

Bericht über den Sachstand zur Hafenuerspange (HQS) und über einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) nach § 16 Bundesfernstraßengesetz

Petition:

Der Senat wird gebeten,

1. die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zu beauftragen, einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) für den Trassenverlauf Variante Süd 1 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einzureichen,
2. die nachstehende Mitteilung an die Bürgerschaft zu beschließen,
3. den Präsidenten des Senates zu ermächtigen, bei dem Präsidenten der Bürgerschaft die Vorwegüberweisung an den zuständigen Ausschuss zu beantragen.

A. Zielsetzung

Ausbau des Bundesfernstraßennetzes im Raum südlich der Norderelbe zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Straßenverkehrsinfrastruktur für den Fernverkehr (Lückenschluss zwischen den Autobahnen A 1 und A 7), den Ziel- und Quellverkehr Hamburgs (Entlastung der innerstädtischen Quartiere) sowie für die Hafenhinterlandverkehre (Anbindung des Hafens an das Autobahnnetz).

B. Lösung

Beantragung der vorgesehenen Netzkonzeption beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse).

C. Auswirkungen auf den Haushalt

Keine. Die erforderlichen Planungskosten, die Hamburg bis zur Genehmigungsreife bereitstellen muss, wurden bereits mit der „Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft“ (Drucksache 19/2639 vom 24. März 2009) eingeworben. Für die Realisierung der Maßnahme ist die Finanzierung zu gegebener Zeit sicherzustellen.

D. Auswirkungen auf die Vermögenslage

Keine.

E. Sonstige finanzielle Auswirkungen

Keine.

F. Familienpolitische Auswirkungen

Keine.

G. Klimaschutzpolitische Auswirkungen

Durch die Reduzierung von Stauzeiten, durch gleichmäßigen Verkehrsfluss und durch die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes wird der CO₂-Ausstoß reduziert. Dem steht gegenüber, dass zusätzliche Fernstraßen auch bei bestehendem Bedarf zu einer Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens beitragen können.

H. Alternativen

Festhalten an der linienbestimmten Nordtrasse.

Bericht über den Sachstand zur Hafenuerspange (HQS) und über einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) nach § 16 Bundesfernstraßengesetz

1. Anlass

Ziel der Vorlage ist es, eine veränderte Linienführung der Hafenuerspange (HQS) gegenüber der bisher linienbestimmten Nordtrasse, die sich als unvorteilhaft und extrem kostspielig erwiesen hat, beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu beantragen und der Bürgerschaft einen Sachstandsbericht über diese Maßnahme zu geben. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist sie in die Kategorie „weiterer Bedarf, neue Vorhaben mit Planungsrecht“ eingestuft.

Die HQS soll als eine Ost-West-Verbindung die Autobahnen A 1 (Lübeck–Bremen) und A 7 (Flensburg–Hannover) miteinander verknüpfen. Ziel des Bundes und Hamburgs ist es, mit der A 252 das Netz der BAB im Raum südlich der Norderelbe sinnvoll zu ergänzen. Auf Grund von veränderten Randbedingungen sind die ursprünglich für diese Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2003 eingestellten Kosten von 475,3 Mio. Euro bei weitem nicht mehr auskömmlich. Wegen der sehr hohen Kosten für eine Realisierung der Nordtrasse und den umfänglichen Beeinträchtigungen der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen in Wilhelmsburg hatte sich der Senat entschlossen, kurzfristig Alternativen zu prüfen. Zielsetzung der nunmehr abgeschlossenen Prüfungen war es, ein integriertes Gesamtnetz zu entwickeln, das bei realistischen Kosten den zukünftigen verkehrlichen Belangen gerecht wird und gleichzeitig die städtebauliche Bestandssituation und die weiteren Entwicklungskonzepte beachtet. Besonderes Gewicht haben hier das Konzept „Sprung über die Elbe“ und das Ziel einer Entlastung Wilhelmsburgs durch Bündelung des Verkehrs. Es wurden sinnvolle Netzzusammenhänge entwickelt, die in unterschiedlichen Ausbauoptionen den Anforderungen gerecht werden. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) mit den Untersuchungen beauftragt. Diese Ergebnisse zur Trassenuntersuchung wurden auch in enger Abstimmung

mit dem Bund entwickelt. Die Aspekte Verkehr, Städtebau, Umwelt, Hafenbelange, Finanzierbarkeit und Zeitbedarf sind in die Bewertung eingeflossen.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde folgende Vorzugsvariante entwickelt (Süd 1):

