

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2015) Anmeldung von Maßnahmen durch die Freie und Hansestadt Hamburg

1. Anlass

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) hat die Länder aufgefordert, im ersten Quartal 2013 Maßnahmen für den neuen Bundesverkehrswegeplan anzumelden (BVWP 2015 mit einer Laufzeit bis 2030).

Hamburg hat sich hierzu in unterschiedlichen Zusammenhängen umfangreich mit anderen Ländern, insbesondere mit seinen Nachbarn und den anderen Küstenländern im Vorfeld abgestimmt. Zudem wurden Gespräche mit dem BMVBS geführt.

2. Maßnahmenanmeldung

Die Maßnahmenanmeldungen Hamburgs stehen in der Kontinuität des Bundesverkehrswegeplanes 2003. Im BVWP 2003 enthaltene und bis zum Jahr 2015 absehbar noch nicht begonnene Maßnahmen müssen erneut angemeldet werden. Im Bereich Schiene liegen folgende ergänzende Untersuchungen zugrunde:

- Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg (Bund),
- Wachstumsprogramm (DB AG),
- Modifiziertes Zielkonzept (DB AG).

Hamburg meldet folgende Maßnahmen für den nächsten BVWP an:

Verkehrsträger Schiene

- Y-Strecke (Hamburg/Bremen – Hannover).

Zur Reduzierung der Fahrzeiten und Erhöhung der Pünktlichkeit im Personenverkehr zwischen Hamburg bzw. Bremen und Hannover, zur Gewährleistung und Erweiterung von Kapazitäten für den Regionalverkehr auf den vorhandenen Strecken und zur Erhöhung von Kapazitäten und Beschleunigung des Güterverkehrs plant die DB AG eine Neubaustrecke für den Eisenbahnverkehr von Hamburg/Bremen nach Hannover (sog. „Y-Trasse“). Die Y-Trasse würde zu der notwendigen Entflechtung von schnellen und langsamen Zügen und dadurch zu einer erheblichen Kapazitätssteigerung sowie erhöhten Zuverlässigkeit führen. Das bisher in Hannover endende Netz für den schnellen Personenverkehr der Bahn würde bis Bremen und Hamburg verlängert und die Hinterlandanbindung der Nordseehäfen, insbesondere Hamburg, entscheidend verbessert.

Hamburg hält die Maßnahme nach wie vor für erforderlich, solange der Bund nicht nachgewiesen hat, dass durch alternative Maßnahmen

gleiche Wirkungen erzielt werden, ohne hierbei die Anbindung Hamburgs während jahrelanger Bauzeit zu gefährden.

Die Maßnahme ist bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben).

– Maßnahmen im Eisenbahnknoten Hamburg

Die Eisenbahninfrastruktur im Großraum Hamburg und besonders die Zu- und Abfuhrstrecken in Richtung Süden sind bereits heute stark belastet. Steigerungen der Zugzahlen, wie sie für die nächsten Jahre prognostiziert werden, sind auf der vorhandenen Infrastruktur kaum noch zu realisieren. Um auch zukünftig die reibungslose Abwicklung des Zugverkehrs von und zum Hamburger Hafen sicherzustellen, hat das BMVBS eine Knotenuntersuchung Knoten Hamburg durchgeführt.

Zielsetzung der Knotenstudie Hamburg war die Entwicklung eines integrierten Zielkonzeptes für die Bedienungsangebote des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienenpersonenfernverkehrs, die Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr und die Definition der erforderlichen Ausbaumaßnahmen.

Bei der Untersuchung zum Eisenbahnknoten Hamburg handelt es sich um die gesamtwirtschaftliche Bewertung von Projekten der Sammelposition „Knoten“ des BVWP 2003 und des Bedarfsplans zum Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. September 2004.

Der erforderliche Nachweis der Wirtschaftlichkeit wurde mit der 2009 abgeschlossenen Knotenstudie Hamburg des BMVBS erbracht.

