

Große Anfrage

**der Abgeordneten Karin Timmermann, Karl Schwinke, Dr. Monika Schaal,
Andy Grote, Jan Balcke, Ole Thorben Buschhüter, Gunnar Eisold,
Martina Koeppen, Anne Krischok, Christel Oldenburg, Jan Quast,
Thomas Völsch, Ingo Egloff, Andrea Rugbarth, Elke Badde, Arno Münster,
Wolfgang Rose (SPD) und Fraktion vom 13.10.08**

und Antwort des Senats

**Betr.: Für einen starken Wirtschaftsstandort Hamburg – Umsetzung zentraler
Infrastrukturmaßnahmen**

Eine große Metropole zeichnen gut ausgebaute Verkehrswege für den Individualverkehr sowie ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr aus. Mobilität in einer dynamischen Wirtschaftsmetropole heißt zudem, gute Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr zu schaffen und die Anbindung an den Fernverkehr sicherzustellen. Als europäische Wirtschaftsmetropole wird Hamburg auch künftig ein weiter wachsendes Verkehrsaufkommen zu bewältigen haben. Dazu sind leistungsstarke Verkehrswege in Hamburg und zwischen Hamburg und seinem Umland wichtig. Von Belang sind jedoch auch überregionale Verkehrsprojekte, wie beispielsweise die feste Fehmarnbelt-Querung, welche die für den Wirtschaftsverkehr wichtige Verbindung nach Skandinavien erheblich verbessern, durch zunehmende Verkehrsflüsse aber auch Auswirkungen auf die verkehrliche Belastung der Verkehrsadern in Hamburg haben wird.

Viele Fernstraßen im Großraum Hamburg sind überlastet, die Schienenkapazitäten reichen für einen steigenden Güterverkehr und eine Veränderung des Modal Split zugunsten der Bahn nicht aus. Insbesondere Richtung Süden muss dringend ein Ausbau der Schienenwege angegangen werden. Die Hafenverkehre stauen sich darüber hinaus bereits im Hafen, da die Hafentbahn aufgrund eines großen Investitionsstaus nur noch eingeschränkt leistungsfähig ist und das Straßennetz ebenfalls ertüchtigt und mithilfe der Hafentquerspange besser an die überregionalen Verkehrswege angebunden werden müsste. Die Elbvertiefung verzögert sich immer weiter.

In all diesen Fragen passiert vergleichsweise wenig. Hamburg braucht jedoch dringend leistungsfähige Verkehrswege, um den weiter steigenden Wirtschaftsverkehr bewältigen zu können. Notwendig ist zum einen, die in eigener Verantwortung liegenden Verkehrswege auszubauen beziehungsweise zu ertüchtigen und zum anderen bei den in der Verantwortung des Bundes liegenden Verkehrswegen den Einfluss Hamburgs geltend zu machen sowie die notwendigen planerischen Arbeiten zu leisten. Anderenfalls droht beispielsweise im Hafen der Verkehrskollaps. Verzögerungen, wie sie voraussichtlich aufgrund der völlig neu aufgerollten Planung zur Hafentquerspange entstehen, sind in diesem Sinne eine Gefahr für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Hamburgs.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg misst der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt eine hohe Bedeutung bei. Entsprechend ist die Politik des Senats darauf ausgerichtet, Stärken der breit gefächerten Wirtschaftsstruktur des Standortes Hamburg auszubauen und Spielräume für neue Entwicklungen zu schaffen.

Unabdingbar für die Prosperität der Wirtschaft, insbesondere auch für den Hafen und den Handelsplatz Hamburg insgesamt, ist die bedarfsgerechte Einbindung in regionale und überregionale Verkehrswege. Gleiches gilt im Hinblick auf die Mobilitätsansprüche der Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

Parallel zu den Bemühungen, Anbindungen zu optimieren und neue zu schaffen, wo dieses erforderlich ist, will der Senat Maßnahmen entwickeln und realisieren, die die negativen Auswirkungen von Verkehr mindern oder kompensieren und zur Erhöhung der Sicherung der Lebensqualität in der Stadt beitragen.

Die überregional bedeutsame Verkehrsinfrastruktur (Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen) befindet sich mit wenigen Ausnahmen (zum Beispiel die Nicht-Bundeseigenen Eisenbahnen) im Eigentum des Bundes. Der Bund entwickelt zum Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur den Bundesverkehrswegeplan, dessen Umsetzung von entsprechenden Ausbaugesetzen und der jeweiligen finanziellen Absicherung der Einzelmaßnahmen im Bundeshaushalt abhängig ist. Die Länder sind über Gremien des Bundes an der Entwicklung der Bundesverkehrswegeplanung beteiligt und wirken über den Bundesrat an den Ausbaugesetzen mit.

Durch Gespräche und Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB AG) versucht der Senat, die Realisierung der Maßnahmen von besonderer Bedeutung für den Standort Hamburg im Hinblick auf den Personen- wie Güterverkehr voranzubringen. So sind Anpassungen und Ausweitungen der Infrastruktur erforderlich, um die prognostizierten Verkehrsmengen auf den Schienenwegen in und um Hamburg bewältigen zu können und dabei den Anteil der umweltfreundlichen Eisenbahn am stark wachsenden Güterverkehrsaufkommen zu stärken. Zur Entwicklung von Konzepten zum Ausbau des Schienennetzes in Hamburg, inklusive der Hamburger Hafenbahn und der Hinterlandanbindungen werden derzeit vom Bund, von Niedersachsen und von den zuständigen Hamburger Behörden sowie der Hamburg Port Authority (HPA) mehrere – teilweise aufeinander aufbauende – Gutachten erstellt. Das Gutachten der HPA zum Ausbau der Hafenbahn „Masterplan Hafenbahn Hamburg 2015“ wurde der Bürgerschaft in der Drs. 18/7731 vorgestellt. Nach Vorliegen der Ergebnisse der weiteren Gutachten zum Schienennetz, die zu wesentlichen Teilen für die erste Jahreshälfte 2009 zu erwarten sind, werden Entscheidungen zur Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur möglich. An den diese Gutachten begleitenden Arbeitsgruppen sind sowohl Vertreter der anderen Bundesländer, der Nahverkehrsaufgabenträger, als auch der DB AG beteiligt (vergleiche hierzu Drs.19/919).

Derweil werden kleinere, im Rahmen der Untersuchungen schon jetzt als notwendig erkannte Maßnahmen bereits umgesetzt.

Bewährt hat sich zu Fragen der Bundeslandgrenzen überschreitenden Verkehrsinfrastrukturbedarfe die Zusammenarbeit in den gemeinsamen politischen Gremien Norddeutschlands. Dies gilt insbesondere für die Küstenwirtschafts- und Verkehrsminister-/senatoren- beziehungsweise -senatorinnenkonferenz (KüWiVerMinKo: Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Bremen und Hamburg), die die Prioritäten der Verkehrsinfrastrukturbedarfe in Norddeutschland seit Aufstellung des ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplans (1992) bündelt, gemeinsam gegenüber dem Bund vertritt und parallel dazu auch der Konferenz Norddeutschland (Bürgermeister und Ministerpräsidenten der norddeutschen Küstenländer) beziehungsweise der Maritimen Konferenz (gemeinsame Konferenz von Wirtschaft und Politik im maritimen Bereich) zuarbeitet. Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen stehen dabei seit Jahren im Vordergrund.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

Berichtigung

Betr.: Antwort des Senats auf die Große Anfrage
der Abgeordneten Karin Timmermann u.a.
betreffend „Für einen starken Wirtschaftsstandort Hamburg - Umsetzung
zentraler Infrastrukturmaßnahmen“
(Drucksache 19/1298)

Folgende Berichtigung ist vorzunehmen:

Die Antwort des Senats auf die Fragen 1.3.2. Rechnet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde im weiteren Verfahren mit Kostenüberschreitungen? und 1.3.2.1 Wenn ja, in welcher Höhe? muss lauten:

„In der NKU wurden die Barwerte von bewertungsrelevanten Investitionskosten ohne Mehrwertsteuer mit Preisstand von 1998 zugrunde gelegt. Barwerte werden gebildet um Zahlungen zu verschiedenen Zeitpunkten vergleichbar zu machen. Bei den in der NKU genannten 180,2 Millionen Euro handelt es sich daher nicht um Baukosten der Maßnahme, sondern um Barwerte einer Ausbauvariante. Für die schließlich gewählte Ausbauvariante ergab sich ein Barwert in Höhe von 208,5 Millionen Euro. Die tatsächlichen Baukosten für den gesamten Fahrrinnen Ausbau werden derzeit mit 328,5 Millionen Euro veranschlagt. Davon finanziert die Freie und Hansestadt Hamburg einen Anteil von 102, 5 Millionen Euro. ...“

A. Wasserwege

1. *Fahrrinnenanpassung der Untereibe*

Das gesamte Verfahren um die Anpassung der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe an 14,5 m tiefgehende Containerschiffe dauert bereits sechs Jahre. Nach über 5.000 Einwendungen im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren liegen die geänderten Antragsunterlagen zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vom 7. Oktober bis 6. November 2008 nun erneut in den betroffenen Gemeinden aus.

1.1 *Die der Fahrrinnenanpassung zugrunde liegende Nutzen-Kostenuntersuchung, die durch die Planco Consulting GmbH 2004 vorgelegt wurde, basiert auf Zahlen aus dem Jahr 1998. Entsprechen die den Planungen zugrunde liegenden Daten den heutigen Gegebenheiten?*

1.1.1 *Wenn nein, welche Zahlen und Werte müssen aktuell zugrunde gelegt werden? Beabsichtigt der Senat eine aktualisierte Nutzen-Kostenuntersuchung vorzulegen?*

Nach heutigem Kenntnisstand haben sich die der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zugrunde liegenden Annahmen und Daten nicht wesentlich geändert.

