



Freie und Hansestadt Hamburg Pressestelle des Senats

22. November 2005/bsu22

Senat setzt Meilenstein für Hafenuerspange

Hamburg will die Realisierung der Bundesautobahn A 252, die Hafenuerspange (HQS), als Verbindung von A1 und A7 deutlich beschleunigen. Möglich wird dies durch ein Privatfinanzierungsmodell im Rahmen eines Public-Private-Partnership (PPP). Ziel ist es, das Projekt durch einen privaten Konzessionär durchführen zu lassen. Dieser wäre dann sowohl Bauherr, als auch Betreiber der Hafenuerspange. Die Refinanzierung würde aus einer Anschubfinanzierung des Bundes und der Einführung einer Maut für alle Kraftfahrzeuge auf der HQS erfolgen. Der Senat hat heute seine Zustimmung gegeben, die Grundlagen für eine Übergabe an den Konzessionär zu schaffen. Die notwendigen Vorleistungen für die Vergabe an einen privaten Konzessionär umfassen im Wesentlichen die Bestandsanalyse der verkehrlichen, geotechnischen und rechtlichen Bedingungen, die Erarbeitung der planerischen Grundlagen sowie die Vorbereitung und Durchführung der Konzessionsvergabe. Dafür werden bis 2010 insgesamt 11 Mio. Euro benötigt. Der Senat stellt mit seiner heutigen Entscheidung die ersten 2,5 Mio. Euro für das Jahr 2006 bereit.

Senator Dr. Michael Freytag: „Der Senat setzt heute einen Meilenstein für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Hamburg. Die Verkehrsinfrastruktur muss den herausragenden Wachstumsraten des Hafens folgen. Nur dann bleibt Hamburg international konkurrenzfähig und sichert die Arbeitsplätze für unsere Stadt und die Metropolregion.“

Die Investitionskosten der HQS liegen bei 475 Mio. Euro. Im Bedarfsplan des Bundes für die Bundesfernstraßen ist die HQS in die Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Hiermit ist der grundsätzliche Bedarf durch den Bund anerkannt, eine Finanzierung der HQS durch Bundesmittel bis 2015 jedoch nicht vorgesehen. Dies würde bedeuten, dass die HQS nach Planung und Bauzeit nicht vor 2025 realisiert werden könnte. Hamburg braucht die Strecke aber früher, spätestens 2015 soll sie dem Verkehr zu Verfügung stehen. Deshalb wird die umfangreiche Planung für einen Baubeginn in 2010 jetzt mit Nachdruck vorangetrieben. Hamburg meldet die HQS jetzt als Pilotprojekt für eine Privatfinanzierung beim Bund an, um so eine deutlich schnellere Anschubfinanzierung zu erreichen.

Die positive Entwicklung des Hamburger Hafens im Containerverkehr wird für erheblichen Zuwachs im Güterverkehr sorgen. Der kann nur dann bewältigt werden, wenn die HQS für eine nachhaltige Entlastung sorgt. Andernfalls würde Hamburg dem starken Konkurrenzdruck anderer Nordseehäfen nicht standhalten können.

Die Realisierungschancen im Rahmen eines PPP-Modells wurden durch ein Expertenforum zur HQS mit Vertretern aus Industrie, Finanzwirtschaft und Wirtschaftsverbänden sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMV/BW) bestätigt.

Der Trassenverlauf der HQS ist vom BMV/BW in einem gesetzlich vorgeschriebenen Linienbestimmungsverfahren im Juli dieses Jahres festgestellt worden. Nach heutigem Planungsstand wird sie von der A 7 östlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof, auf der Nordseite der Köhlbrandbrücke und der Köhlbrandbrückenrampe verlaufen. Die Trasse verschwenkt dann im Bereich des Travehafens nach Nordosten, kreuzt den Reiherstieg, wendet sich nach Osten, kreuzt den Spreehafen und die Harburger Chaussee in südöstlicher Richtung und schließt in Höhe Schlenzigstraße an die B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) und an die A 252 (Umgehung Veddel) an. Im Bereich des Travehafens wird die Anschlussstelle Hamburg-Steinwerder gebaut. Die Trasse ist bis zur Harburger Chaussee überwiegend als Hochstraße vorgesehen.

Die gewählte Trasse stellt die optimale Lösung dar. Sie ist das Ergebnis eines mehrjährigen Untersuchungs- und Abstimmungsprozesses. Mehr als zwanzig Trassenvarianten zwischen Norder- und Süderelbe sind untersucht worden. Kriterien sind die verkehrliche Wirkung, ökologische Beeinträchtigung, städtebauliche Einbindung und Kosten.

Güterumschlag im Hamburger Hafen in Zahlen:

Im Jahr 2004 wurden im Hamburger Hafen insgesamt 114,5 Mio. Tonnen von Seeschiffen ab- bzw. antransportiert. Der Containerumschlag lag bei 7 Mio. TEU (Twenty Foot Equivalent Unit – Standardcontainer). Das entspricht in etwa einer Verdopplung seit der letzten Elbvertiefung 1999.

Die Hamburg Port Authority (HPA) geht von folgender Verteilung der Gütermengen auf die Verkehrsträger aus: Bahn 32 %, Binnenschifffahrt 9%, Lkw 43 % und der Transit mit kleineren Seeschiffen (Feeder) 16 %.

Für das Jahr 2015 prognostiziert der Hafenentwicklungsplan eine Verdopplung des Güterumschlag im Hafen auf 221,6 Mio. Tonnen.

In der Metropolregion sind 154.000 Arbeitsplätze abhängig von der Hafenwirtschaft.

Rückfragen:

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Pressestelle
Kerstin Feddersen, Helma Krstanoski
Tel.: 428 40 – 20 51 / 20 58, Fax.: 428 40 – 37 35
E-Mail: Pressestelle-Stadtentwicklung@bsu.hamburg.de
www.bsu.hamburg.de