- Eine 9,4 km lange Verbindung zwischen der A 7 (Anschluss im Bereich des bisher geplanten Autobahndreiecks HH-Süderelbe als Anschluss der A 26 an die A 7) und der A 1 (Anschluss im Bereich Stillhorn mit einem neuen Autobahndreieck unter Beibehaltung der AS HH-Stillhorn) schließt eine wesentliche Netzlücke im West-Ost-gerichteten Verkehr. Sie erschließt den Hafen an zentraler Stelle. Flankierend mit der heutigen Haupthafenroute und der Anbindung über Rethedamm/Hohe-Schaar-Straße ergibt sich ein leistungsfähiges Straßennetz, das insbesondere auch Lkw-Verkehre bündelt, verträglich ableitet und zuverlässige Alternativrouten vorhält. Die besonderen Ansprüche des Hafens und seine Entwicklungspotenziale werden beachtet.
- Mit der Beschränkung auf die Verknüpfung von A 7, Hafen und A 1 wird die Strecke ihrer überregionalen Bedeutung gerecht. Das Netzkonzept sieht keine Ableitung von Verkehren auf die verlegte B 4/75 vor und ermöglicht damit eine deutliche verkehrliche Entlastung Wilhelmsburgs. Darüber hinaus wird insbesondere die B 73 in Harburg von West-Ost-Verkehren entlastet.
- Das Projekt „Sprung über die Elbe“ wird durch die starke Bündelung des Verkehrs auf übergeordneten Straßen gefördert. Die Verstärkung von Barrieren in der Stadtstruktur und die Beeinträchtigung von Flächen mit städtebaulichen Entwicklungspotenzialen werden vermieden. Weiterhin wird Raum für ergänzende verkehrsberuhigende Strukturen geschaffen.
- Notwendige Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft können im Verlauf der Südtrasse bewältigt werden. In Moorburg und Kirchdorf-Süd werden umfeldverträgliche Lösungen entwickelt. Im Bereich der Straße Kornweide ist die Führung im Tunnel vorgesehen, um ein Höchstmaß an Schutz für die Wohnbevölkerung zu erreichen.
- Die Vorzugsvariante wurde abgestimmt auf sämtliche Hafenbahn- und Hafenstraßenplanungen der Hamburg Port Authority (HPA) im Bereich Moorburg, Kattwyk, Hohe Schaar und Wilhelmsburg.
- Die Kosten für die favorisierte HQS-Variante belaufen sich nach den bisherigen Schätzungen der Variantenuntersuchung auf 715 Mio. Euro (Stand: Juni 2009) und

liegen damit ca. 30 % unter den Kosten der bisher priorisierten Nordtrasse. Die Südvariante ist im Vergleich technisch einfacher realisierbar. Die erforderlichen Folge- und Ausbaumaßnahmen im Hamburger Straßennetz sind deutlich geringer.

Mit der geplanten Hafenuferspanne werden zusammenfassend folgende wesentliche Projektziele verfolgt:

- Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz,
- Bündelung des Ost-West-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre,
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens,
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in städtischen Wohnquartieren,
- gesamtwirtschaftliche Kostenvorteile.

Es ist vorgesehen, die Änderung der Linienbestimmung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz noch im Jahr 2010 abzuschließen.

Parallel hierzu wird die Maßnahme in ein Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum eingebettet.

2. Behördenabstimmung

3. Petitum

Der Senat wird gebeten,

1. die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zu beauftragen, einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) für den Trassenverlauf Variante Süd 1 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einzureichen,
2. die nachstehende Mitteilung an die Bürgerschaft zu beschließen,
3. den Präsidenten des Senates zu ermächtigen, bei dem Präsidenten der Bürgerschaft die Vorwegüberweisung an den zuständigen Ausschuss zu beantragen.