Für die folgenden Ausbaumaßnahmen konnte die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen werden:

- Zweigleisige Anbindung des Westhafens (fertiggestellt),
- Blockverdichtung Hamburg-Hausbruch (fertiggestellt),
- Wartegleis in Rothenburgsort (fertiggestellt),
- Zusätzliche Weichenverbindung des Harburger Bahnhofes,
- Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 im Hamburger Hauptbahnhof,
- Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort-Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort,
- Entflechtungsbauwerke in Hamburg-Harburg,

- Zweites Gleis östliche Umfahrung Maschen,
- Zweites Gleis westliche Umfahrung Maschen,
- Kreuzungsbauwerk Buchholz,
- 4. Gleis Buchholz – Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz – Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse in die äußeren (schnellen) Gleise von/nach Buchholz (Kreuzungsbauwerk Lauenbrück),
- Kreuzungsbauwerk in Hamburg – Wilhelmsburg,
- Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Hohe Schaar – Wilhelmsburg.

Die Maßnahmen waren noch nicht Bestandteil des BVWP 2003. Eine erste Tranche ist Bestandteil des Sofortprogramms Seehafen-Hinterland-Verkehr.

Es ist vorgesehen, die Teilmaßnahmen zu drei Maßnahmenpaketen zusammenzufassen:

Harburg-Maschen; Maßnahmen der Strecke Hauptbahnhof Richtung Berlin; die von der Realisierung der Y-Trasse abhängigen Maßnahmen.

– Maßnahmen im Netz der Hafenbahn

Der maßgebende Wettbewerbsvorteil des Hamburger Hafens liegt in seinem hervorragenden Anschluss an das europäische Eisenbahnnetz mit hoher Ankunfts- und Abfahrtsfrequenz nationaler und internationaler Relationen. Vor diesem Hintergrund muss der Hafen die Bahninfrastrukturen im Hafen für den gegenwärtigen Verkehr in einem sehr guten Zustand halten sowie für Zukunftsentwicklungen vorbereiten und auf einen flüssigen Zu- und Ablauf des Fernverkehrs im DB-Netz achten. Die HPA/Hafenbahn hat dazu im Hafenentwicklungsplan mit Ausblick auf die Hinterlandanbindungen ein Programm an Entwicklungsplanungen und Entlastungsmaßnahmen vorgelegt, die in das NE-Finanzierungskonzept des Bundes bzw. den BVWP aufgenommen werden sollten.

Zu den Maßnahmen gehören im Einzelnen:

- Neubau zweigleisige Kattwyk-Eisenbahn-Hubbrücke,
- südliche Bahnanbindung Altenwerder an neue Kattwykbrücke,
- zweigleisiger Ausbau Bostelbek – neue Kattwykbrücke – Hohe Schaar,
- Westumfahrung des Rangierbahnhofs Alte Süderelbe,
- Direktverbindung: Waltershofer Bahn – Bostelbek – neue Kattwykbrücke,

