

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Jörg Cezanne, Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Fabio De Masi, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Victor Perli, Zaklin Nastic, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Planung Bundesautobahn A 26-Ost und Köhlbrandquerung

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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Berlin, den 16. März 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

