

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Jörg Cezanne, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/18263 –**

Planung Bundesautobahn A 26-Ost und Köhlbrandquerung

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesautobahn-Vorhaben A 26 Autobahndreieck (AD) Süderelbe (A 1) – AD/Anschlussstelle (AS) Hamburg Stillhorn (A 26-Ost) ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Vordringlichen Bedarf mit 895,9 Mio. Euro Kosten eingestuft. Der Investitionsrahmenplan 2019/2023 (IRP) listet das Projekt in der Kategorie „C. Sonstige wichtige Vorhaben (Bundesautobahnen)“ mit einem Beginn „in der Regel erst nach 2023“ auf. Dafür ist eine ÖPP-Maßnahme (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaft) geplant.

Zum notwendig werdenden Ersatzbau für die Köhlbrandquerung, die den Status einer innerörtlichen Stadtstraße Hamburgs hat, gab es im Februar 2020 Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Freien Hansestadt Hamburg über eine mögliche finanzielle Beteiligung des Bundes. Die Kosten werden aktuell auf 2,51 Mrd. Euro (Brücke) bzw. 3,245 Mrd. Euro (Tunnel) geschätzt (laut Hamburg Port Authority).

1. Wie ist der Stand der Vorbereitung einer laut IRP 2019–2023 geplanten ÖPP-Maßnahme für das Bundesautobahnprojekt A 26-Ost?

Untersuchungen sind erst nach Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung in allen Abschnitten zweckmäßig.

2. Wie hoch ist der vorgesehene Anteil des Bundes an der Finanzierung einer neuen Köhlbrandquerung unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, dass zeitlich parallel die A 26-Ost vom Bund finanziert werden muss?
3. Erwägt die Bundesregierung, nur den Abschnitt der Querung des Köhlbrands mit Anschluss an die A 7 zur Bundesstraße umzuwidmen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

5. Würde sich der Bund, wenn die Bundesregierung eine Umwidmung des Veddeler Damms in eine Bundesstraße erwägt, bereit erklären, die insgesamt überfällige Ertüchtigung des Veddeler Damms zusätzlich zur Köhlbrandquerung zu übernehmen und den im Zuge der gescheiterten Olympia-Bewerbung 2024 eingeplanten Tunnel auf der Veddel mit Anschluss an die östliche A 252/A 1 zu realisieren?

Wenn nein, warum nicht?

6. Käme nach Ansicht der Bundesregierung für die in Frage 5 genannte Variante grundsätzlich die Anwendung des § 5a des Bundesfernstraßengesetzes in Frage?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wurde dies bereits geprüft, und wenn nein, warum nicht?

7. Wurde der Sachverhalt bereits geprüft, ob eine wie in Frage 5 genannte Umwidmung dieser Variante rechtlich möglich wäre, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

8. In welchem Stadium der Befassung befinden sich die Gespräche zwischen der Bundesregierung und der Freien Hansestadt Hamburg zu diesem Thema?

Sind weitere Gesprächstermine vorgesehen?

Wann sollen diese stattfinden?

Wer nimmt an diesen Gesprächen teil?

Die Fragen 2 und 3 sowie 5 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat ein Interesse an einer dauerhaft leistungsfähigen Köhlbrandquerung mit Blick auf die gesamtwirtschaftliche Bedeutung einer Verkehrsanbindung des Hamburger Hafens.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), in deren Baulast sich die Köhlbrandbrücke befindet, hat die Planungen für eine neue Köhlbrandquerung aufgenommen (Brücke oder Tunnel). Verhandlungsergebnisse zu einer Kostenbeteiligung durch den Bund sind in einer gemeinsamen Absichtserklärung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der FHH vom 13. Februar 2020 festgehalten. Dabei gelten folgende Bedingungen:

1. Die Köhlbrandquerung wird zur Bundesstraße aufgestuft.
2. Die Baulast der Köhlbrandquerung bleibt bei der FHH.
3. Die für eine Bundesförderung nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes benötigten Mittel müssen zusätzlich, plafonderhöhend dem Einzelplan 12 zur Verfügung gestellt werden.

Die Vorgehensweise bei der Aufstufung sowie bei Planung und Bau der neuen Köhlbrandquerung wird im weiteren Verlauf eng abgestimmt werden.

Der Veddeler Damm wird auch nach einer möglichen Aufstufung der Köhlbrandquerung zu einer Bundesstraße in der Baulast der Stadt Hamburg verbleiben und steht bezüglich einer Zuwendung nach § 5a FStrG nicht in Rede.