- Vorstellgruppe Rangierbahnhof Alte Süderelbe,
- Anschluss Untereibe-Seehafen (Seehafenbahnhof Harburg) an das Hafennahnetz.
Die Maßnahmen werden erstmalig angemeldet.
- Erhöhung der Kapazitäten der Zugbildungsanlagen im Vorfeld des Hafens für Warte- und Pufferfunktionen
Das Hafennahnetz ist quasi ein großer Kopfbahnhof, in den Züge erst einfahren können, wenn vorher ein Zug ausgefahren ist und ein Gleis frei gemacht hat – ein Vorgang, der mehr Zeit beansprucht als in einem Durchgangsbahnhof. Daher ist es für den weiter wachsenden Bahnverkehr des Hafens erforderlich, ausreichende Kapazität an Zugbildungsanlagen im Vorfeld für Warte- und Pufferfunktionen vorzuhalten. Die Ertüchtigung und der Ausbau der bundeseigenen Bahnanlagen in Wilhelmsburg und im Bereich Untereibe-Seehafen (Seehafenbahnhof Harburg) sind daher zu berücksichtigen.
Die Maßnahme wird erstmalig angemeldet.
- Ertüchtigung und Ausbau der unter der Bezeichnung „Wachstumsprogramm Ost“ dargestellten Entlastungsstrecke Stendal – Magdeburg – Leipzig – Reichenbach – Hof – Regensburg
Zur Entlastung der stark besetzten Nord-Süd-Magistrale Hamburg – Hannover – Fulda und weiter nach Würzburg-Süddeutschland hat die DB AG unter der Bezeichnung „Wachstumsprogramm Ost“ die für Hamburg wichtige Entlastungsstrecke Stendal – Magdeburg – Leipzig – Regensburg entwickelt. Die DB AG ist dabei, diese Verbindung in Schritten leistungsfähig auszubauen.
Die Entlastungsstrecke dient, teilweise abschnittsweise, dem internationalen Bahnverkehr des Hamburger Hafens zu seinen Hauptmärkten in Tschechien, Polen, Österreich und Südosteuropa; sie ist damit auch Teil des neuen TEN-T-Korridors Hamburg/Rostock – Dresden – Prag – Sofia.
Die Stärkung dieses Korridors wird als BVWP-Maßnahme erstmalig angemeldet.
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal einschließlich Verbindungskurve Veerßen
Die Strecke Uelzen – Stendal ist als Teil des Zweiachsenkonzepts (neben dem Streckenast Hamburg – Büchen – Wittenberge – Stendal, s.u.) von herausragender Bedeutung, um die Entlastungsstrecke Stendal – Regensburg („Wachstumsprogramm, Korridor Ost“) vom Hamburger Hafen aus zu erreichen.
Die heute noch in weiten Abschnitten eingleisige Strecke muss auf ganzer Länge zweigleisig ausgebaut werden mit einer neuen niveaufreien Ein- und Ausfädelung in Uelzen (Veerßener Kurve).
Die Maßnahme ist bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben).
- Hamburg – Büchen – Wittenberge (– Stendal)
Die Strecke Hamburg – Büchen – Wittenberge – Stendal wird seitens DB AG und Hafennahbahn als wichtiger Korridor und Teil des Zweiachsenkonzepts für den Seehafenhinterlandverkehr eingeschätzt, da hierüber (ebenso wie über Uelzen) freie Kapazitäten Richtung Südosten (Stendal – Regensburg, s.o.) erreicht werden können. Der Bund hat am 1. Februar 2013 in seiner Grundkonzeption zum BVWP dargestellt, dass der Streckenabschnitt Hamburg – Büchen – Wittenberge mit bis zu 110% ausgelastet ist. Um hier wesentliche zusätzliche Kapazitäten auf der auch mit dem Personenschnellverkehr nach Berlin stark belasteten Strecke erzielen zu können, sind zwischen Hamburg und Wittenberge voraussichtlich Ausbaumaßnahmen zu erwarten.
Die Maßnahme wird erstmalig angemeldet.
- Drittes Gleis Lüneburg – Uelzen
In Fortsetzung des dreigleisigen Ausbaus der Strecke Stelle-Lüneburg ist auch ein drittes Gleis im von Personennah- und -fernverkehr und Güterverkehr hoch belasteten Abschnitt Lüneburg – Uelzen erforderlich. Damit wird ein durchgehend mehrgleisiges Streckenband von Hamburg bis zum Knoten Uelzen realisiert, wo die für Hamburg wichtigen Äste Richtung Uelzen – Stendal (– „Wachstumsprogramm, Korridor Ost“) und Hannover verzweigen.
Die Maßnahme wird erstmalig angemeldet.
- Zweigleisiger elektrifizierter Ausbau der Zulaufstrecke Lübeck – Puttgarden zum Fehmarnbelt-tunnel
Der Ausbau der Hinterlandanbindung Schiene zur Festen Fehmarnbeltquerung ist im Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland skizziert: Auf deutscher Seite sind dies die Elektrifizierung der Strecke Lübeck (bzw. Bad Schwartau) – Puttgarden zur Eröffnung und der zweigleisige Ausbau mit (mindestens) 160 km/h bis sieben Jahre nach Eröffnung. Aktuelle Erwartungen gehen von einer Belastung der

Strecke im Jahr 2020 in einzelnen Abschnitten von täglich bis zu etwa 90 Personen- und rund 80 Güterzügen aus.

