

# Wird eine „Hafenquerspange“ vom Bund finanziert werden?

## Thesen zu den Ergebnissen der DEGES-Projektstudie zur Hafenquerspange

Von Michael Rothschuh, Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Hamburg plant seit 1979 eine Ost-West-Autobahn durch Wilhelmsburg und den Hafen. Bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bei projektierten Kosten von 475 Mio. Euro nur mit 1,4 beziffert (zum Vergleich NKV A1-Ausbau Buchholz-Bremen: 4,7). Deshalb ist die so genannte Hafenquerspange (HQS) nicht in den vordringlichen, sondern in den in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen. Bis zur Neufassung eines BVWP für den Zeitraum ab 2015 darf ein Bau daher nicht mit Mitteln des Bundes begonnen werden.

Wenn Hamburg jetzt beim Bund ein neues Linienbestimmungsverfahren beantragen will, ist es notwendig zu fragen, ob dieses das NKV erhöhen würde. Bestünde ohnehin praktisch keine Aussicht auf Umsetzung mit Bundesmitteln, so würde eine weitere Planung ohne Notwendigkeit finanzielle, personelle, räumliche<sup>1</sup> und zeitliche Ressourcen verbrauchen.

Die Projektstudie der DEGES sowie die dazu gehörende Verkehrsuntersuchung von SSP Consult<sup>2</sup> untersuchen ausdrücklich nicht, ob eine neue Autobahn durch den Hafen und Wilhelmsburg notwendig ist, sondern auftragsgemäß nur, welche Trasse in einem vorgegebenen Korridor relativ günstiger sei als andere. Wenn sie eine Trasse für unter den jeweiligen Aspekten zur günstigsten erklären, bedeutet dieses nicht, dass sie besser sei als der „Bezugsfall 0 bzw. 0a“, d.h. der Fall, dass gar keine neue Autobahn gebaut wird. Denn die Trassen werden nicht mit dem Bezugsfall verglichen.

Dennoch erlauben die Daten insb. von SSP Consult in gewissem Maße Aussagen über den vermeintlichen Nutzen einer HQS.

### 1. Eine Ost-West-Autobahn entlastet die Hamburger Innenstadt (Gebiete nördlich der Elbe) nicht.

Eine „Entlastung der Hamburger Innenstadt“ ist laut Studie bei den Südvarianten „nicht gegeben“, auch bei einer Nordlage gäbe es lediglich „geringe Wirkungen“ (DEGES 2009, S.96). Damit ist die seit drei Jahrzehnten vorrangig, auch beim Linienbestimmungsverfahren 1999ff. genannte Begründung, die Hamburger Innenstadt (z.B. Willy-Brand-Straße, Stresemannstraße, Palmaille usw.) würde durch eine Autobahn südlich der Elbe erheblich entlastet, aufgegeben worden<sup>3</sup>. Stattdessen wird lediglich eine Entlastung der Harburger und Wilhelmsburger Straßen vermutet.

---

<sup>1</sup> Planungsräume für eine Autobahn können bis zu einer endgültigen Entscheidung nicht anderweitig genutzt werden.

<sup>2</sup> Die beiden Erläuterungsberichte von DEGES und SSP überschneiden sich, aber sie unterscheiden sich auch deutlich im Duktus und dem Ausmaß an Wertungen. Bezugsunterlagen sind dabei insb.:

- DEGES 2009: Projektstudie Hafenquerspange Hamburg, Neubewertung von Linienführungen unter veränderten Rahmenbedingungen, (1. Kurzfassung, 2. Variantenvergleich und Vorzugsvariante – Erläuterungsbericht)
- SSP Consult 2009: Hafenquerspange Hamburg – Verkehrliche Wirkungen unterschiedlicher Linienführungen (1. Erläuterungsbericht, 2. Verkehrsstärkeplots)

<sup>3</sup> Durch die Projektstudie der DEGES wird beispielsweise die Erwartung Senator Gedaschkos enttäuscht, dass eine HQS Container von der Kaikante wegbringen und den Verkehr in der Stresemannstraße beeinflussen würde: „WELT.de: Was ist mit der Hafenquerspange?“

*Gedaschko: Die Hafenenwicklungsraten zeigen, dass wir die Globalisierungsgewinner sind. Davon haben wir aber nur etwas, wenn wir die Container auch von der Kaikante wegbekommen. Wir ersticken in Containern, wenn wir diese Straße nicht haben. Wir haben auch sonst viel Verkehr, etwa in der Stresemannstraße. Die Hafenquerspange ist also von herausragender Bedeutung für die Lebensqualität aller Hamburger.“ (WELT., 18.1.2007).*

Wenn die DEGES dennoch von „Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in innerstädtischen Wohnquartieren“ meint sie damit nicht die Hamburger Innenstadt nördlich der Elbe, sondern Straßen vor allem in Harburg - „innerstädtisch“ wäre also etwas ganz anderes als „innenstädtisch“.

