungskosten für die alte Köhlbrandbrücke bis 2030 beziehungsweise bis zur Fertigstellung der neuen Köhlbrandquerung geschätzt?*
- Frage 7:** *Wie gedenkt der Senat/die HPA/die zuständige Behörde den Anteil der Stadt an diesen Kosten zu finanzieren? In welcher Weise sollen die Kosten für die neue Köhlbrandquerung durch Budgetkürzungen an anderer Stelle, durch Abgabenerhöhungen oder durch Schuldenaufnahme finanziert werden? Wenn Budgetkürzung an anderer Stelle: Wo möchte der Senat für die Finanzierung der neuen Köhlbrandquerung und der Instandhaltungsmaßnahmen kürzen? Wenn Abgabenerhöhungen: Welche?*
- Frage 8:** *Hat der Senat in der mittelfristigen Finanzplanung Posten für die Finanzierung der neuen Köhlbrandquerung vorgesehen?*  
*Wenn nein, warum nicht?*
- Frage 9:** *Laut Haushaltsplan 2021/2022 (Drs. 22/2400, Einzelplan 7.0, Sektion 4.3.3, Seite 165) war Bedingung für die Finanzierung des Bundes, eine Aufstufung der Querung zur Bundesstraße und damit die Einführung der Mautpflicht für Lkws. Kann der Senat eine Einführung der Mautpflicht für Lkws auf der neuen Köhlbrandquerung noch abwenden?*  
*Wenn ja, welche Maßnahmen gedenkt der Senat zu ergreifen?*
- Frage 10:** *Plant der Senat, etwaige Mehrkosten für die Hafenvirtschaft durch die Mautpflicht auf der neuen Köhlbrandquerung durch finanzielle Entlastungen der Hafenvirtschaft an anderer Stelle zu kompensieren?*  
*Wenn ja, wie?*

**Antwort zu Fragen 1 bis 10:**

Siehe Vorbemerkung.