1.1.1.1 *Wenn ja, wann?*

1.1.1.2 *Wenn nein, warum nicht?*

Entfällt.

1.2 *Welche der in der Planco-Studie angeführten Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung enthaltenden Nutzenkategorien sind privatwirtschaftlich, welche volkswirtschaftlich. Entsprechen die vorgetragenen Nutzenkategorien in ihrer finanziellen Bewertung den aktuellen Gegebenheiten?*

In einer NKU sind alle Nutzenkategorien grundsätzlich volkswirtschaftlich. Im Übrigen siehe Antwort zu A.1.1, 1.1.1.

1.3 *Ist der von der Planco Consulting GmbH gewählte Ansatz der Baukosten in Höhe von 180,2 Millionen Euro noch aktuell?*

1.3.1 *Wenn nein, wie hoch werden die Baukosten derzeit beziffert?*

1.3.2 *Rechnet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde im weiteren Verfahren mit Kostenüberschreitungen?*

1.3.2.1 *Wenn ja, in welcher Höhe?*

In der NKU wurden die Barwerte von bewertungsrelevanten Investitionskosten ohne Mehrwertsteuer mit Preisstand von 1998 zugrunde gelegt. Barwerte werden gebildet, um Zahlungen zu verschiedenen Zeitpunkten vergleichbar zu machen. Bei den in der NKU genannten 180,2 Millionen Euro handelt es sich daher nicht um die Baukosten der Maßnahme, sondern um Barwerte einer Ausbauvariante. Für die schließlich gewählte Ausbauvariante ergab sich ein Barwert in Höhe von 267,3 Millionen Euro. Die tatsächlichen Baukosten für den gesamten Fahrrinnenausbau werden derzeit mit 328,5 Millionen Euro veranschlagt. Davon finanziert die Freie und Hansestadt Hamburg einen Anteil von 102,5 Millionen Euro.

Nach derzeitigem Kenntnisstand erhöhen sich die Baukosten – für den Bereich der Hamburger Delegationsstrecke – voraussichtlich um circa 35 Millionen Euro, die von der Freien und Hansestadt Hamburg zu tragen sind.

1.3.2.2 *Wenn nein, warum nicht?*

Entfällt.

1.4 *Die Unterhaltungsbuggerei an der Untereibe hat in den letzten Jahren wachsende Kosten verursacht. Wurden die Unterhaltungskosten*

für die erneut angepasste Fahrrinne und die Kosten für das Sedimentmanagement, das die Unterhaltungsbaggerei langfristig senken soll, entsprechend berücksichtigt?

1.4.1 Wenn ja, wie hoch werden diese jeweils angesetzt?

Die Kosten für die zukünftige Unterhaltungsbaggerei sowie für das Sedimentmanagement werden nicht bei den Investitionskosten für die Fahrinnenanpassung veranschlagt, da diese von den Unterhaltungskosten zu trennen sind. In 2008 betragen die Aufwendungen für die Unterhaltung der Fahrrinne und des Hafens etwa 60 Millionen Euro. Wie hoch die Unterhaltungsaufwendungen in Hamburg und die konkrete Entwicklung der Kosten für das Sedimentmanagement nach Abschluss der Fahrinnenanpassung sein werden, ist von mehreren Einflussfaktoren abhängig und kann heute nicht mit hinreichender Genauigkeit abgeschätzt werden. Nach den diesbezüglichen Prognosen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) werden sich die Sedimentationsmengen im Hamburger Hafen infolge der Fahrinnenanpassung nicht nennenswert verändern.

1.4.2 Wenn nein, warum nicht?

Entfällt.

1.5 Warum hat die Ergänzung und Überarbeitung der Planungsunterlagen etwa 6 Monate in Anspruch genommen?

Die Planänderung hatte vorrangig das Ziel, in Einwendungen und Stellungnahmen zur ersten Auslegung geäußerten fachlichen Bedenken in Bezug auf die Umweltwirkung des Vorhabens Rechnung zu tragen sowie die durch neue Rechtsprechung veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen zur Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH) und zum Artenschutz zu berücksichtigen. Aufgrund des Umfangs der Planänderungen ergab sich eine Bearbeitungszeit von rund sechs Monaten. Der Planänderungsantrag beinhaltet folgende neu erstellte Unterlagen:

- Teil 1: Aktualisierung der Beschreibung des Vorhabens (Technische Planung)
- Teil 2: Aktualisiertes Flächenbedarfsverzeichnis
- Teil 3: Ergänzung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU-Ergänzung)
- Teil 4: Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)
- Teil 5: Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG (FFH-VU)
- Teil 6: Fachbeitrag zum besonderen Artenschutz (Untersuchung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung)
- Teil 7: Allgemeinverständliche Zusammenfassung
- Teil 8: Ergänzung der Untersuchung der sonstigen vorhabensbedingten Betroffenheiten

1.5.1 Welche Prüfungen wurden in dieser Zeit vorgenommen?

Im dritten Teil der Planänderungsunterlagen wurde geprüft, welche Umweltwirkung die geänderten Vorhabensbestandteile haben. Außerdem wurde geprüft, ob die Prognose der Umweltwirkung von nicht veränderten Vorhabensbestandteilen auch nach dem neuesten Stand der Wissenschaft Bestand hat.

Im vierten Teil der Planänderungsunterlagen wurde untersucht, ob Beeinträchtigungen vermieden oder vermindert werden können. Weiter wurde geprüft, ob nicht vermeidbare Beeinträchtigungen kompensierbar sind und ob dafür ausreichende Ausgleichs- und Ersatzflächen verfügbar gemacht werden können.

Im fünften Teil der Planänderungsunterlagen wurde geprüft, ob das Vorhaben im Widerspruch zu den Schutz- und Erhaltungszielen des Europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 steht.

Im sechsten Teil der Planänderungsunterlagen wurde geprüft, ob durch das Vorhaben artenschutzrechtliche Konflikte entstehen.

Im achten Teil der Planänderungsunterlagen wurde geprüft, welche Wirkung das geänderte Vorhaben auf Sachgüter und Nutzungen hat.

1.5.2 An wen wurden welche Gutachten in welchem Umfang und mit welcher Fragestellung vergeben? Was waren die jeweiligen Ergebnisse?

Mit der Erstellung der Planänderungsunterlagen Teil 3 bis 8 wurde die Gutachtergemeinschaft aus IBL Umweltplanung GmbH (Oldenburg) und IMS Ingenieurgesellschaft mbH (Hamburg) betraut. Die ergänzende hydronumerische Modellierung führte die Bundesanstalt für Wasserbau, Dienststelle Hamburg, durch. Diese Gutachter haben bereits die ursprünglichen Unterlagen erarbeitet, sodass die Planänderungsunterlagen zügig und mit hoher methodischer Kontinuität erarbeitet werden konnten. Zu den jeweiligen Fragestellungen der Gutachten siehe Antwort zu A.1.5.1.

Die Untersuchungen haben im Wesentlichen die folgenden Ergebnisse:

Teil 3: Die Planänderungen führen nicht zu einer veränderten Prognose der hydrologischen und hydromorphologischen Vorhabenswirkung.

Im naturschutzfachlichen Sinne entfallen beziehungsweise vermindern sich die direkten Wirkungen, wo Vorhabensbestandteile entfallen (Ufervorspülungen, Spülfelder Pagensand I & II) oder verkleinert werden (Begegnungsstrecke) und erhöhen sich, wo neue Vorhabensbestandteile hinzukommen (Unterwasserablagerungsfläche (UWA) Glameyer Stack-West) beziehungsweise bestehende Vorhabensbestandteile vergrößert werden (UWA Glameyer Stack-Ost, Spülfeld Pagensand III, Umlagerungsstelle Neuer Luechtergrund). Wo sich die Planung von Vorhabensbestandteilen gegenüber den ursprünglichen Unterlagen konkretisiert hat, können die Umweltwirkungen genauer beschrieben werden (Neßsand-Düker). Eine veränderte Bewertung der Vorhabenswirkung aufgrund neuer Daten beziehungsweise Studien Dritter ergibt sich für den Effekt der UWA Medemrinne und der Umlagerungsstelle Medembogen auf mausernde Brandgänse. In Abstimmung mit dem behördlichen Naturschutz wurde die Beeinträchtigung der Benthosgemeinschaften durch die Errichtung der großen UWAs Medemrinne-Ost und Neufelder Sand als erheblich bewertet.

Teil 4: Teilweise können Beeinträchtigungen vermieden werden.

In Abstimmung mit dem behördlichen Naturschutz wurde die naturferne Abdeckung der UWAs mit Hartsubstrat als erhebliche Beeinträchtigung bewertet.

Ein Teil der entstehenden Beeinträchtigungen wird durch eine Ausgleichsmaßnahme in der Schwarztonnensander Nebanelbe kompensiert. Die verbleibenden Umweltbeeinträchtigungen können in Suchräumen, die in Abstimmung mit dem behördlichen Naturschutz Schleswig-Holsteins und Niedersachsens ermittelt wurden, kompensiert werden. Dort stehen geeignete Flächen in ausreichender Menge zur Verfügung. Die planerische Konkretisierung dieser zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgt in einem ErgänzungslBP.