Die Maßnahme ist bereits im BVWP 2003 enthalten (internationale Projekte).

- Mehrgleisiger Ausbau der Strecke Hamburg – Lübeck zwischen Hasselbrook und Bargteheide (S 4 Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe)

Durch die Maßnahme sollen drei Problemfelder gleichzeitig aufgegriffen werden:

- Leistungsfähige Schienenanbindung für die dicht besiedelten Stadtteile Wandsbek und Rahlstedt,
- Erweiterung der Fern- und Güterverkehrskapazität auf der Strecke zwischen Hamburg und Bargteheide durch die Übernahme des langsameren Regionalbahnverkehrs auf systemeigene S-Bahn-Gleise,
- Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs durch die Verminderung der Zahl wendender Regionalbahnen, die längere Zeiten die Bahnsteige belegen.

Die Maßnahme ist Bestandteil der Knotenuntersuchung des BMVBS und tritt an die Stelle des 3-gleisigen Ausbaus der Strecke Hamburg – Wandsbek – Ahrensburg (BWVP 2003; vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben). Mit dem Bund ist eine Aufteilung der Finanzierungsanteile für Bund/Länder entsprechend den Anteilen SPNV/(Schienen-Personenfernverkehr + Schienengüterverkehr) vereinbart.

- Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve HH-Horn nach Wandsbek

Durch die geplante feste Querung des Fehmarnbelts wird eine Verlagerung des Güterverkehrs aus Skandinavien von der Jütland-Linie auf die Strecke Hamburg – Lübeck erwartet. Zudem ist auch von einer Steigerung des Aufkommens durch die kürzere Distanz auszugehen. Diese Güterzüge können von Wandsbek über die Güterumgebungsbahn und über Rothenburgsort gen Hafen oder in Richtung Maschen weitergeleitet werden. Als Nadelöhr wird sich hierbei die o.g. eingleisige Verbindungskurve erweisen.

Die Maßnahme ist bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben).

- Maßnahmen als Zwischenlösung bis zur Realisierung der Y-Trasse und als Redundanz für Störungen bzw. Überlastungen der Hauptstrecken:

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg/Wümme – Verden – Nienburg – Minden.

Um die überlastete Strecke Stelle – Uelzen und auch den Eisenbahnknoten Hannover zu umfahren, gibt es eine Möglichkeit für den Hamburger Hafenhinterlandverkehr, über die Strecke Hamburg – Bremen auszuweichen. Von dieser Strecke werden die Güterzüge dann in Rotenburg/Wümme abgeleitet nach Verden, Nienburg/Weser und Minden.

Hierdurch wird der Güterverkehr gleichzeitig an den ebenfalls ausgelasteten Eisenbahnknotenpunkten Bremen und Hannover vorbeigeleitet. Probleme dabei ergeben sich nur auf den eingleisigen Streckenabschnitten Rotenburg/Wümme – Verden und Nienburg/Weser – Minden. Um diese Ausweichstrecke, die gleichzeitig auch für den Güterverkehr der Bremischen Häfen interessant ist, leistungsfähig zu gestalten, ist der zweigleisige Ausbau dieser beiden Streckenabschnitte dringend geboten. Die Strecke Rotenburg/Wümme – Verden wird auch als Umleitungsstrecke für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zwischen Hamburg und Hannover genutzt, sofern die Hauptstrecke über Celle-Lüneburg nicht zur Verfügung steht.