4. Wie steht die Bundesregierung zum Vorschlag Hamburger Verkehrsinitiativen, die Haupthafenroute komplett, also den Veddeler Damm, der im Osten an die A 252/A 1 anschließt, und im Westen mit Köhlbrandquerung an die A 7, zur Bundesstraße umzuwidmen und stattdessen auf das Projekt A 26-Ost zu verzichten?

13. Wäre es nach Auffassung der Bundesregierung, neben Gründen wie möglicherweise deutlich veränderten Rahmenbedingungen hinsichtlich des Bedarfs, aus Klimaschutzgründen geboten, Doppel-Infrastrukturen wie im Planfall A 26-Ost und Köhlbrandquerung zu vermeiden und stattdessen eine bestehende Haupthafenroute, den Veddeler Damm inklusive Köhlbrandquerung, zu optimieren?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die A 26 Hafenspassage soll eine leistungsfähige Autobahnverbindung zwischen der A 1 und A 7 schaffen, um den weiträumigen Verkehr dieser wichtigen Fernautobahnen zu verknüpfen. Diese Funktion könnte die Köhlbrandquerung nicht erfüllen.

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesstraßen ist die A 26 Ost als Vordringlicher Bedarf in der höchsten Dringlichkeitsstufe enthalten.

9. Hat der Bund angesichts der weit hinter den Erwartungen zurückgehenden Umschlagserwartungen (laut „Hafenentwicklungsplan bis 2025“), einer aktuell unklaren Hafenentwicklungsperspektive (laut Hamburger Weltwirtschaftsinstitut 2019), der vom Land Hamburg angestrebten Mobilitätswende sowie den Folgen der allgemeinen Digitalisierung mit insgesamt massiven, jedoch aktuell unklaren Auswirkungen auf zukünftige Verkehre in Erwägung gezogen, die Planung zur A 26-Ost mit Blick auf bedeutendere deutsche Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Sinne eines Moratoriums auszusetzen, um einschätzen zu können, wie sich Bedarf und Verkehr in den kommenden fünf Jahren tatsächlich entwickelt?

Der Bedarf für die A 26 besteht auch durch die Notwendigkeit einer verbesserten Fernverkehrsführung durch den Großraum Hamburg. Einen ohnehin sehr aufwendigen Planungsprozess für ein solches Großprojekt mit entsprechend hohem Zeitbedarf durch ein Moratorium zu unterbrechen, erscheint in Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung im Raum Hamburg nicht sinnvoll.

10. Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung den Klimaschutz in der Verkehrsinfrastrukturplanung und den Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen?

Wie genau, und wo wird dieser Aspekt für die A 26-Ost abgebildet, und welche Auswirkungen auf das Klima hat diese Strecke voraussichtlich?

Gutachter des BMVI haben zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) erwogene Projekte, auch der A 26, einer gesamtwirtschaftlichen Maßnahmenbewertung unterzogen und die Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben ermittelt. Das Bewertungsverfahren umfasste dabei eine Nutzen-Kosten-Analyse, eine umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, eine raumordnerische Beurteilung sowie eine städtebauliche Beurteilung. Im Bewertungsverfahren sind die auf Basis einer Lebenszyklusbetrachtung ermittelten CO₂-Emissionen als „negativer“ Nutzen berücksichtigt.

Im Übrigen wird auf das Projektdossier zur A 26 (abrufbar unter <https://www.bvwp-projekte.de>) verwiesen.

11. Inwieweit sind angesichts der Klimagesetzgebung negative Klimawirkungen durch „graue Energie“ beim Bau von Straßen durch in Beton oder Asphalt gebundenes CO₂ mit den verbindlichen Zielen Deutschlands zur Reduzierung von CO₂ abgeglichen?

Ist diese Abgleichung beim Projekt A 26-Ost geschehen?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

12. Spielt das Thema Klimaschutz beim Bau von Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich des Aspekts der Vermeidung „grauer Energie“ bei der Verkehrsinfrastrukturplanung der Bundesregierung eine Rolle?

Wenn ja, inwieweit?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Erfassung von „Grauer Energie“ lagen im Rahmen des Bewertungsverfahrens zur Aufstellung des BVWP 2030 und liegen auch derzeit keine evaluierten Berechnungsannahmen oder -verfahren für die auch bei Bauprodukten äußerst komplexen Herstellungs-, Liefer-, Prozess- und Fertigungsketten vor.