Teil 5: Die Fahrrinnenanpassung steht nicht im Widerspruch zu den Schutz- und Erhaltungszielen der Natura-2000-Gebiete.

Teil 6: Das Vorhaben verursacht keine artenschutzrechtlichen Konflikte.

Teil 8: Die Planänderungen führen nicht zu einer veränderten Prognose der Vorhabenswirkung auf Sachgüter und Nutzungen.

1.6 Wie viele Einwendungen bezogen sich auf Planungen, die auch im erneuten Planfeststellungsverfahren unverändert bleiben?

1.6.1 Auf welche Vorhaben bezogen sich diese Einwendungen?

Nach Auslegung der Antragsunterlagen zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe (21. März bis 20. April 2007) gingen bei den beiden Planfeststellungsbehörden (Behörde für Wirtschaft und Arbeit sowie Wasser- und Schifffahrtsdirektion

Nord, Kiel) insgesamt rund 5.200 Einwendungen und Stellungnahmen ein. Diese setzen sich aus einer Vielzahl von Einzelargumenten zu verschiedensten Teilaspekten eines einheitlichen Gesamtprojekts Fahrrinnenanpassung zusammen. Die Einwendungen lassen sich daher auch nicht einzelnen Vorhabensbestandteilen zurechnen, sondern beziehen sich auf die Befürchtung von vorhabensbedingten nachteiligen Auswirkungen auf Interessen und Belange.

1.6.2 Warum halten die Vorhabenträger hier jeweils an ihren Planungen fest? Bestand in diesen Fragen Einvernehmen zwischen dem Bund und der Freien und Hansestadt Hamburg?

Zwischen den Vorhabensträgern (HPA sowie das Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg) besteht Einvernehmen, dass es keine fachliche oder sonstige Veranlassung gibt, den eigentlichen Fahrrinnenausbau (einschließlich integriertem Strombaukonzept) wesentlich planerisch zu verändern.

1.7 Welche konkreten Veränderungen wurden bei Maßnahmen vorgenommen, die in die Zuständigkeit Hamburgs fallen, insbesondere bei der Modifikation der Fahrrinnenanpassung im Bereich der Begegnungsstrecke, dem Wegfall der Ufervorspülungen bei Wittenbergen und dem Ersatz des Dükers bei km 636,81 – Neßsand?

1.8 Welches waren hierfür jeweils die Gründe der Veränderungen?

Im Zuständigkeitsbereich Hamburgs wurden aus Anlass der Reaktionen auf die erste Auslegung der Antragsunterlagen im Vergleich zur Ursprungsplanung folgende Änderungen vorgenommen:

Modifikation der Fahrrinnenbreite im Bereich der sogenannten „Begegnungsstrecke“. Diese Planänderung zielt auf eine Sicherung ökologisch wertvoller Flachwassergebiete nördlich der Insel Schweinesand – Neßsand ab. Konkret ist dabei eine nordwärtige Verschiebung der südlichen Fahrrinnenbegrenzung der Begegnungsstrecke auf einer Länge von etwa 1,5 km um maximal rund 30 m vorgesehen. Die Fläche der geplanten Fahrrinne verringert sich hierdurch um etwa 2,8 ha.

Wegfall der Ufervorspülung „Wittenbergen“. Aufgrund von naturschutzfachlichen Bedenken wird auf eine Strandvorspülung im Bereich des Wittenberger Ufers im Rahmen der Fahrrinnenanpassung verzichtet. Das für die Strandvorspülung vorgesehene Sediment soll nunmehr im Elbmündungsgebiet untergebracht (umgelagert) werden.

Ersatz des Neßsand-Dükers (636,81 km). Im Zuge der Maßnahmenplanung wurde eine Betroffenheit des zur Insel Neßsand führenden Dükerbauwerks festgestellt und diese in den ursprünglichen Antragsunterlagen dargestellt. Auf Grundlage einer daraufhin eingeleiteten ergänzenden Begutachtung hat sich der Vorhabensträger zu einem Neubau des Dükers entschieden und insofern eine entsprechende Planergänzung beantragt.

1.9 Welche konkreten Anforderungen ergeben sich für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 17. Januar 2007 – 9 A 20.05 – zur sogenannten Westumfahrung Halle?

Das Urteil beinhaltet diverse rechtliche Auslegungen zum Gebietsschutz nach der FFH-Richtlinie sowie zum europäischen Artenschutz, die in 23 Leitsätzen der Entscheidung vorangestellt sind. Da die ursprüngliche FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (FFH-VU) vor dem Bekanntwerden des Halle-Urteils bereits abgeschlossen war, wurde die FFH-VU vorsorglich nach Maßgabe dieser Leitsätze überarbeitet.

1.10 Welche maßgeblichen Veränderungen wurden bei der Überarbeitung der Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsuntersuchung (entsprechend der europäischen FFH-Richtlinie) und der Artenschutzrechtlichen Verträglichkeitsuntersuchung vorgenommen? Wer war in diesen Prozess einbezogen?

FFH-VU und Artenschutzrechtliche Verträglichkeitsuntersuchung (Artenschutz-VU) wurden mit Blick auf die aktuelle Rechtsprechung von Grund auf neu erstellt. Die vor-

liegenden Einwendungen und Stellungnahmen mit Bezug auf diese Unterlagen wurden soweit wie möglich berücksichtigt. Die Methode der FFH-VU wurde mit den für den Naturschutz zuständigen Behörden Hamburgs, Niedersachsens und Schleswig-Holsteins abgestimmt.

1.11 Was wurde am landschaftspflegerischen Begleitplan verändert und mit welchem Ziel?

Zu den Ergebnissen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) siehe Antwort zu A.1.5.2. Ziel der Überarbeitung des LBP war, die Umweltwirkung der veränderten und der unveränderten Vorhabensbestandteile einer schutzgutübergreifenden Gesamtbewertung zu unterziehen und ihre Erheblichkeit zu bewerten.

1.12 Inwiefern wird der Bauablauf in den überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen angepasst?

1.13 Wie verändert sich die Bauzeit für die Unterwasserablagerungsfläche Medemrinne-Ost?

Die von den beiden Vorhabensträgern in das Verfahren eingebrachten Planänderungen betreffen in erster Linie einzelne Teile des Strombau- und Verbringungskonzeptes, beispielsweise durch den Verzicht auf den Großteil der ursprünglich vorgesehenen Ufervorspülungen. Die Unterwasserablagerungsfläche Medemrinne-Ost wird zum Schutz mausernder Brandgänse außerhalb der Monate Juli und August hergestellt. Insofern werden einzelne Anpassungen des Bauablaufs erforderlich, der sich insgesamt jedoch nicht grundlegend ändert. Auch ergeben sich durch die Planänderungen keine Änderungen an der geplanten Gesamtbauzeit von voraussichtlich zwei Jahren für die Fahrrinnenanpassung.

1.14 Welche weiteren maßgeblichen Änderungen wurden in den überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen vorgenommen?

Keine.

1.15 Welche der vorgenommenen Änderungen beziehungsweise welche konkreten Maßnahmen sollen zu einer Verbesserung der Deichsicherheit in Niedersachsen, insbesondere im Bereich Otterndorf führen? Hält der Senat dies für ausreichend?

Das Strombau- und Baggergutverbringungskonzept zur Fahrrinnenanpassung beinhaltet unter anderem auch Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes einzelner exponierter Uferabschnitte, die im Ist-Zustand strömungsbedingten Erosionstendenzen unterliegen. Insofern waren sogenannte Unterwasserablagerungsflächen (UWA) bei St. Margarethen, Scheelenkuhlen, Brokdorf sowie (optional) östlich des Glameyer Stacks bereits Bestandteil der Fahrrinnenanpassung. Im Hinblick auf eine Optimierung des Uferschutzes im Bereich Cuxhaven – Otterndorf hat sich der Vorhabensträger Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg nach Gesprächen mit den zuständigen niedersächsischen Institutionen dazu entschlossen, im Rahmen der Planänderung neben der UWA Glameyer Stack-Ost eine weitere Unterwasserablagerungsfläche westlich des Glameyer Stacks zum festen Bestandteil der Fahrrinnenanpassung zu machen. Diese Maßnahmen liegen allein im Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

1.16 Anfang Oktober hat es Gespräche des Bundes mit den niedersächsischen Deichverbänden zur Kostenübernahme für die Deichsicherheit, einschließlich notwendiger Reparaturarbeiten gegeben. Gibt es eine Kostenübernahmegarantie des Bundes? Wie sieht diese im Einzelnen aus? Kommen hierdurch auch zusätzliche Kosten auf die Freie und Hansestadt Hamburg zu?

Die Gespräche hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

1.17 Neben der Kritik aus Niedersachsen wegen der Deichsicherheit gibt es dort auch Befürchtungen, dass die geplante Hafenerweiterung in Cuxhaven wegen der Bugwelle schneller fahrender Schiffe nicht mehr möglich sei. Teilt der Senat diese Auffassung?

- 1.17.1 *Welche konkreten Auswirkungen hat eine vertiefte Fahrrinne nach Auffassung des Senats auf die Hafenerweiterung in Cuxhaven?*

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

- 1.17.2 *Zu welchem Zeitpunkt wurden Gespräche mit der Niedersächsischen Landesregierung geführt, um zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen und Kritikpunkte auszuräumen? Mit welchem Ergebnis?*
- 1.17.3 *Sind weitere Gespräche geplant? Wenn ja, wann? Welche konkreten Punkte müssen weiterhin ausgeräumt werden?*

Fachgespräche zu diesem Thema haben bereits im November 2005 zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Niedersachsen Ports stattgefunden. Ergebnis war, dass eine negative Beeinflussung der Cuxhavener Hafententwicklung durch die Fahrrinnenanpassung nicht erkennbar ist. Weitere Gespräche sind derzeit nicht geplant.

