

UNTERNEHMENSVERBAND HAFEN HAMBURG E.V.



Mattentwiete 2
20457 Hamburg

Postfach 11 02 03
20402 Hamburg

Telefon (040) 37 89 09-0
Telefax (040) 37 89 0970
E-Mail: info@uvhh.de
<http://www.uvhv.de>

27.09.2017

F.II.4.16

Realisierung A26 Ost - Hafenpassage: Stellungnahme der Hafenwirtschaft zu den speziellen Anforderungen

Vorbemerkungen

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken und seine Standortbedingungen zu sichern und weiterzuentwickeln. Eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des Hamburger Hafens ist dabei eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die sich an den Anforderungen des internationalen Güterverkehrs orientiert.

Das vorliegende Papier erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern basiert ausschließlich auf den Rückmeldungen der Mitgliedsunternehmen des UVHH.

Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland

Im Jahr 2016 wurden in Deutschland mehr Güter als je zuvor transportiert. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg das Transportaufkommen gegenüber 2016 um 1,1 Prozent auf 4,6 Mrd. Tonnen. Zugenommen hat - wie auch in den Jahren zuvor - der Straßentransport mit 3,6 Mrd. Tonnen (1,5 Prozent). Die vom Bundesamt für Güterverkehr erstellte Prognose geht davon aus, dass der Güterverkehr in diesem Jahr und in den Folgejahren weiter anwachsen wird. Dabei wird der Straßengüterverkehr im Vergleich zur Bahn und zum Binnenschiff auch bis Ende 2020 seinen Anteil am Modal Split weiter ausbauen.

Neben der EU-Osterweiterung hat auch die Liberalisierung des Güterverkehrs zu starken Verschiebungen im Modal Split zugunsten des Straßengüterverkehrs geführt. Erst in den letzten Jahren hat sich diese Entwicklung verlangsamt, wobei der Straßengüterverkehr in den letzten fünf Jahren mit 1,9 Prozent pro Jahr immer noch stärker als der Schienengüterverkehr (1,1 Prozent) gewachsen ist.

Der Lkw bewältigt 71 Prozent der Verkehrsleistung in Deutschland, während der Anteil der Eisenbahn bei 18 Prozent und der des Binnenschiffes bei 8 Prozent liegt (Stand: 2016).

Die Infrastruktur muss sich der Entwicklung des Güterverkehrs anpassen, d.h. sie muss kontinuierlich instand gehalten und leistungsfähig ausgebaut werden. Beste hende Engpässe sind zu beseitigen. Die (überregionalen) LKW-Verkehre sind auf Hauptverkehrsstraßen zu bündeln, die Quell- und Zielverkehre von und zu den Unternehmen auf möglichst kurzem Weg zu führen.

Bedeutung des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen ist mit einem Gesamtumschlag von rund 138 Mio. Tonnen und einem Containerumschlagsvolumen von fast 9 Mio. Standardcontainer der größte Seehafen und zweitgrößter Binnenhafen Deutschlands. Im europäischen Vergleich ist Hamburg der drittgrößte Seehafen.

In der Metropolregion Hamburg ist der Hafen Arbeitgeber für mehr als 156.000 Beschäftigte. Allein die vom Hafen abhängigen Steuereinnahmen für die Freie und Hansestadt Hamburg belaufen sich auf rund 910 Mio. Euro pro Jahr. Da ein Großteil der Beschäftigung außerhalb des Hafens entsteht - bundesweit hängen rund 269.000 Beschäftigte direkt oder indirekt vom Hafen ab -, hat der Hamburger Hafen eine ausgesprochen hohe volkswirtschaftliche und beschäftigungspolitische Bedeutung für die gesamte Bundesrepublik (Quelle: PLANCO 2014).

Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes wurde durch den Bund eine Seeverkehrsprognose 2030 in Auftrag gegeben, um Aussagen über die künftige Verkehrsentwicklung zu erhalten. Bis 2030 wird für den Hamburger Hafen weiteres Wachstum angenommen. Mit einem prognostizierten Gesamtumschlag von rund 194 Mio. Tonnen und einem Containerumschlag von rund 16 Mio. Standardcontainer im Jahr 2030 bleibt Hamburg der mit Abstand umschlagsstärkste Hafen Deutschlands. Da ein großer Teil der umgeschlagenen Güter in das deutsche und europäische Hafen hinterland transportiert wird, bedeutet dies eine erhebliche Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße, der Schiene und dem Wasserweg im Hamburger Hinterland.

Bereits seit vielen Jahren verzeichnet der landseitige Hafen hinterlandverkehr – insbesondere die Hamburger Hafenbahn – Zuwächse und dies trotz derzeit stagnierender Umschlagsmengen an der Kaikante.

Mit einem Anteil von 46,6 Prozent am Modal Split des Hamburger Hafens werden zwar mehr Güter mit der Eisenbahn als mit dem Lkw transportiert, allerdings wird noch knapp 42 Prozent der Ladung per Lkw bewegt.

Vor dem Hintergrund eines langfristig weiter ansteigenden Umschlagsaufkommens im Hafen Hamburg ist davon auszugehen, dass auch die Verkehrsmenge auf der Straße weiter anwachsen wird.

Um die zu erwartenden Mengensteigerungen bewältigen zu können, ist deshalb dringend ein Ausbau oder Neubau der Infrastruktur erforderlich.

Projekt A26 Ost - Hafenpassage

Bekannt unter der Bezeichnung „Hafenquerspange“, jetzt als „Hafenpassage“ bezeichnet, ist die A26 Ost eine seit Jahrzehnten diskutierte und dringend erforderliche Verbindung der Autobahnen A1 und A7. Es handelt sich dabei um ein nicht nur für den Hamburger Hafen wichtiges Infrastrukturprojekt, sondern - als Verlängerung der A26 aus Westen kommend über die A1 zur A20 in Richtung Osten - um eine dringend erforderliche zusätzliche Ost-West-Verbindung in Norddeutschland.

Neben dem wichtigen Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz bündelt die A26 Ost den weiträumigen Hafenverkehr. Durch mehrere Anschlussstellen werden die Erreichbarkeit sowie die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens deutlich verbessert. Gleichzeitig werden die innerstädtischen Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist eine weitere Querung neben der Haupthafenroute über den Köhlbrand dringend erforderlich. Der Hafen braucht eine kurze Anbindung an das transeuropäische Straßennetz. Neben der Schiene und der Wasserstraße leistet das Bundesfernstraßennetz einen wesentlichen Beitrag zur bedarfsgerechten und leistungsfähigen Abwicklung der Hafenverkehre.

Diese Einschätzung teilt auch das Bundesverkehrsministerium und hat die A26 Ost im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 3,3 der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet.

Aktueller Stand

Die Hafenverkehre werden in Nord-Süd-Richtung im Zuge der Bundesautobahnen A1 und A7 sowie der A252, A253 und der neu verlegten B4/75 Wilhelmsburger Reichsstraße abgewickelt.