## **2. Die für 2025 angenommenen Verkehrsverhältnisse erfordern nicht den Bau einer neuen Autobahn (HQS).**

In SSP 2009<sup>4</sup> werden im „Bezugsfall“ 0/0a die für 2025 vermuteten Verkehrsverhältnisse für den Fall dargestellt, dass zwar u.a. die A26 bis zur A7 heran geführt ist, aber keine HQS gebaut wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehr erhöht und dabei der Schwerverkehr einen höheren Anteil am Gesamtverkehr hat. In keinem Fall aber sind Verhältnisse dargestellt, die nicht ohne eine neue Autobahn zu bewältigen wären.

Beispielsweise wird bei der Köhlbrandbrücke lediglich als Problem definiert, dass „die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte in Waltershof und Neuhof die Verkehrsmenge nach oben hin begrenzen“. (SSP 2009: S.20). Eine Belastung der Köhlbrandbrücke von knapp 40.000 Kfz bei angenommenen 50% Schwerlastverkehr ist hoch, aber jedenfalls nach Auflösung des Zolls, der Einrichtung des „Verkehrs- Informations- und Steuerungssystems Hafen Hamburg“<sup>5</sup> und baulichen Maßnahmen an den Knoten Waltershof und Neuhof<sup>6</sup> bewältigbar.

Zusätzlich muss man berücksichtigen: Die Verkehrsannahmen für 2025 beruhen auf Prognosen von 2007<sup>7</sup>, die nach dem Einbruch des Hafenumschlags auch vom Wirtschaftssenator nicht mehr getragen werden. So wird z.B. gar kein Containerterminal Steinwerder mehr geplant, sondern ein „Centralterminal“, dessen Nutzung noch offen ist.

Die im Bezugsfall 0/0a angenommenen Verkehrsstärken sind damit als oberste Marge von möglichen Prognosen zu verstehen.

## **3. Eine Ost-West-Autobahn hat für den Hafenverkehr allenfalls höchst begrenzte Relevanz.**

2025 soll bei der Umsetzung der Pläne einer Südtrasse nicht etwa mehr, sondern noch **weniger** Schwerlastverkehr zwischen den nördlich der Rethe gelegenen Terminals und der Hohen Schaar fahren (4320/Tag), als wenn keine Autobahn gebaut wird (5320/Tag)<sup>8</sup>.

Für den Hafenverkehr ist bei der präferierten Trasse nach wie vor sowohl zum Anschluss an das Autobahnnetz in Waltershof wie auch für den Verkehr zur Hamburger Innenstadt die Hafenhaupttroute als zentrale Verbindung vorgesehen.

## **4. Eine Ost-West-Autobahn schließt keine Autobahnnetzlücke.**

Es ist schwierig nachzuvollziehen, was die Projektstudie unter einem „Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A 7/A 26 im Westen und der A 1 im Osten“ (DEGES 2009: S.4) versteht. Es gibt keine „Lücke“<sup>9</sup> wie z.B. derzeit bei der A23, wo zwei Teilstücke bei Izehoe erst noch verbunden werden müssen. Es gibt lediglich die Situation,

<sup>4</sup> S.19-23 sowie die dazu gehörenden Verkehrsstärkeplots

<sup>5</sup> Vorschlag des IVH 2006, der derzeit schrittweise umgesetzt wird

<sup>6</sup> In Waltershof ist 2008 bereits in einem ersten Schritt erfolgreich umgebaut worden, Neuhof ist im Programm der HPA vorgesehen.

<sup>7</sup> Für 2025 wurde damals ein Containerumschlag von 30 Mio. TEU, der Bau zweier Containerterminals in Steinwerder und Moorburg angenommen, vgl. SSP 2009, S.4. Diese Prognosen hätten für 2009 einen Containerumschlag von 12 Mio. TEU voraus gesetzt, tatsächlich liegt er bei Fortschreibung der Halbjahresergebnisse vom ersten Halbjahr 2009 bei ca. 7 Mio.TEU.