- 1.18 *Verschiedene Studien legen dar, dass es sich bei der Fahrrinnenanpassung um eine Einzelprojektbewertung handle. Es fehle eine Bewertung der Investitionsmaßnahme im Kontext eines Gesamthafenkonzepts. Ist inzwischen eine Bewertung der Fahrrinnenanpassung im Kontext eines Gesamthafenkonzepts erfolgt?*

Nein. Für eine solche Bewertung gibt es keine Grundlage.

- 1.18.1 *Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

Entfällt.

- 1.18.2 *Wenn nein, warum nicht? Soll eine derartige Bewertung noch erfolgen?*

Siehe Antwort zu A.1.18.

- 1.19 *Wann wird ein Elbehafenkonzept für fünf Häfen in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen vorgelegt? Wer ist direkt an den Planungen beteiligt? Mit wem wurden darüber hinaus Gespräche geführt?*

Die zuständige Fachbehörde strebt an, mit Unterstützung der HPA ein Hafenkonzept Unterelbe mit den zuständigen Institutionen der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu entwickeln. Im Übrigen wurden keine Planungsgespräche für ein Elbehafenkonzept geführt.

- 1.20 *Welche Maßnahmen sind im Ausgleichskonzept der Fahrrinnenanpassung enthalten? Wie wirkt sich die Entscheidung auf das Ausgleichskonzept aus, den Bau einer Fischtreppe am Wehr Geesthacht als Ausgleichsmaßnahme nach Europäischem Nutzungsrecht für den Bau und Betrieb des Kohle-Kraftwerks Moorburg anzuerkennen?*

Zu den Ergebnissen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes siehe Antwort auf Frage 1.5.2. Ein Zusammenhang mit Minderungs- oder Kompensationsmaßnahmen beziehungsweise kohärenzsichernden Maßnahmen, die im Rahmen anderer Projekte realisiert werden, besteht nicht.

- 1.21 *Wie hoch ist der voraussichtliche Finanzmittelmehrbedarf durch die vorgenommenen Änderungen und die erneute Auslegung der Antragsunterlagen? Welche Mehrkosten sind in welchem Jahr durch die Freie und Hansestadt Hamburg zu tragen?*

Aus den Verhandlungen mit den Nachbarländern zeichnet sich ein Mehrbedarf bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ab. Für die erneute Kostenberechnung wurde davon ausgegangen, dass sich der Hamburger Anteil an den Kompensationskosten

um 5 Millionen Euro erhöhen wird. Wann eventuelle Mehrkosten fällig werden, hängt vom Projektfortschritt ab.

1.22 Geht der Senat weiterhin davon aus, dass mit den Baggerarbeiten noch in 2009 begonnen werden kann? In welchem Quartal kann voraussichtlich mit den Baggerarbeiten begonnen werden?

1.23 Wann werden die Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung voraussichtlich abgeschlossen sein?

Der Baubeginn hängt letztlich davon ab, wann die Planfeststellungsbehörden das Verfahren mit einem Zulassungsentscheid abschließen. Darauf hat der Senat keinen Einfluss. Nach jetzigem Stand werden die Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung voraussichtlich zwei Jahre andauern.

2. Ausbau der Mittel- und Oberelbe – Stärkung der Binnenschifffahrt

2.1 Welche Bedeutung misst der Senat dem Binnenschiff als Verkehrsträger, vor allem vor dem Hintergrund steigender Gütermengen und einer Überlastung von Straße und Schiene zu?

2.2 Welche Maßnahmen plant der Senat, um den Anteil des Binnenschiffs am Gütertransport aus und in den Hamburger Hafen zu stärken? Wie soll die Binnenschifffahrt zukünftig in die Entwicklungsplanung des Hamburger Hafens eingebunden werden?

Der Hamburger Hafen ist der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands (Quelle: Statistisches Bundesamt). Dementsprechend groß ist die Bedeutung der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger. Das auch auf europäischer Ebene verfolgte Ziel, den Anteil des umweltfreundlichen Binnenschiffs am „modal split“ (Güterverkehr) zu stabilisieren beziehungsweise nach Möglichkeit auch zu erhöhen, wird vom Senat grundsätzlich unterstützt. So wird derzeit unter anderem untersucht, wie die Wasserwege im Hafen stärker für Containerumfuhren geöffnet und die Anteile von Barge-Verkehren zu Lasten des Straßengüterverkehrs gesteigert werden können. Ferner wird geprüft, ob sich in der Metropolregion – und darüber hinaus – eine Zusammenarbeit mit Binnenschiffsterminals im Kanalsystem entlang der Elbachse über Elbe-Seiten-Kanal und Mittel-landkanal entwickeln lässt.

Auf Fachebene ist weiterhin ein Konzept zur Verkehrsverlagerung vom LKW auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre in Auftrag gegeben. Außerdem hat die HPA mit der Entwicklung eines Masterplans Wasserstraßen begonnen. Zusätzlich wird die Weiterentwicklung von Binnenschiffsterminals in Geesthacht unterstützt.

2.3 Wie haben sich die Pegelstände elbaufwärts in den letzten zehn Jahren entwickelt?

2.4 An wie viel Tagen im Jahr konnte an welchen Messstellen die erforderliche Wassertiefe nicht erreicht werden?

Informationen zur Wassertiefe liegen für drei Streckenabschnitte für die Jahre 2004 bis 2007 vor; angegeben sind jeweils die Anzahl der Tage pro Jahr mit einem Wasserstand von über 1,60 m (Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg):

Abschnitt zwischen Anschluss Müritz-Elde-Wasserstraße und Anschluss Untere Havel-Wasserstraße: 2004: 214, 2005: 303, 2006: 280, 2007: 313.

Abschnitt zwischen Saalemündung und Magdeburg: 2004: 215, 2005: 275, 2006: 309, 2007: 343.

Abschnitt zwischen Dresden und Meißen: 2004: 194, 2005: 343, 2006: 296, 2007: 240.

2.5 Wie hat sich das anhaltende Niedrigwasser in den letzten Jahren jeweils auf die Entwicklung der Frachtraten auf der Oberelbe ausgewirkt?

2.6 Wie haben sich die Frachtraten in den letzten zehn Jahren jeweils entwickelt?

Die zur Beantwortung benötigten Daten liegen der HPA in der erfragten Form nicht vor und können in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht ermittelt werden.

2.7 Welche Bedeutung hat angesichts häufiger Niedrigwasser der Elbe-Seitenkanal für den Abfluss von Waren aus Hamburg Richtung Prag?

Der Elbe-Seitenkanal bietet zusammen mit dem Mittellandkanal Verkehren in Richtung Hinterlandgebiet Oberelbe eine prinzipielle Alternative beziehungsweise Ergänzung zur Befahrung des Hauptwassers der Elbe.

3. Abfluss der Güter aus dem Hamburger Hafen – Sanierung und Neubau der Hafenbrücken

3.1 Wie hoch ist das Güteraufkommen, das derzeit aus dem Hamburger Hafen über Straßen-, Schienen- und Wasserwege abgefertigt wird?

Der Seegüterumschlag des Hamburger Hafens betrug im Jahr 2007 rund 140,4 Millionen Tonnen. Das Güteraufkommen verteilte sich im Hinterlandverkehr zu etwa 34 Prozent auf die Bahn, zu 10 Prozent auf die Binnenschifffahrt, zu 38 Prozent auf den Lkw und 18 Prozent wurden im Seetransit befördert.

3.2 Wie hoch ist das Güteraufkommen (absolute Zahl und Prozent-Satz an gesamtem Güteraufkommen), das aufgrund des maroden Zustands der Brücken im Veddeleer Wasserkreuz umgeleitet werden muss?

3.2.1 Über welche Wege werden die Güter umgeleitet?

3.2.2 In welchem Umfang kommt es durch diese Umleitungen zu zeitlichen Verzögerungen?

Über das in diesem Zusammenhang auf der Nord-Süd-Verbindung über die Rethelände und den Bahnhof Hohe Schaar umgeleitete Güteraufkommen und über die damit verbundenen zeitlichen Verzögerungen liegen der HPA keine belastbaren Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen vor.

3.3 In welchem Umfang ist aufgrund der Einschränkungen mit Schadensersatzforderungen von Hafenbetrieben zu rechnen?

Bisher liegen der HPA keine Schadensersatzforderungen von Hafenbetrieben vor. Über zukünftige Forderungen hat die zuständige Behörde keine Kenntnis.

3.4 Wie sieht der Zeitplan für den Neubau der Brücken im Veddeleer Wasserkreuz aus?

Die zuständige Behörde geht derzeit von folgendem Zeitplan aus:

Baubeginn Niedernfelder/Müggelburger Brücken:	März 2009
Fertigstellung 1. Niedernfelder Straßenbrücke:	Dezember 2009
Fertigstellung 1. Niedernfelder und 1. Müggelburger Bahnbrücke:	März 2010
Fertigstellung 2. Niedernfelder Straßenbrücke:	September 2010
Fertigstellung 2. Niedernfelder und 2. Müggelburger Bahnbrücke:	Oktober 2010
Restarbeiten:	bis Ende 2010

3.5 2006 hatte die Prüfung verschiedener Varianten für die Umgestaltung der Niedernfelder und Müggelburger Durchfahrt für den Ersatz sämtlicher Brücken im Veddeleer Wasserkreuz Kosten in Höhe von 48 Millionen ermittelt. Laut Drs. 19/1147 belaufen sich die Kosten jetzt auf 40,5 Millionen Euro, obwohl nach Aussage einer HPA-Sprecherin die Stahlpreise enorm gestiegen seien. Wie erklärt der Senat dies?