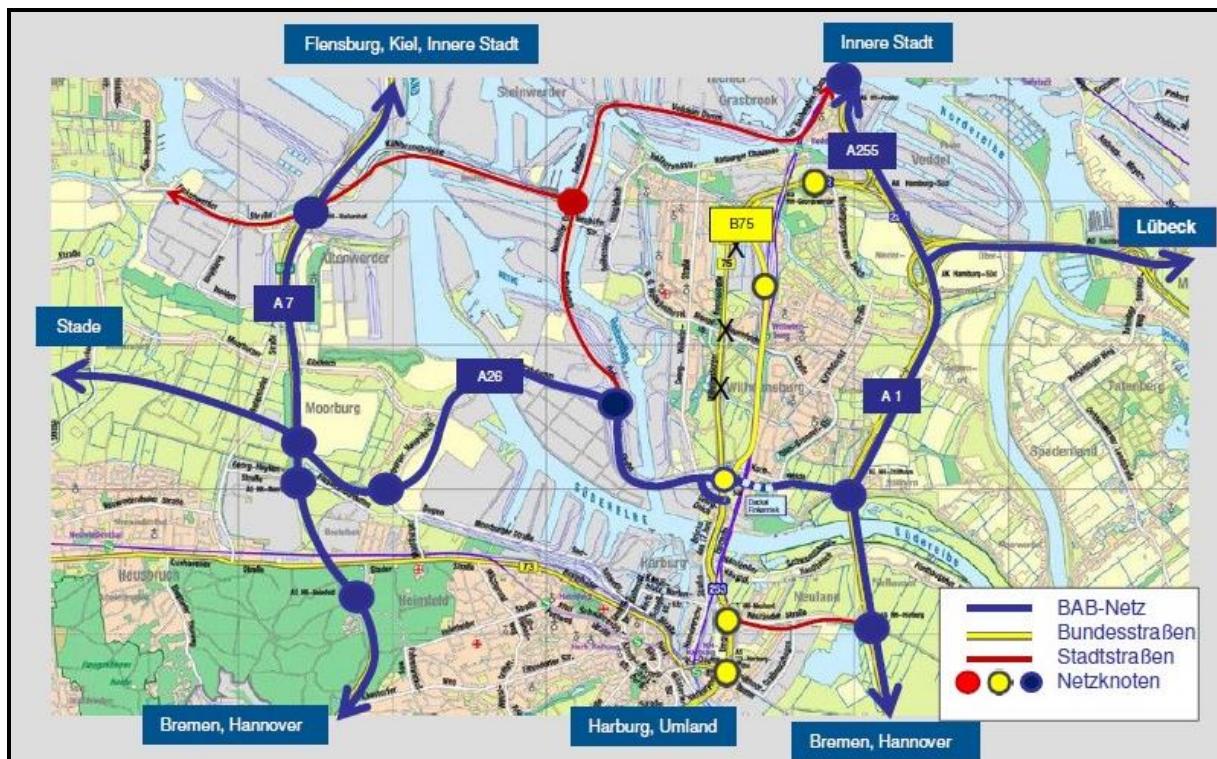
Für die Ost-West-Verkehre stehen aktuell die Haupthafenroute über die Köhlbrandbrücke, die Verbindung Moorburger Hauptdeich – Kattwykdamm - Hohe Schaar Straße - Kornweide - Stillhorner Weg und die Bundesstraße B73 dem Hafenverkehr zur Verfügung. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass bei Störungen, wie z.B. Stra-

ßenbauarbeiten oder Sanierung der Köhlbrandbrücke bzw. der Kattwykbrücke, das Straßensystem seine Kapazitätsgrenzen erreicht und sich die Verkehrsströme auch auf Routen im untergeordneten Straßennetz verteilen, da es an leistungsfähigen Alternativen im Hafen fehlt. Dadurch ergeben sich für die Stadtteile Harburg, Veddel und Wilhelmsburg hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen. Darüber hinaus entstehen Erreichbarkeitsnachteile und somit Wettbewerbsnachteile für den Hamburger Hafen.

Mit ihrer überregionalen Netzfunktion und ihrer Lage südlich des Stadtzentrums im Hafengebiet ist die neue A26 Ost die einzige Ost-West-Autobahn im Stadtgebiet. Mit dem Neubau der A26 Ost werden somit folgende Projektziele verfolgt:

- Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz
- Bündelung des Ost-West-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre
- Entlastung innerstädtischer Quartiere vom Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens
- Schaffung eines redundanten Straßennetzes