Diese Maßnahme wird auch durch den Bau der Y-Trasse oder einer entsprechenden Alternative nicht obsolet, da diese Strecke weitere Funktionen übernimmt (z.B. auch Erreichbarkeit Rbf Seelze).

Die Maßnahme ist bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben).

- Ertüchtigung des Abschnittes Verden – Nienburg – Wunstorf – Güterzugstrecke 1750 bis Hannover

Um die überlastete Strecke Stelle – Uelzen und auch den Eisenbahnknoten Hannover zu umfahren, gibt es eine Möglichkeit für den Hamburger Hafenhinterlandverkehr, über die Strecke Hamburg – Bremen auszuweichen. Von dieser Strecke werden die Güterzüge dann in Rotenburg/Wümme abgeleitet nach Verden. Um von dieser Ausweichstrecke die Hamburger Güterverkehre wieder auf die Hauptrichtung: Süd-, Südosten zu bringen, muss die Strecke Verden – Nienburg/Weser – Wunstorf – Hannover (Güterzugstrecke) genommen werden.

Diese Strecke, die gleichzeitig auch für den Güterverkehr der Bremischen Häfen die

Hauptmagistrale darstellt, ist für den Mehrverkehr nicht ausgelegt und muss hierfür dringend ertüchtigt werden. Die Strecke Hannover – Verden – Rotenburg/Wümme wird auch als Umleitungsstrecke für den SPFV zwischen Hamburg und Hannover genutzt, sofern die Hauptstrecke über Celle-Lüneburg nicht zur Verfügung steht.

Die Maßnahme wird erstmalig angemeldet.

- Ausbau OHE-Netz zwischen Winsen bzw. Lüneburg und Celle

Mit dem vorgelegten Entwurf des Schienengüterverkehrsnetzförderungs-gesetzes löst der Bund sein in der Koalitionsvereinbarung gemachtes Versprechen ein, die nicht bundeseigenen Eisenbahnen auch durch Bundesmittel zu fördern.

Die Strecken der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) zwischen Winsen/Luhe bzw. Lüneburg und Celle (157 km) wurden in der Bedarfsplanüberprüfung 2010 als zusätzliche Kapazität für den Güterverkehr – insbesondere für den Zeitraum bis zu einer Realisierung der Y-Trasse benannt.

Die Maßnahme wird erstmalig angemeldet.

- Maßnahmen im Zusammenhang mit den TEN-T Korridoren (u.a. TSI-Kompatibilität (TSI: Technische Spezifikationen für die Interoperabilität); länderübergreifende Signaltechnik):

- Stockholm – Hamburg – Palermo,
- Hamburg/Rostock – Dresden – Prag – Sofia.

Für Hamburg und die deutschen Seehäfen bieten die sie berührenden TEN-T-Korridore, die auf Grund der Initiative Hamburgs und der Küstenwirtschafts- und -verkehrsminister um den Korridor Hamburg/Rostock – Dresden – Prag – Sofia erweitert wurden, von der EU protegierte Linien zu den Hauptmärkten der deutschen Seehäfen in Süd- und Südosteuropa.

Die Korridore sollen Zug um Zug mit länderübergreifend durchgängiger Bahntechnik, besonders hinsichtlich der Signal- und Kommunikationstechnik, ausgerüstet werden, um analog zum Lkw effizient und zeitsparend ohne Wechsel des Equipments die Infrastrukturen der europäischen Bahnverwaltungen befahren zu können.

Die Maßnahme wird erstmalig angemeldet.

- Internationale Verkehre

Hamburg unterstützt darüber hinaus im Schienenbereich alle Maßnahmen in den Korridoren, die der Verbesserung der Seehafenhinterlandanbindungen Richtung Polen, Tschechi-

sche Republik, Schweiz und Österreich sowie jeweils darüber hinausgehend dienen.