<sup>8</sup> SSP 2009, Anhang Verkehrsstärkeplots Abb. 2.1 und 4.1

<sup>9</sup> Nicht ganz zu Unrecht, wenn auch wohl unabsichtlich, nennt der Senat in der Bürgerschaftsdrucksache 18/3521, S.1 auf eine Anfrage des Abgeordneten Lühmann (GAL) als Ziel der HQS, „eine bisher fehlende Lücke im Fernstraßennetz“ zu schließen.

dass Hamburg umfahren werden muss. Für eine Umfahrung gibt es meistens drei Gründe: (a) ökologische, (b) geographische (z.B. Gebirge, Flüsse) sowie (c) Gründe der Stadtentwicklung.

In Hamburg treffen alle drei Gründe zu. Die Elbe hindert eine direkte südliche Durchfah- rung und verteuert sie sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung. Hamburg und Har- burg werden deshalb südlich umfahren über Maschen. Künftig wird es auch eine etwas weiträumigere Umfahrung über die A20 im Norden geben.

Von der A7, insbesondere der Anschlussstelle Waltershof sind für den Fernverkehr alle Verkehrsrichtungen erreichbar: Nach Norden die A7, nach Süden und Westen die A1 über Maschen, nach Osten die A1 über Maschen sowie über die künftige A20 Kaltenkirchen-Lü- beck. Würde die A26 mitten durch Hamburg bis zur A1 verlängert, wäre dieses allenfalls ein Grund, auf die Elbquerung bei Drochtersen (A20) zu verzichten. Dafür gilt die War- nung des Senators Gedaschko, nicht alle Autobahnen direkt durch Hamburg zu bauen<sup>10</sup>. Wenn sich die Politik (gegen anerkannte Grundsätze der Stadtentwicklung) für eine gera- de Verbindung zwischen der A7 und der A24/A1 entscheidet, müsste dies nördlich der Norderelbe geschehen<sup>11</sup>.

## **5. Eine Ost -West-Autobahn belastet Hamburg insgesamt sowie Wilhelmsburg mit erheblichem zusätzlichem Verkehr.**

Eine neue Autobahn (Südtrasse) erhöht nach den Verkehrsuntersuchungen von SSP Con- sult den für 2025 vermuteten Verkehr im Hamburger Stadtbereich um 213.000 km/Werk- tag. (DEGES 2009, S.92). Damit erhöht sich zugleich der CO2-Ausstoß, wie bereits die Stellungnahme im Linienbestimmungsverfahren 1999 deutlich gemacht hat<sup>12</sup>.

Es wird zwar von einer Entlastung Wilhelmsburgs gesprochen, dabei aber wird die neue Autobahn selbst nicht mit gezählt. Innerhalb Wilhelmsburgs wird beispielsweise für die Kornweide östlich der B4/75 eine Zusatzbelastung auf der Kornweide selbst zuzüglich der 30.000 zusätzlichen Kfz auf der geplanten Autobahn unter bzw. neben der Kornweide prognostiziert.<sup>13</sup>

Eine relevante Entlastung durch eine Autobahn sollen Harburger Straßen erfahren. Insbe- sondere soll die Stader Straße von für 2025 vermuteten 44.000 Kfz/Werktag auf 34.000 Kfz reduziert werden<sup>14</sup>. Infrage steht aber, ob hier nicht andere verkehrsentlastende Maß- nahmen als eine über 700.000.000 Euro kostende Autobahn wirksamer wären.

Insgesamt ist die von SSP Consult vermutete überlastungsreduzierende Verkehrswirk- samkeit einer neuen Ost-West-Autobahn sehr geringfügig. Im Fall ohne Autobahn sollen die Länge der rechnerisch „überlasteten Strecken im Planungsgebiet“ 15% betragen (SSP 2009, S.23, ), bei dem Bau einer Ost-West-Autobahn würden diese gerade mal auf etwas unter 14% (SSP 2009, S.32) sinken.

<sup>10</sup> „Axel Gedaschko: Das Grundübel ist eine falsche strategische Ausrichtung der Verkehrswege in dieser Stadt in der Vergangenheit. Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsaugereffekt für den gesamten Ver- kehr geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus. Deshalb ist auch der Ruf nach einer fünf- ten Elbtunnelröhre falsch. Der würden den Effekt noch verstärken. Die Lösung heißt: Wir müssen den Fernverkehr aus der Stadt herausbekommen. Dafür brauchen wir Hamburg-entfernt-liegende Elbquerungen. Die wurden zum Teil aus kleinkarierten Gründen noch bei der Diskussion über den Verlauf der A20 bekämpft.“ (WELT, 7.7.2007)

<sup>11</sup>Mit einer früher einmal geplanten Autobahn quer durch die Stadt oder entlang der U- und S-Bahn oder auch die Umwandlung beispielsweise der Elbchaussee, der Reeperbahn und der Ost-West- Straße zu einer Autobahn wäre auch das Ziel der Entlastung der Hamburger Innenstadt erreichbar. Aber in den 1970er Jahren hat man nach vielen Protesten der StadtteilbewohnerInnen aus guten Gründen die Planung einer Stadtautobahn nördlich der Elbe aufgegeben.

