

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Thomas-Sönke Kluth, Dr. Wieland Schinnenburg,  
Dr. Kurt Duwe, Katja Suding, Anna-Elisabeth von Treuenfels (FDP) und Fraktion**

### **Betr.: Neubau Köhlbrandbrücke – Auswirkungen Hafenquerspange**

Die 1974 eingeweihte Köhlbrandbrücke ist den Anforderungen des heutigen Verkehrs nicht mehr gewachsen. Infolge dieser Einschätzung wurde durch die Hamburg Port Authority (HPA) ein Überholverbot für Lkws auf dem Brückenbauwerk eingerichtet. Die daraus resultierenden erheblichen negativen Auswirkungen auf die Hamburger Hafenunternehmen und die Verkehrswirtschaft, insbesondere für die Transport- und Fuhrunternehmen, werden voraussichtlich für viele Jahre nicht zu vermeiden sein.

Aufgrund des erheblichen Sanierungsbedarfes prüft die HPA einen Neubau der Köhlbrandbrücke. Erste Vorplanungen über den Verlauf der Rampe liegen vor. Die Komplexität der Verkehrsströme und das erhebliche Verkehrsaufkommen machen jedoch eine umfangreiche Betrachtung, auch unter Berücksichtigung der Ausweichstrecken und der geplanten Hafenquerspange (HQS), erforderlich. Fraglich ist dabei, ob die am 23. Februar 2010 durch den schwarz-grünen Senat getroffene Entscheidung für die südliche Hafenquerspange vor dem Hintergrund der bisher nicht bekannten Kosten für den Neubau der Köhlbrandbrücke heute noch haltbar ist. Die ursprüngliche Argumentation, dass die südliche Variante der HQS wesentlich günstiger zu realisieren sei, kann wohl nicht aufrechterhalten werden, da die Kosten des Brückenneubaus bei diesem Trassenverlauf zusätzlich entstehen. Die im Schreiben des BMVBS vom 15.02.2011 unter Punkt IV. 3. dargestellten artenschutzrechtlichen Bedenken bei der gewählten südlichen Trassenführung sind aufgrund der geschilderten veränderten betriebswirtschaftlichen Ausgangslage des Projektes neu zu beurteilen. Eine neuerliche Betrachtung der Trassenführung der A 26 (Hafenquerspange) ist daher erforderlich.

### **Die Bürgerschaft möge beschließen:**

#### **Der Senat wird aufgefordert,**

1. zu prüfen, ob der derzeit geplante Verlauf der Hafenquerspange auf der sogenannten Südroute oder alternativ die hafennähere Nordroute auch unter Berücksichtigung des erforderlichen Neubaus der Köhlbrandbrücke die wirtschaftlichere Variante ist.
2. zu prüfen, inwieweit der Neubau der Köhlbrandbrücke anteilig durch den Bund finanziert werden kann.
3. die hafennahe Wirtschaft und andere Betroffene der Maßnahme frühzeitig an den Planungen zu beteiligen.
4. die Bürgerschaft bis zum 30.09.2012 über das Ergebnis dieser Prüfung zu informieren.