Siehe Drs. 18/3295 und 19/1147.

3.6 Wie hoch ist das Güteraufkommen, das täglich in und aus Richtung Burchardkai abgefertigt wird?

Zu Sachverhalten, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse von Unternehmen betreffen, gibt der Senat keine Auskunft.

3.7 Zu welchen Verzögerungen kommt es hier aufgrund unzureichender Verkehrsanbindungen?

Nennenswerte Verzögerungen durch unzureichende Verkehrsanbindungen sind gegenwärtig nicht festzustellen.

3.8 Welche Maßnahmen sind hier in welchem Zeitrahmen geplant, um Abhilfe zu schaffen? Wie hoch beziffern sich hierfür die Kosten?

Entfällt.

3.9 Welche weiteren Brücken sind derzeit so marode, dass sie nur noch mit Einschränkungen zu befahren sind?

Nach Auskunft der HPA derzeit keine.

3.9.1 Um welche Einschränkungen in welchem Umfang handelt es sich jeweils?

3.9.2 Ist auch hier mit Schadensersatzforderungen von Hafentrieben zu rechnen?

3.9.3 Welche Sanierungs- beziehungsweise Neubaumaßnahmen sind jeweils geplant, um schnellstmöglich einen zügigen Abfluss der Güter aus dem Hafen zu ermöglichen?

Entfällt.

3.9.4 Laut der neuesten ISL-Studie hat der Hamburger Hafen im Jahr 2025 beim Containerumschlag ein Potenzial von 31 Millionen TEU. Welche Planungen hat der Senat, um einen entsprechenden Güterabfluss aus dem Hafen sicherzustellen?

Entsprechende Planungen sind noch nicht abgeschlossen.

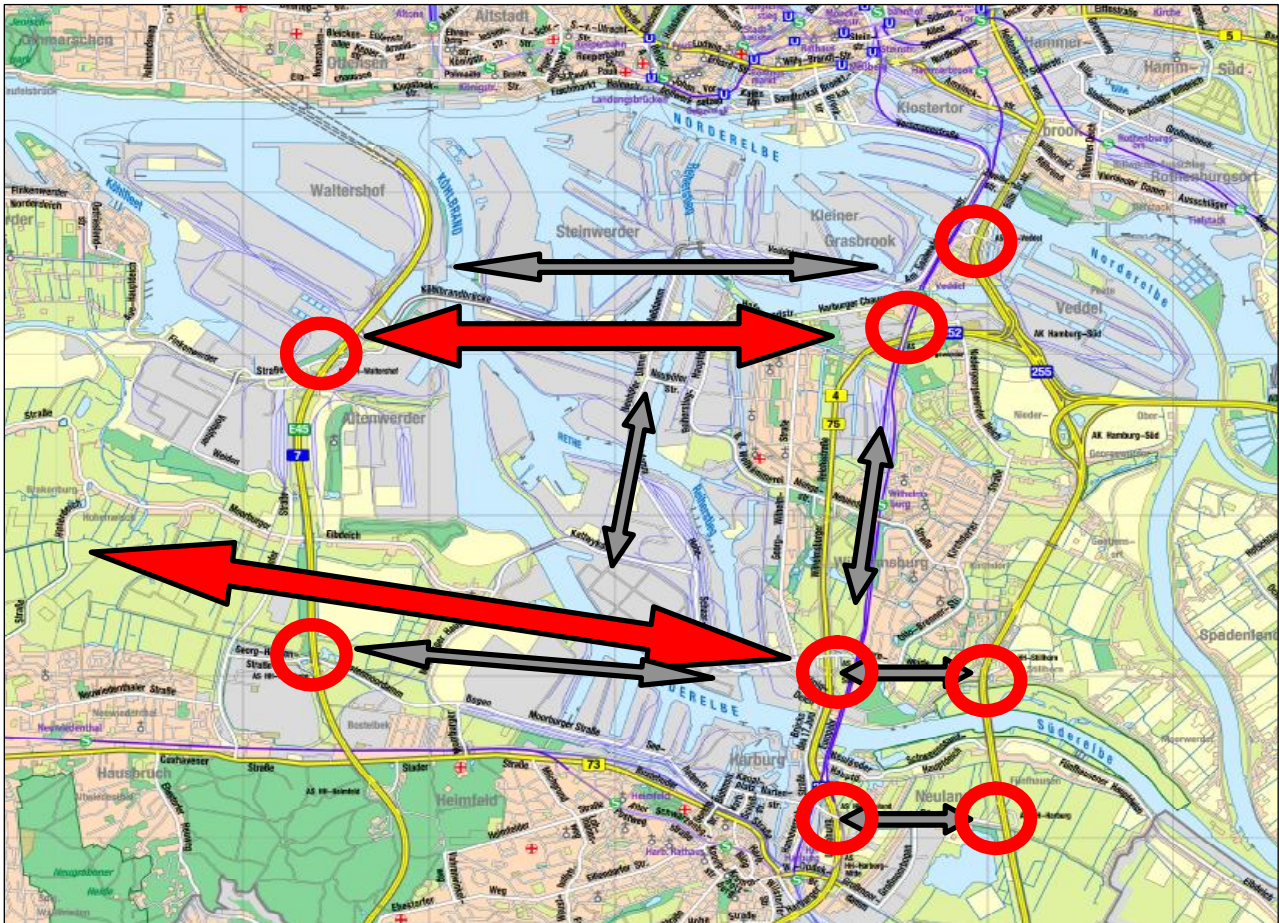
B. Straßenfernverbindungen

1. Hafenuferspange

1.1 Welche Linienführungen für die Hafenuferspange prüft der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde derzeit (bitte auch visuell darstellen)?

Folgende Varianten werden in die Prüfung einbezogen:

- A 252 in der linienbestimmten Nordtrasse, unter anderem mit ergänzenden Maßnahmen im südlichen Hafenuferspangenetz,
- A 252 in Südlage mit ergänzenden Maßnahmen im Verlauf der Haupthafenroute und Varianten in der Anbindung an die A 1 und die A 26/A 7,
- weitere Varianten werden im Vorfeld bezüglich einer Eignung abgeprüft und gegebenenfalls in die vertiefte Prüfung einbezogen.



Übersicht des Untersuchungsraumes

(in Grau: ergänzende Maßnahmen; Kreise: Autobahnanschlussstellen)

1.2 Wann ist mit einem Ergebnis der derzeit laufenden Trassenprüfungen zu rechnen?

Mit einem Ergebnis der Prüfung ist für das erste Quartal 2009 zu rechnen.

1.3 Nach welchen Kriterien erfolgt diese Prüfung?

Die Aspekte Verkehr, Umwelt, Hafensbelange, Städtebau, Finanzierbarkeit und Zeitbedarf werden in die Bewertung einfließen.

1.4 Handelt es sich bei den nun zu untersuchenden Trassen (Nordtrasse, Südtrasse und eine östlich der bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße verlaufende Querverbindung) um die bereits im Hauptvariantenvergleich des Linienführungsverfahrens des Bundesverkehrsministeriums geprüften Varianten „Nordtrasse“, „Südtrasse“ und „Diagonaltrasse-Ost“ (gegebenenfalls mit leichten Modifikationen)?

Die zu prüfenden Trassen weisen einen ähnlichen Verlauf auf, können aber in Teilbereichen abweichen.

1.5 Wenn ja, ist dem Senat bekannt, dass sein Vorgängersenat noch im Januar 2008 in Drs. 18/7723 dazu antwortete: „Im Hauptvariantenvergleich wurden die Kriterien Umwelt, Verkehr, Städtebau und Investitionskosten detailliert beurteilt. In einer Gesamtbetrachtung hat sich seinerzeit die Nordtrasse bei allen bewertungsrelevanten Aspekten als die günstigste Lösung erwiesen. Die übrigen Trassen erwiesen sich teilweise entweder bei der verkehrlichen Wirkung, der städtebaulichen Beurteilung oder dem Schutzgut Umwelt sowie den Kosten als weniger günstig.“?

- 1.6 *Aus welchen Gründen weicht der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde nun von der bereits seitens des Bundes vorgenommenen Festlegung auf die sogenannte Nordtrasse ab?*

Angesichts der aktuellen Kostenschätzungen und der fehlenden Finanzierungsgrundlage sowie städtebaulicher Nachteile der Nordtrasse ist die erneute Überprüfung angezeigt.

- 1.7 *Gab es Gespräche mit dem Bund über eine veränderte Trassenführung? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

Das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist über die Hamburger Untersuchungen im Vorfeld informiert worden.

- 1.8 *Ist bei den Prüfungen verschiedener Trassenvarianten für die Hafenuferspange auch die Köhlbrandbrücke Bestandteil der Untersuchungen?*

Ja.

- 1.9 *Wird in diesem Zusammenhang auch der Abriss der Köhlbrandbrücke und der Neubau einer Brücke über den Köhlbrand beziehungsweise eine Untertunnelung des Köhlbrands geprüft?*

Im Rahmen einer Gesamtbewertung ist auch die Zukunft der Köhlbrandbrücke einzubeziehen.