<sup>12</sup> Die Baubehörde Hamburg, 1999: A252-Hafenquerspange, S.14

<sup>13</sup> SSP Consult 2009, Anhang 1, Seite 1 Übersicht über die Verkehrsstärken

<sup>14</sup> 2006 waren es 37.000 Kfz/Werktag laut BSU, 2009: DTV w Hamburg 2006,

## 6. Zur Wirtschaftlichkeit

Die HQS war im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit 475 Mio. Euro veranschlagt und damit in Bezug auf ihre Länge eine der teuersten Autobahnen Deutschlands. Mit der Erhöhung der Kosten auf nunmehr über 700 Mio. Euro bei der Südtrasse verstärken sich die Anforderungen an den Nutzen der Strecke. In der Projektstudie werden 92.000 Euro Transportkosteneinsparung pro Werktag für die Halter der Kfz behauptet (DEGES 2009: S.92). Bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung müssten aber diesen privaten Kosteneinsparungen die privaten und öffentlichen Kosten gegenüber gestellt werden: Umwege durch eine neue Autobahn, Fahrzeitverluste aufgrund durch die Autobahn erhöhter Gesamtverkehrsbelastung, Folgekosten für die Norderelbquerungen, Gesundheitsschäden der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner, erforderliche Ausgleichsmaßnahmen für den Flächenverbrauch, entgangene Einnahmen des ÖPNV, Steuerverluste durch Zersiedelung usw..

## 7. Folgerungen

In der Summe zeigt die Projektstudie keine Gründe auf, weshalb die Ost-West-Autobahn in den vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgestuft werden sollte. Im Gegenteil fallen die zwei bisher gewichtigsten Argumente fort, die Entlastung der Hamburger Innenstadt und die vermeintliche Notwendigkeit einer Autobahn zur Verbindung des Hafenverkehrs mit den Autobahnen. Zudem wird für 2025 selbst bei maximalen Annahmen über den dann entstehenden Verkehr keine Verkehrssituation dargestellt, die den Neubau einer Autobahn quer durch Hamburg erfordern würde.

Daher ist der „Bezugsfall 0/0a“, also eine Situation ohne eine neue Ost-West-Autobahn, die erheblich wahrscheinlichere Perspektive für 2025 als die Annahme, es gäbe eine der 26 Varianten, die die DEGES vorgestellt hat.

Es ist jedenfalls nicht unwahrscheinlich, dass es auch in 16 Jahren keine Ost-West-Autobahn geben wird. Wer die Verkehrssituation verbessern will, muss sich daher jetzt um konkrete Maßnahmen kümmern und darf nicht alle Probleme auf die scheinbare Unversallösung HQS abschieben. Ein Vorbild dafür kann die Studie des IVH von 2005/6<sup>15</sup> sein, bei der die Autoren davon ausgehen konnten, dass es jedenfalls bis 2015 keinen Bau einer Autobahn geben würde.

Notwendig sind deshalb u.a.

- eine Verkehrsanalyse für den Hamburger Süden,
- eine nachhaltige integrierte Verkehrsplanung, die auf Vermeidung von Verkehr, Verlagerung von Verkehr auf umwelt- und stadtentwicklungsfreundlichere Verkehrsträger, auf Öffentlichen Nah- und Fernverkehr sowie auf möglichst unschädliche Abwicklung von Verkehr setzt;
- konkrete Verbesserungen für den Hafenverkehr
- Verkehrsberuhigung vor allem in den Wohngebieten
- durchgehender Lärm- und Emissionsschutz für die Bewohnerinnen und Bewohner
- bauliche Maßnahmen bei Verkehrsknoten und -übergängen.

Für den Hafenverkehr ist zudem eine vorsorgende Politik für die Köhlbrandquerung erforderlich und vor allem dafür die Einführung und Nutzung eines vom Bundesverkehrswegeplan unabhängigen Finanzierungsinstruments des Bundes für den Hafen-Hinterland-Verkehr<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> INDUSTRIEVERBAND HAMBURG 2006: LKW--Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen

<sup>16</sup> BMVBS 2009: Nationales Hafenkonzzept für die See- und Binnenhäfen