Verkehrsträger Straße

- Achtstreifiger Ausbau der A7 zwischen dem Elbtunnel und dem Autobahndreieck (bzw. späteren Autobahnkreuz¹⁾ Hamburg-Süderelbe (A7/A26) (K20-Hochstraße)

Südlich des Elbtunnel Hamburg bis zum geplanten Autobahndreieck Hamburg-Süderelbe (A7/A26) ist die A7 als Hochstraße (Brückenbauwerk K 20) ausgebildet. Für die Zukunft wird eine starke Zunahme des Verkehrs prognostiziert. Unter Beibehaltung des vorhandenen 6-streifigen Querschnitts ist eine unzureichende Verkehrsqualität sowohl auf den freien Streckenabschnitten als auch im Bereich der Knotenpunkte zu erwarten. Um damit verbundene Stauungen, Wartezeiten sowie erhöhte Unfallzahlen zu vermeiden, wird ein 8-streifiger Ausbau der K 20 geplant. Auf diese Weise soll die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes an die zu erwartenden Belastungen angepasst werden.

Die Ausbauprojekte der A7 nördlich des Elbtunnels machen den Bedarf ebenfalls deutlich.

Das Projekt ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003 und des Bedarfsplans 2004 (Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben).

- 4-streifiger Neubau der A26 zwischen A7 (Autobahnkreuz Süderelbe) und A1 (Autobahndreieck/Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn)

Der östliche Abschnitt der geplanten A26 (Stade – Hamburg) verknüpft die Autobahnen A1 (Lübeck – Bremen) und A7 (Flensburg – Hannover) als Ost-West-Verbindung miteinander. Ziel ist es, mit der A26, Ost, das Netz der Bundesautobahnen im Raum südlich der Norderelbe bedarfsgerecht zu ergänzen. Sie soll überregionalen Fernverkehr aufnehmen, die kurze Anbindung des Hafens an das transeuropäische Netz sicherstellen und insbesondere zu einer verbesserten Anbindung der überwiegend im westlichen und nördlichen Teil des Hamburger Hafens gelegenen Umschlaganlagen beitragen. Neben der Schiene und Wasserstraße leistet das Bundesfernstraßennetz einen wesentlichen Beitrag zur bedarfsgerechten und umfeldverträglichen Abwicklung der Verkehre.

¹⁾ Das Autobahndreieck Hamburg-Süderelbe ist so geplant, dass hier später auch die A26 Ost an die A26 West und die A7 angeschlossen werden kann und damit das Autobahndreieck zum Autobahnkreuz ausgebaut wird.

Mit der A26 werden 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 innerstädtischen Wohnquartieren,
- gesamtwirtschaftliche Kostenvorteile.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist die A26, Ost, noch in nördlicher Lage im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten, nachdem sie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft war. Mit der wachsenden Bedeutung der Hafenwirtschaft für den Großraum Hamburg und für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt wird eine Wiederaufnahme in den vordringlichen Bedarf angeregt.

- 8-streifiger Ausbau der A1 vom Autobahnkreuz Hamburg-Ost bis zur Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen

Auf Grund der vorhandenen hohen Auslastung und des für die Zukunft zu erwartenden steigenden Verkehrsaufkommens ist zwischen dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost bis zur Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen die 8-streifige Erweiterung der A1 geplant. Erhaltung und Stabilisierung der Leistungsfähigkeit einer der wenigen Elbquerungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Störanfälligkeit stehen dabei im Vordergrund. Die A1 ist Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN) und zugleich auch Bedarfsumleitungsstrecke für die A7 und die Wilhelmsburger Reichstraße (B4/75). Im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Bedarfsplan 2004 ist dieser Streckenabschnitt im Weiteren Bedarf als neues Vorhaben aufgeführt.

- Maßnahmen des Bezugsfalls (keine Anmeldung erforderlich)

Der 6-/8-streifige Ausbau der A7 nördlich des Elbtunnels mit den Abschnitten zwischen Landesgrenze HH/SH und AS HH-Othmarschen und der Neubau der A26 westlich der A7 (Stade – Hamburg) werden seitens des Bundes als begonnen angesehen (Bestandteil des Bezugsfalls für den neuen BVWP). Daher ist keine Anmeldung erforderlich.