- 1.10 *Wie ist die zeitliche Perspektive eines eventuellen Neubaus oder der alternativ notwendigen Sanierung der Köhlbrandbrücke?*

Ein aktuelles Gutachten zum Bauwerkszustand der Köhlbrandbrücke hat ergeben, dass die Köhlbrandbrücke noch 20 Jahre mit vertretbaren Instandhaltungskosten betrieben werden kann.

- 1.11 *Geht der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde weiterhin von einer Public-Private-Partnership-Finanzierung aus?*

- 1.12 *Gibt es Interesse von privater Seite, sich auch bei einer anderen als der bisher geplanten Linienführung der Hafenuferspange finanziell im Sinne eines PPP-Modells zu beteiligen?*

- 1.13 *Hat der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bereits Gespräche mit den privaten Interessenten geführt, die in der Vergangenheit Bereitschaft zu einem finanziellen Engagement bei der Hafenuferspange gezeigt haben?*

- 1.14 *Die Hafenuferspange ist nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten, weshalb eine Finanzierung durch den Bund vor 2015 nicht möglich ist. Seitens des Senats wird nun so argumentiert, dass die jetzt erfolgende Prüfung neuer Varianten für die Hafenuferspange keine Zeitverzögerung mit sich bringe, weil insofern ohnehin vor 2015 nicht mit dem Bau begonnen werden könne.*

- 1.14.1 *Ist dem Senat vor diesem Hintergrund bekannt, dass der Vorgängersenat in der 18. Wahlperiode wegen der Dringlichkeit der Maßnahme, insbesondere zur Verbesserung der bisher unzureichenden Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens Richtung Osten, vorhatte, die Hafenuferspange mithilfe einer PPP-Finanzierung zeitlich vorzuziehen, mithin von einem Baubeginn im Jahre 2010 sprach?*

- 1.14.2 *Inwieweit kann man vor diesem Hintergrund davon sprechen, vor 2015 habe ohnehin keine Realisierungsperspektive für die Hafenuferspange bestanden und insofern komme es nun durch die Neuplanungen zu keiner zeitlichen Verzögerung?*

- 1.14.3 *Wie steht der Senat zu der Dringlichkeit eines Baubeginns der Hafenuferspange für den Hamburger Hafen, aber auch für die Verlagerung von innerstädtischen Ost-West-Verkehren (zum Beispiel von der Stresemannstraße) und somit zu der Zielsetzung, die Hafenuferspange bereits vor dem Jahr 2015 zu realisieren?*
- 1.14.4 *Wann ist nach Einschätzung des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde nunmehr mit dem Baubeginn und wann mit der Fertigstellung der Hafenuferspange beziehungsweise der geprüften Trassen frühestens zu rechnen?*
- 1.14.5 *Teilt der Senat die Einschätzung, dass Privatunternehmen wenig Interesse an einer PPP-Lösung haben dürften, wenn die Realisierung des Projekts Hafenuferspange vor dem Jahr 2015 ohnehin nicht erfolgt?*

Der Senat misst dem Projekt aus den in der Frage erwähnten Gründen unverändert eine hohe Dringlichkeit bei. Die Finanzierung der Hafenuferspange als PPP-Modell stellt nach wie vor eine Finanzierungsoption dar, die unabhängig von der Trassenentscheidung noch zu konkretisieren ist. Die Gespräche hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

Angesichts der aktuellen Kostenschätzungen ist jedoch auch auf Basis einer PPP-Finanzierung eine rasche Verwirklichung unrealistisch, da sie einen sehr hohen Kostenanteil des Bundes erfordern und trotzdem überhöhte Mautsätze nach sich ziehen würde. Vor diesem Hintergrund ist die Prüfung alternativer Trassen angezeigt und bewirkt keinen Zeitverlust.

Auf der Basis der Prüfergebnisse wird Hamburg gemeinsam mit dem Bund und der Hafenwirtschaft Finanzierungsmöglichkeiten ausloten, die eine zeitnahe Umsetzung ermöglichen. Genaue Aussagen hierzu sind erst nach Vorlage der Ergebnisse möglich.

2. Feste Fehmarnbelt-Querung

- 2.1 *Welche straßenverkehrlichen Auswirkungen auf Hamburg erwarten der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung?*

Für die feste Fehmarnbelt-Querung wird eine Belastung auf der Straße von weniger als 12.000 Kfz/24h prognostiziert. Auf Hamburger Gebiet werden daher gemessen an der vorhandenen Belastung keine spürbaren Auswirkungen erwartet. Siehe hierzu auch Drs. 16/3206.

- 2.2 *Auf welchen Straßenverbindungen im norddeutschen Raum, in welchem Umfang und mit welcher zeitlichen Perspektive sehen der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde Ausbaubedarfe infolge der festen Fehmarnbelt-Querung?*

Es ist vereinbart, dass Schleswig-Holstein bis 2018 die Bundesstraße B 207 ausbaut.

3. A 21/östliche Elbquerung

- 3.1 *Wie ist nach Kenntnis des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde der Stand beim geplanten weiteren Ausbau der A 21?*

Nördlich der A 1 steht die A 21 bis Stolpe durchgehend als Bundesautobahn zur Verfügung. Die Bauvorbereitung für den Ausbau der B 404 zur A 21 bis Kiel erfolgt in vier Abschnitten. Die Planfeststellungsverfahren sollen nach jetzigem Stand bis 2011 abgeschlossen sein; die Fertigstellung erfolgt nach jetzigem Stand abschnittsweise 2009 bis 2013. Südlich der A 1 finden derzeit Planungsaktivitäten im Abschnitt bis zur A 24 statt. Aufgrund zahlreicher schwerer Unfälle und der verkehrlich unbefriedigenden Situation plant Schleswig-Holstein hier zunächst Überholfahrstreifen (dreistreifiger Ausbau). Diese Dreistreifigkeit, die abschnittsweise bis 2012 hergestellt wird, soll später in den Autobahnquerschnitt integriert werden.

3.2 Wie und in welcher Form wird sich der Senat beim Bund für den zügigen weiteren Ausbau der A 21 einsetzen?

Der Ausbau der A 21 ist eines der Projekte, die im Rahmen der KüWiVerMinKo gegenüber dem Bund als vordringlich zur Geltung gebracht wurden.

3.3 Welchen Entlastungseffekt für Straßen auf Hamburger Stadtgebiet erwartet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde, sollte die östliche Elbquerung im Zuge der A 21 gebaut werden? Gibt es diesbezüglich aktuelle Studien?

Die großräumige Ostumfahrung Hamburgs im Zuge der A 21 wurde im Rahmen der „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Lauenburg“ untersucht. Danach bewirkt eine Ostumfahrung Hamburgs eine Entlastung der Elbbrücken im Zuge der A 1 von circa 10.000 Kfz/24h.

3.4 Hält der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde eine Weiterführung der A 21 über die A 250 hinaus bis zur A 7 für sinnvoll, wie sie unter anderem die Handelskammer fordert, und wird er sich für diese nicht im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Maßnahme beim Bund einsetzen?

Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

3.5 Wie ist nach Kenntnis des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde der aktuelle Stand bei der geplanten Übergangslösung „Dreistreifigkeit“ zwischen A 1 und A 24?

Siehe Antwort zu B.3.1.

4. A 20/westliche Elbquerung

4.1 Wann wird nach Kenntnis des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde mit dem Planfeststellungsverfahren für die Elbquerung bei Glückstadt im Zuge der A 20 begonnen?

4.2 Wann rechnet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde mit der Fertigstellung der A 20 bis zur A 26/A 22 in Niedersachsen?

Nach derzeitiger Planung soll das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt von der K 28 (Niedersachsen) bis zur B 431 (Schleswig-Holstein) - Elbquerung bei Glückstadt noch in diesem Jahr eingeleitet werden. Es wird nach jetzigem Stand damit gerechnet, dass der Planfeststellungsbeschluss bis 2011 vorliegt. Zur Fertigstellung sind noch keine Zeitangaben möglich.

4.3 In welchem Umfang erwartet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde eine Entlastungswirkung für den Elbtunnel durch die westliche Elbquerung bei Glückstadt?

4.4 Wie schätzt der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde die Auswirkungen der A 20 auf die Nord-Süd-Verkehre in Hamburg (insbesondere den Elbtunnel) ein, sobald die A 20 zwar bereits an die A 7 angeschlossen, aber noch nicht durchgängig über die Elbe bis zur A 26/A 22 befahrbar ist?

Nach einer Untersuchung der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2002 ist durch den Bau der A 20 mit einer Entlastung des Elbtunnels in der Größenordnung von 10.000 Kfz/24h zu rechnen. Bei einem Bau der A 20 nur bis zur A 7 werden nach Facheinschätzung keine spürbaren Auswirkungen auf die Nord-Süd-Verkehre (insbesondere auf den Elbtunnel) erwartet.

5. A 26

5.1 Wann wird die A 26 auf hamburgischem Gebiet nach gegenwärtigem Erkenntnisstand des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde für den Verkehr übergeben?

Nach jetzigem Stand wird die Verkehrsfreigabe nicht vor 2015 erreichbar sein.

- 5.2 *Gibt es mittlerweile eine Einigung mit allen von der A 26 betroffenen Grundstückseigentümern? Wenn ja, wie sieht diese aus? Wenn nein, was unternimmt der Senat, um eine solche Einigung doch noch zu erreichen?*

Die Gespräche mit den Grundeigentümern sind noch nicht abgeschlossen.

- 5.3 *Wird vom Senat weiterhin der Bau der sogenannten „Fluchttrasse“ zwischen B 73 und neuer A 26 betrieben?*

Nein.