Verlauf der A 26 Ost - Hafenpassage

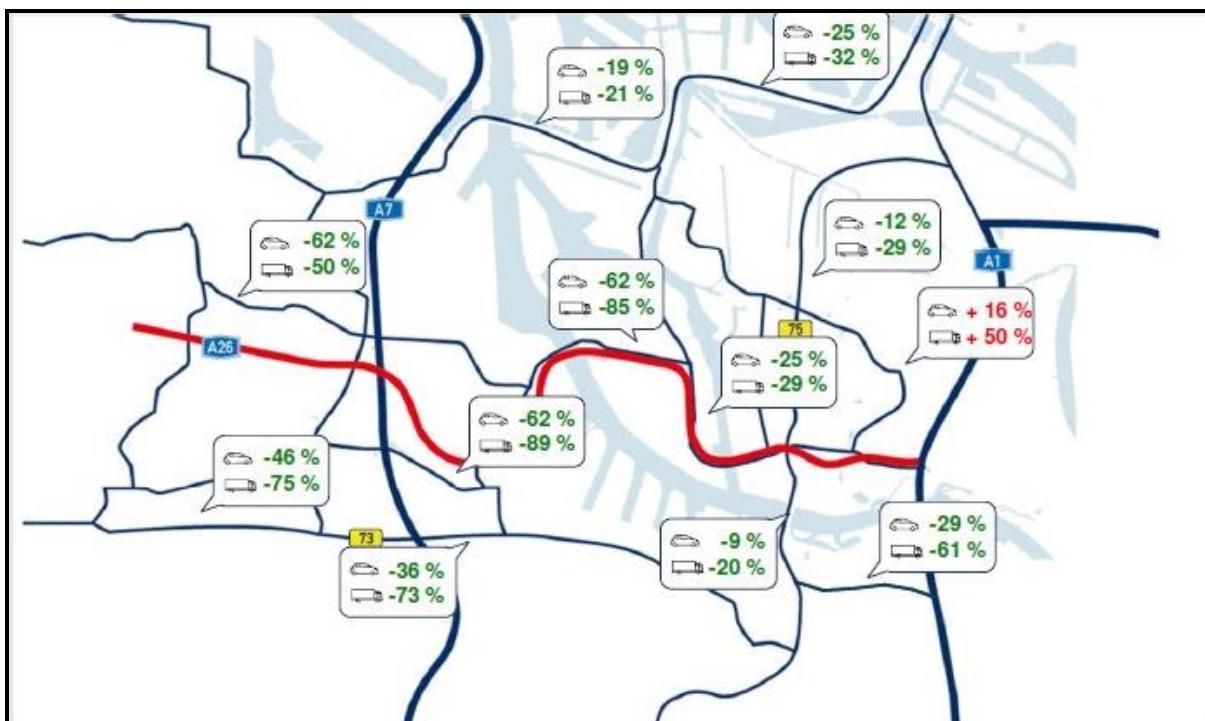


Quelle: DEGES

Die Hafenunternehmen liegen nicht immer direkt an dem strategischen Straßennetz, d.h. die Unternehmen müssen über das nachgeordnete städtische Straßennetz erreichbar sein. Im Idealfall sollten die Unternehmen auf dem kürzesten Weg und auf zwei Routen von den Bundesautobahnen erreichbar sein. Dies schließt Großraum- und Schwerlastverkehre mit den besonderen Anforderungen an die Infrastruktur mit ein.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft wird der Neubau der A26 Ost eine deutliche Verbesserung bewirken. Die Bündelung der Hafenverkehre und eine schnelle Abführung zu den Bundesautobahnen A1 und A7 wird zu einer verkehrlichen Entlastung für die Bürger und Bürgerinnen in den Stadtteilen Wilhelmsburg, Veddel und teilweise Harburg führen. Damit einher geht auch eine geringere Umweltbelastung durch Emissionen.