Mit dem 8-streifigen Ausbau der A7 zwischen dem Elbtunnel und dem Autobahndreieck Hamburg-Süderelbe und der Anbindung der A26 an die A7 wird eine durchgängige 8-Streifigkeit bis zur AS Heimfeld erreicht werden.

Die Anmeldungen der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein zur Verlängerung der A20 sowie der A21 werden unterstützt.

- Verzicht auf erneute Anmeldung

Die im BVWP 2003 im weiteren Bedarf enthaltene B431 Umgehung Rissen, zweiter Bauabschnitt, wird in Abstimmung mit Schleswig-Holstein und nach Absprache mit dem Bundesverkehrsministerium für den BVWP nicht erneut angemeldet.

Begründung:

Ein vierstreifiger Neubau der Ortsumgehung Rissen im Bereich Wedeler Landstraße ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als weiterer Bedarf enthalten. Die Maßnahme erscheint jedoch mittelfristig nicht realisierbar. Auf Grund dessen und weil eine erneute Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vor dem Hintergrund der vom BMVBS verfolgten Orientierung der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans an Kapazitätsengpässen im Bundesnetz unwahrscheinlich ist, soll die Maßnahme nicht erneut zum BVWP 2015 angemeldet werden. Damit ist eine Anmeldung zu späteren Bundesverkehrswegplänen explizit nicht ausgeschlossen.

Verkehrsträger Wasserstraße

Hamburg unterstützt die Anmeldungen der anderen Bundesländer, die den Erhalt und die Verbesserung der Schiffbarkeit der Bundeswasserstraßen für den Seehafenhinterlandverkehr und sonstigen Umschlag im Hamburger Hafen haben. Hamburg befürwortet daher insbesondere die Forderungen Schleswig-Holsteins zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und Niedersachsens zum Neubau der Schleuse Lüneburg im Zuge des Elbe-Seitenkanals sowie Maßnahmen für die Verbesserung der Schiffbarkeit der mittleren und oberen Elbe.

Hinweis zur Fahrrinnenanpassung:

Die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ist ein Vorhaben von herausragender verkehrspolitischer Bedeutung für den Hamburger Hafen und zugleich von nationaler Bedeutung.

Hamburg geht davon aus, dass nach einer positiven Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht zum Planfeststellungsbeschluss die Ausbauarbeiten umgehend begonnen werden und das Vorhaben finanziell durch entsprechende Haus-

haltsbeschlüsse des Bundes abgesichert ist. Auch im letzten BVWP war diese Maßnahme nicht enthalten, sondern explizit durch einen Kabinettsbeschluss der Bundesregierung begründet. Eine Anmeldung dieser Maßnahme für den kommenden BVWP erscheint daher entbehrlich, zumal damit zu rechnen ist, dass das Projekt noch vor Beginn des neuen Planungszeitraums des kommenden BVWPs in die Umsetzung geht.

3. Begründung

Eine bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur ist für den Logistikstandort Deutschland und besonders für den Seehafen Hamburg mit der Metropolregion von zentraler Bedeutung. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage des Bundes, dem stetig steigenden Erhaltungsaufwand und der erwarteten Verkehrsentwicklung ist der

Ansatz des Bundes zu begrüßen, Aus- und Neubauvorhaben zur Beseitigung von Engpässen durchzuführen.

Sämtliche zur Anmeldung Hamburgs vorgesehene Maßnahmen der Verkehrsträger Schiene und Straße sowie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sind durch bereits vorhandene bzw. in Kürze zu erwartende Kapazitätsüberlastungen begründet. Mit dem Neubau der Schleuse Lüneburg werden moderne Schiffgrößen den Elbe-Seitenkanal passieren können. Durch Maßnahmen an der mittleren Elbe soll die verfügbare Nutzung durch eine Verstärkung der Wasserstände erweitert werden.

4. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle von den Ausführungen in dieser Mitteilung Kenntnis nehmen.