C. Schienenverbindungen

1. Verbindungen nach Süden

- 1.1 *Wie wird sich nach Erkenntnissen des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde das Güterverkehrsaufkommen aus dem Hafen heraus entwickeln?*

Güterverkehrsprognosen und der Mengenermittlung des Güterverkehrs als erster Teil des Gutachtens zum Schienennetz Hamburg zufolge wird sich das Güterverkehrsaufkommen des Hamburger Hafens von 1997 bis zum Jahr 2015 nach jetzigem Stand etwa verdoppeln. In weiteren Prognosen wird inzwischen von einer Verdreifachung bis zum Jahre 2025 ausgegangen. Mögliche Auswirkungen der jüngsten weltwirtschaftlichen Entwicklung sind dabei noch nicht berücksichtigt.

- 1.2 *Sieht der Senat vor dem Hintergrund steigender Güter- und Personenverkehre die Notwendigkeit zum Ausbau der Schienenkapazitäten im norddeutschen Raum?*

Ja.

- 1.3 *Wie soll vor diesem Hintergrund nach Auffassung des Senats die Kapazität der Schienenanbindung aus Hamburg nach Süden verbessert werden?*

- 1.4 *Wird sich der Senat in diesem Zusammenhang weiterhin mit Nachdruck für den Bau der sogenannten Y-Trasse zwischen Hannover und Bremen sowie Hamburg einsetzen? Wenn ja, in welcher Form?*

- 1.5 *Welche alternativen oder ergänzenden Verbesserungen sind aus Senatssicht in der südlichen Metropolregion Hamburg notwendig?*

Hierüber sollen die derzeit laufenden Gutachten zum Schienennetz Lösungswege darstellen und bewerten (siehe Vorbemerkung und darüber hinaus Drs. 18/6208).

- 1.6 *Inwieweit halten der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde die Nutzung von vorhandenen Eisenbahnstrecken, insbesondere von NE-Bahnen, im Süden Hamburgs zur kurzfristigen Verbesserung der Güterverkehrs-Schienenanbindung Hamburgs nach Süden für sinnvoll und realistisch? Was tun der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde gegebenenfalls dafür?*

Im Gutachten der zuständigen Behörde zum Schienennetz Hamburg wird auch untersucht, welche Kapazitäten die nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen südlich von Hamburg aufnehmen können und welche Ausbaumaßnahmen hierfür auf diesen Strecken erforderlich sind. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

- 1.7 *Wie ist der aktuelle Stand beim Bau eines dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg? Wann ist mit dem Baubeginn, wann mit der Fertigstellung der verschiedenen Bauabschnitte zu rechnen?*

Die Planung läuft derzeit. Mit dem Baubeginn des ersten Teilabschnitts ist nach Aussagen von Deutschen Bahn Netz AG im Jahre 2010 zu rechnen, mit der Fertigstellung des letzten Teilabschnitts im Jahre 2015.

2. *Zustand der Infrastruktur*

2.1 *Welche Notwendigkeiten sieht der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde in Hamburg (außerhalb des Hafengebietes) und in der Metropolregion zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes?*

2.2 *Welche Kapazitätsengpässe gibt es aus Sicht des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde am Hamburger Hauptbahnhof?*

2.3 *Welche Handlungsoptionen sieht der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde gegebenenfalls zur Behebung derartiger Kapazitätsengpässe am Hauptbahnhof?*

Siehe Vorbemerkung.

2.4 *Hat der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde in diesem Zusammenhang Gespräche mit der Deutschen Bahn AG über Handlungsoptionen geführt und gegebenenfalls mit welchem Ergebnis? Wenn nein, plant der Senat solche Gespräche?*

Siehe Vorbemerkung. Ob hierfür Gespräche mit der DB AG geführt werden müssen, wird nach Vorliegen der Gutachtenergebnisse zu entscheiden sein.

2.5 *Seit Ende 2007 betreibt nicht mehr die Deutsche Bahn AG die Strecke Hamburg – Cuxhaven. Der neue Betreiber hat auf dieser Strecke für eine Verbesserung des Komforts gesorgt. Für die lediglich 115 km benötigt aber auch dieser moderne Zug 1 Stunde und 43 Minuten, was insbesondere auf den schlechten Ausbauzustand der Strecke zurückzuführen ist. Gibt es Planungen, die Strecke Hamburg – Cuxhaven zu beschleunigen?*

Nein.

2.6 *Wie schätzt der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde die Notwendigkeit eines Ausbaus der Strecke Hamburg – Cuxhaven ein?*

Die laufenden Untersuchungen zum Schienennetz berücksichtigen auch die Streckenkapazitäten Richtung Cuxhaven. Der Senat hat sich hiermit nicht befasst.

2.7 *Hat der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde Gespräche mit der Deutschen Bahn AG, dem Bund oder dem Land Niedersachsen über die Ertüchtigung dieser Strecke geführt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

Nein.

3. *Feste Fehmarnbelt-Querung*

3.1 *Welche schienenverkehrlichen Auswirkungen auf Hamburg erwartet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde durch den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung?*

3.2 *Auf welchen Schienenverbindungen im norddeutschen Raum, insbesondere auf der Strecke Lübeck – Hamburg, in welchem Umfang und mit welcher zeitlichen Perspektive sehen der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde Ausbaubedarfe infolge der festen Fehmarnbelt-Querung?*

Auswirkungen auf den Eisenbahngüterverkehr durch den Bau einer festen Querung des Fehmarnbelts hat die zuständige Behörde zuletzt im Jahr 2006 untersuchen lassen. Danach werden im Jahr 2015 durch diese Brücke täglich circa 17 zusätzliche Güterzüge erwartet. Wie viele Züge davon wo auf Hamburger Gebiet fahren werden, hängt unter anderem von den Ausbaumaßnahmen der Deutschen Bahn im norddeutschen Netz ab. Empfehlungen für gegebenenfalls erforderliche Anpassungen im

Hamburger und im weiteren Schienennetz werden durch die derzeit laufenden Gutachten erwartet.

4. Verbindungen nach Norden – Drei-Achsen-Konzept

Die Schleswig-Holsteinische Landesregierung hat ein sogenanntes Drei-Achsen-Konzept für einen zügigen Ausbau der Schienennahverkehrsachsen aus Richtung Itzehoe, Kaltenkirchen und Bad Oldesloe nach Hamburg entwickelt. Auf diesen Achsen spielt sich ein großer Teil des Pendlerverkehrs nach Hamburg und aus Hamburg heraus ab. Insgesamt gibt es auf diesen Strecken täglich circa 350.000 Personenfahrten, von denen nur zwischen neun Prozent (Hamburg-Kaltenkirchen) und 30 Prozent (Hamburg-Elmshorn) im Schienenpersonennahverkehr erfolgen. Insofern existiert auf diesen Strecken ein erhebliches Potenzial an Fahrten, die vom Auto auf die Schiene verlagert werden könnten – ähnlich wie dies mit der Eröffnung der S-Bahn nach Stade augenscheinlich gelungen ist. Hierdurch könnten auch die stark belasteten Autobahnen A 1, A 7 und A 23 entlastet werden.

4.1 Ausbau der Verkehrsachse nach Elmshorn/ltzehoe

4.1.1 Wie ist der Verfahrensstand beim Bau des im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen dritten Gleises zwischen Pinnberg und Elmshorn?

4.1.2 Wann ist mit dem Bau und der Fertigstellung dieses dritten Gleises zu rechnen?

Nach Aussage der Deutschen Bahn AG werden für die Planung derzeit Vorgespräche zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn Netz AG geführt. Angaben zur Fertigstellung sind noch nicht möglich.

4.1.3 Wie steht der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde zu der im sogenannten „Drei-Achsen-Konzept“ des Landes Schleswig-Holstein enthaltenen Weiterführung der S-Bahn über Pinnberg hinaus nach Elmshorn und eventuell weiter bis Itzehoe? Hat es diesbezüglich Gespräche mit Vertretern Schleswig-Holsteins gegeben und gegebenenfalls mit welchen Ergebnissen?

4.1.4 Wird sich der Senat auf anderem Wege für eine Verbesserung der Schienenwege Richtung Elmshorn/ltzehoe einsetzen? Wenn ja, was plant der Senat?

4.1.5 Gibt es eine Machbarkeitsstudie für eine solche S-Bahn nach Elmshorn/ltzehoe oder soll eine solche nach Kenntnis des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde erstellt werden?

An der Arbeitsgruppe zu den derzeit laufenden Gutachten zum Schienennetz Hamburg sind Vertreter des Landes Schleswig-Holstein beteiligt. Es besteht Konsens, dass die Überprüfung des derzeitigen Nahverkehrsangebots und seiner Entwicklung erst nach dem Vorliegen der Untersuchungsergebnisse zum Schienennetz Hamburg sinnvoll ist.

4.2 Weiterführung der S-Bahn bis Ahrensburg/Bad Oldesloe (S 4)

4.2.1 Wie ist der Verfahrensstand beim Bau des im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen dritten Gleises zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg?

4.2.2 Strebt der Senat den Bau einer S-Bahn auf eigenen Gleisen nach Ahrensburg und weiter als Zweisystem-S-Bahn bis Bad Oldesloe (S 4) an?

4.2.3 Das Land Schleswig-Holstein strebt seinerseits mit seinem sogenannten „Drei-Achsen-Konzept“ den Bau einer S-Bahn

von Hasselbrook nach Bad Oldesloe an. Hat es diesbezüglich Gespräche des Senats oder der zuständigen Behörde mit Vertretern Schleswig-Holsteins gegeben und gegebenenfalls mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?