Auswirkung auf das untergeordnete Straßennetz



Quelle: DEGES

Anforderungen der Hafenwirtschaft

Allgemeine Anforderungen an die Infrastruktur:

Damit die mit dem Neubau der A26 Ost verfolgten Projektziele auch ihre volle Wirkung zeigen, sind aus Sicht der Hafenwirtschaft folgende Anschlussstellen (AS) erforderlich:

- AS Hamburg-Hafen Süd
- AS Hamburg-Hohe Schaar
- AS Hamburg-Wilhelmsburg-Süd (A253 Abzweig Harburg)
- Komplexknoten (AD und AS) Hamburg-Stillhorn gemäß der Linienbestimmung

Ein kompletter Verzicht einer AS Hamburg-Stillhorn ist für die Hafenwirtschaft nicht akzeptabel. Die Verlagerung der Verkehre zur AS Hamburg-Hohe Schaar ist problematisch, da der gesamte südöstliche Hafenbereich dann keine Zufahrt zur A26 Ost erhält. Im näheren Umfeld der heutigen Anschlussstelle Stillhorn wohnen mehr als 100.000 Menschen. Bei einem Wegfall der Auf- und Abfahrt ist nicht auszuschließen, dass deutlich mehr (Pkw-)Verkehr aus dem Umfeld in den Hafen gezogen wird, um auf dem kürzesten Weg die Autobahn A1 zu erreichen. Auch wird die Aufnahmefähigkeit der AS Hamburg-Hohe Schaar mit dem Verteilerteller kritisch gesehen. Eine der Ausfahrten des Verteilertellers führt über die Hohe Schaar zur Retheklappbrücke, die bei Schiffsbewegungen für durchaus längere Zeiträume geöffnet wird. Somit ist nicht auszuschließen, dass es bei längeren Öffnungen zu einem Rückstau kommen kann. In jedem Fall muss technisch gewährleistet werden, dass dadurch nicht der gesamte Verteilerteller zum Erliegen und es zu einer Rückstaubildung bis auf die A26 Ost kommt.

Eine Verlagerung der AS Hamburg-Stillhorn von der A1 an die A26 Ost zur Otto-Brenner-Straße wird aus mehreren Gründen von der Hafenwirtschaft als nicht sinnvoll erachtet. Eine Autobahnabfahrt, die in eine Ampelkreuzung mit Abbiegebeziehungen mündet, ist für den hafenrelevanten Schwerverkehr nicht geeignet. Durch das Anhalten an der Lichtsignalanlage und durch das Linksabbiegen in Richtung Kornweide ist ein flüssiger Verkehr nicht zu gewährleisten. Auch wird die Abfahrt Otto-Brenner-Straße nicht auf Akzeptanz bei der dort lebenden Bevölkerung stoßen, da befürchtet wird, dass dadurch mehr Lkw-Verkehr in die Wohngebiete gelenkt wird.

Im vom Bürgerhaus Wilhelmsburg durchgeföhrten Beteiligungsverfahren für die Bürger Wilhelmsburgs ist ein Anschluss „Pollhornbogen“ in zwei Varianten vorgeschlagen worden. Aus Sicht der Hafenwirtschaft stellt ein Anschluss „Pollhornbogen“ eine sinnvolle Ergänzung zu den AS Hamburg-Hohe Schaar und Hamburg-Stillhorn dar. Er kann allerdings nicht die AS Hamburg-Stillhorn ersetzen. Ein Anschluss „Pollhornbogen“ entlastet den möglichen Engpass an der AS Hamburg-Hohe Schaar mit dem Verteilerteller und führt zu einer verbesserten Bündelung der LKW-Verkehre. Bei ei-

ner Realisierung ist darauf zu achten, dass die Erreichbarkeit der A26 Ost für die im Umfeld des Anschlusses „Polhornbogen“ ansässige Hafenwirtschaft, also auch für Schwerlastverkehre, gewährleistet ist.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft sind Anschlussstellen im Südwesten von Wilhelmsburg (AS Hamburg-Hohe Schaar) und im Südosten von Wilhelmsburg (AS Hamburg-Stillhorn in Kombination mit dem AD Stillhorn gemäß Linienbestimmung) unverzichtbar.

Der Hafen Hamburg ist Umschlagsplatz für konventionelles Stückgut. Vor diesem Hintergrund muss gewährleistet sein, dass alle Zu- und Abfahrten von der A26 Ost in das nachgeordnete Hafenstraßennetz sowie auch der Deckel Finkenriek die besonderen Anforderungen des Großraum- und Schwerverkehrs erfüllen. Darüber hinaus werden im Hafen auch Gefahrgüter umgeschlagen, produziert und transportiert. Für diese Gefahrguttransporte muss die neue A26 Ost inklusiver aller Zu- und Abfahrten sowie der Deckel Finkenriek uneingeschränkt nutzbar sein.