- 4.2.4 Liegt die im Koalitionsvertrag zwischen CDU und GAL erwähnte „gutachterliche Lösung für die S-Bahn-Ahrensburg“ mittlerweile vor?*
- 4.2.5 Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt diese? Wann wird das Gutachten der Bürgerschaft zugänglich gemacht?*
- 4.2.6 Wenn nein, warum nicht und wann wird das Gutachten nach Informationen des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde vorliegen? Welche weiteren Schritte sind hierfür zuvor noch erforderlich?*
- 4.2.7 Ist dem Senat bekannt, dass es bereits seit Jahren eine Machbarkeitsstudie für eine S-Bahn nach Bad Oldesloe gibt, die zu einem positiven Ergebnis gekommen ist und die die S-Bahn Hamburg GmbH dem damaligen Bau- und Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft in der 17. Legislaturperiode vorgestellt hat?*
- 4.2.8 Ist diese Machbarkeitsstudie nach Auffassung des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde weiterhin aktuell beziehungsweise ist eine Aktualisierung geplant? Mit welcher zeitlichen Perspektive und in welchen Punkten wird gegebenenfalls eine Aktualisierung angestrebt?*
- 4.2.9 Wird angestrebt, noch in dieser Legislaturperiode eine Entscheidung zugunsten des Baus der S 4 herbeizuführen? Wenn nein, warum nicht?*
- 4.2.10 Haben der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde bereits Gespräche mit dem Land Schleswig-Holstein, dem Bund und der Deutschen Bahn AG über die Möglichkeiten des Baus der S 4 und dessen Finanzierung geführt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, mit welcher zeitlichen Perspektive strebt er solche Gespräche an?*

Das dritte Gleis zwischen Wandsbek und Ahrensburg ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten.

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Fachkonsultationen zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg besteht Konsens, Varianten zur Verbesserung der Schienenverkehrssituation zwischen Hamburg und Lübeck erst nach Vorlage der Gutachten zum Schienennetz Hamburg zu konkretisieren.

Auch für die erfragte Verkehrsachse gilt: Konkretisierung und Realisierungszeitpunkt von möglichen Maßnahmen als Empfehlungen im Rahmen der Schienenuntersuchung Hamburg sind abhängig von den Ergebnissen der Gutachten sowie den finanziellen Rahmenbedingungen (vergleiche hierzu auch Drs. 19/124).

Der Senat wird die Bürgerschaft über die sich aus den Untersuchungen konkret ergebenden Maßnahmen zu gegebener Zeit in Kenntnis setzen.

Eine Untersuchung der Machbarkeit für eine S-Bahn nach Bad Oldesloe ist bekannt. Ob dieser Ansatz erneut aufgegriffen und vertieft geprüft werden sollte, ist nach Vorlage der Ergebnisse der Schienennetzgutachten zu entscheiden.

4.3 Verkehrsachse nach Kaltenkirchen

- 4.3.1 Welche Planungen verfolgt der Senat zur Verbesserung der Kapazität und der Qualität der Schienenverbindungen Richtung Kaltenkirchen?*

Der Teilabschnitt Hamburg-Eidelstedt bis Halstenbeker Straße ist bereits fertig gestellt. Für die weiterführende Strecke bis zur Landesgrenze läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.

4.3.2 Ist das Land Schleswig-Holstein an Hamburg mit dem im schleswig-holsteinischen „Drei-Achsen-Konzept“ enthaltenen Vorschlag eines Weiterbaus der Flughafen-S-Bahn Richtung Norderstedt/Kaltenkirchen oder einer anderen Form der Verknüpfung von Flughafen-S-Bahn und AKN in Norderstedt-Mitte herantreten? Gab es entsprechende Gespräche und wie steht der Senat zu den Vorschlägen aus Schleswig-Holstein?

Ja. In der Arbeitsgruppe zu den derzeit laufenden Gutachten zum Schienennetz Hamburg sind Vertreter des Landes Schleswig-Holstein beteiligt. Vor der Vorlage der Gutachtenergebnisse sind Gespräche hierzu nicht sinnvoll.

5. Hafenbahn

5.1 Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde der Investitionsstau bei der Hamburger Hafeneisenbahn?

5.2 Von wann stammen die Investitionsansätze zum Ausbau und zur Sanierung der Hafeneisenbahn?

5.3 In welchen Bereichen hat es seitdem Preissteigerungen gegeben? Wie hoch müssen die geplanten Investitionsansätze zu aktuellen Preisen eingeplant werden?

Die Investitionsansätze zum Ausbau und Sanierung der Hafeneisenbahn sind in der mittelfristigen Finanzplanung dargestellt und unterliegen einer regelmäßigen Anpassung. Die notwendigen Grundinstandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen werden planmäßig umgesetzt. Durch mögliche Angebotsengpässe eisenbahnspezifischer Bauleistungen und Komponenten sowie durch die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die betrieblichen Abläufe unterliegt die Realisierung der Maßnahmenpakete zwar gewissen Beschränkungen im Hinblick auf ihren Umfang und ihre zeitliche Abfolge; ein Investitionsstau besteht gegenwärtig jedoch nicht.

5.4 Auf welchen Streckenabschnitten der Hafeneisenbahn gibt es aktuell Einschränkungen wegen des baulichen Zustands?

5.4.1 Welcher Art sind diese Einschränkungen und wie wirken sie sich auf Menge und zeitliche Verzögerung des Gütertransports aus?

5.4.2 Wo gibt es insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen des baulichen Zustands? (Bitte Länge der Streckenabschnitte im Einzelnen und gesamt, die jeweilige zugelassene Geschwindigkeit und den prozentualen Anteil der Strecken mit derartigen Geschwindigkeitsbeschränkungen am gesamten Streckennetz der Hafeneisenbahn angeben.)

Gesperrte Streckenabschnitte:

- Bahnhof Hohe Schaar – Kattwykbrücke – Hausbruch

Die Sperrung ist durch die Reparatur der Kattwykbrücke bedingt. Die Erreichbarkeit der betroffenen Ladestellen ist durch eine alternative Wegeföhrung gewährleistet.

- Zuföhrungsstrecke Finkenwerder Brücke – Firma Airbus

Die Firma Airbus sieht mittelfristig keine Betriebserfordernis für die Bahnstrecke und bereitet gegenwärtig eine vorübergehende Stilllegung ihres Gleisanschlusses vor.

Gesperrte Gleise und Weichen:

- Bahnhof Hamburg Süd: 11 Gleise und 18 Weichen

- Bahnhof Hohe Schaar: 7 Gleise und 4 Weichen
- Bahnhof Waltershof: 5 Gleise und 4 Weichen
- Bahnhof Mühlenwerder: 1 Gleis
- Bezirk Steinwerder: 3 Gleise
- Bezirk Reiherstieg: 1 Weiche

Die Sperrungen von Gleisen und Weichen stehen in Zusammenhang mit erforderlichen und zum Teil bereits in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen der Grundinstandsetzung, der Gleisplanumgestaltung sowie den Ausbauplanungen im Hafennahnetz.

Langsamfahrstellen:

- Niedernfelder Brücken

Länge: 270 Meter (Drei Gleise mit einer Länge von je 90 Metern)

Reduzierte Geschwindigkeit: 10 km/h

Geschwindigkeit ohne Einschränkung: 40 km/h

- Müggenburger Brücken

Länge: 270 Meter (Ein Gleis auf der Müggenburger Brücke und in deren Anschlussbereich)

Reduzierte Geschwindigkeit: 10 km/h

Geschwindigkeit ohne Einschränkung: 40 km/h

- Gleis 401 auf der Verbindungsstrecke Bahnhof Hohe Schaar – Bahnhof Hamburg Süd:

Länge: 448 Meter

Reduzierte Geschwindigkeit: 10 km/h

Geschwindigkeit ohne Einschränkung: 25 km/h

- Bahnhof Alte Süderelbe, Gleiskreuzungen 188 und 189

Länge: 120 Meter (Zwei Fahrbeziehungen mit einer Länge von je 60 Metern)

reduzierte Geschwindigkeit: 20 km/h

Geschwindigkeit ohne Einschränkung: 40 km/h

Die Sperrung von Streckenabschnitten sowie die Ausweisung von Langsamfahrstellen bewirken grundsätzlich einen zusätzlichen Aufwand in der Betriebsabwicklung und haben zum Teil eine zeitliche Verzögerung des Gütertransportes zur Folge. Der zusätzliche Betriebsaufwand und die entstehenden Verzögerungen können aufgrund der komplexen Systemwirkungen nicht beziffert werden. Auswirkungen auf die Menge der transportierten Güter sind nicht ersichtlich. Die Gesamtlänge der aktuell im Hafennahnetz ausgewiesenen Langsamfahrstellen beträgt 1.108 m. Bezogen auf die Gesamtlänge des Hafennahnetzes entspricht dies einem Anteil von 0,4 Prozent.

5.5 Hat es Gespräche von Senatsvertretern mit Vertretern der Hamburger Hochbahn AG oder anderen interessierten Unternehmen über eine eventuelle Übernahme der Hafenbahn gegeben?

5.6 Welche Vorteile hätte eine solche Übernahme aus Sicht des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde?

Die zuständige Behörde prüft eine mögliche organisatorische Neustrukturierung der Hafenbahn. Erste Gespräche hierzu sind geführt worden. Mit dem Ergebnis der Prüfung wird die Bürgerschaft zu gegebener Zeit befasst.