Den Unternehmen, deren Grundstücke von der Baumaßnahme betroffen sind und verlagert werden müssen, sind adäquate Ersatzflächen zu gleichen Konditionen und Vertragsbedingungen im Hafengebiet anzubieten. Darüber hinaus muss dieser Prozess frühzeitig begonnen werden, damit Genehmigungen, beispielsweise nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, rechtzeitig vorliegen.

Anforderungen an die Baustellenlogistik während der Realisierungsphase:

Die Abwicklung der Baustellenverkehre über das Hauptverkehrsstraßennetz im Hafen darf zu keinen größeren verkehrlichen Einschränkungen führen. Die Erreichbarkeit der Hafenunternehmen per Straße und Schiene muss auch während der Bauzeit gewährleistet bleiben. Die Bedeutung des fließenden Verkehrs ist gerade für den Hafen Hamburg von großer Wichtigkeit.

Während der Bauphase ist die Behinderung für die im näheren Umfeld ansässigen Unternehmen so gering wie möglich zu halten. Nach Aussage der DEGES werden für den Bau der A26 Ost vornehmlich vorgefertigte Bauteile genutzt. Für die Anlieferung der Bauteile zum Einsatzort sollte die Nutzung der Wasserwege geprüft werden, um die Straßen nicht mit zusätzlichem Lieferverkehr zu belasten.

Alle am Bau beteiligten Unternehmen müssen in ein Logistikkonzept integriert werden. Zusätzliche, übergeordnete, verkehrlichen Maßnahmen im Hafen und im näheren Umfeld bedürfen der Koordination.

Die Retheklappbrücke muss während der Bauzeit voll einsatzfähig sein. Darüber hinaus ist eine begleitende und frühzeitige Information der Hafenunternehmen erforderlich.

Ausblick

Im Hamburger Hafen wird es weiteres Wachstum im Umschlag geben, auch wenn die Wachstumsraten gemäßiger als in den vergangenen Jahren ausfallen werden. Langfristig gesehen wird sich der Hafen weiterentwickeln mit entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen, wie der Zunahme des Schienen- und Straßenverkehrs sowie der Binnen- und Hafenschifffahrt.

Die verbesserte Anbindung der Hafenunternehmen an das überregionale Autobahnnetz wird zu einer Entlastung des untergeordneten Straßennetzes führen. An dieser Stelle soll noch einmal betont werden, dass es keineswegs im Interesse der Unternehmen liegt, dass Lkw-Verkehre durch Wohngebiete fahren. Leider fehlt es aktuell im Hafen selbst und auf dem Weg zu den Autobahnen an Alternativrouten für den Lkw-Verkehr, so dass bei Störungen im Verkehrsablauf oder Sperrungen von Straßen, der Verkehr sich seinen Weg sucht.

Aus Sicht der Hafenwirtschaft ist deshalb der Bau der A26 Ost dringend erforderlich.

Hintergrundinformation:

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) ist der regionale Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband für mehr als 100 Hamburger Hafenumschlagsunternehmen und Unternehmen, die hierzu vor- und nachgelagerte Tätigkeiten ausüben.

Seit mehr als 60 Jahren vertritt der UVHH als Wirtschaftsverband die gemeinsamen wirtschafts- und hafenpolitischen Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken, seine Standortbedingungen zu sichern und weiterzuentwickeln. In seiner zusätzlichen Funktion als Arbeitgeberverband vertritt der UVHH die arbeitsrechtlichen, tarif- und sozialpolitischen Belange der tarifgebundenen Unternehmen.

Der Unternehmensverband ist Partner der Initiative „Zukunft Elbe“ und Mitglied der UmweltPartnerschaft Hamburg.

Weitere Informationen unter www.uvhh.de