

## **Antrag**

**der Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese, Dennis Thering, Richard Seelmaecker,  
Dr. Anke Frieling, David Erkalp (CDU) und Fraktion**

**zu Drs. 22/3224**

**Betr.: Neue Köhlbrandquerung – Parlamentarische Beteiligung und Transparenz herstellen!**

Die Köhlbrandbrücke flankiert als wichtige Verkehrsachse im Hamburger Hafen dessen wirtschaftlichen Erfolg. Die technische und verkehrliche Nutzbarkeit der Brücke neigt sich jedoch zeitlich dem Ende zu: Der Betrieb der Köhlbrandbrücke soll – aufgrund des baulichen Zustandes und der steigenden Verkehrsbelastung – über das Jahr 2030 hinaus wirtschaftlich nicht mehr möglich sein (siehe zum Beispiel Drs. 21/11705, Drs. 21/12577, Drs. 22/2476 und Drs. 22/2558).

Mit der Erneuerung der Köhlbrandquerung steht Hamburg zweifellos vor einem Jahrhundert-Infrastrukturprojekt. Und die Zeit drängt.

Der Senat erkennt im Haushaltsplan-Entwurf 2021/2022 (Drs. 22/2400, Einzelplan 7.0 Sektion 4.3.3, Seite 165) an, dass eine barrierelose Köhlbrandquerung eine herausragende verkehrliche Bedeutung für den Hamburger Hafen hat. In dieser Drucksache heißt es hierzu weiter: „Die Variante einer Brücke wird nicht weiterverfolgt.“ Aus dieser Aussage ist abzuleiten, dass die Entscheidung zu einer Tunnellösung – zumindest seitens Senats – bereits gefallen ist.

Auch wenn sich die CDU-Fraktion seit vielen Jahren für eine neue Köhlbrandquerung in Form eines Tunnels ausgesprochen hat und dessen Planung ausdrücklich begrüßt, ist unverständlich, dass es bisher keine offizielle Bürgerschaftsdrucksache gibt, welche die Gründe für die Entscheidung aufzeigt. Die Bürgerschaft wurde weder über den Planungsstand noch über Kosten und Nutzen der verschiedenen Querungsvarianten informiert.

Zwar haben die Stadt Hamburg und der Bund im Februar 2020 eine erste Verständigung über die neue Köhlbrandquerung erzielt; diese Verständigung wurde anfänglich nicht veröffentlicht. Nunmehr wurde die Absichtserklärung auf Druck der CDU-Fraktion in das Transparenzportal der Freien und Hansestadt Hamburg eingestellt. Das ausgesprochen kurze Dokument lässt praktisch alle weiter gehenden Fragen offen. Der Bund stellt lediglich in Aussicht, dass eine Bundesförderung nach § 5a Bundesfernstraßengesetz erfolgen solle. Im Haushaltsplan-Entwurf 2021/2022 des Senats ist dementsprechend auch nur vage davon die Rede, dass eine finanzielle Beteiligung des Bundes an der neuen Querung „weiter mit dem Bund abzustimmen sein wird“ (Drs. 22/2400, Einzelplan 7.0, Sektion 4.3.3, Seite 165).

Darüber hinaus hatte Wirtschaftssenator Michael Westhagemann kürzlich im Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft erläutert, dass die neue Querung voraussichtlich bis 2034 – und damit vier Jahre nach Erreichen des kritischen Schwellenwerts bei der alten Brücke – fertiggestellt sein solle. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass Hamburg in den kommenden Jahren deutlich höhere Kosten für die Instandhaltung der bestehenden Brücke bereitstellen muss. Bereits heute liegen die Erhaltungskosten bei 1,5 bis 2 Millionen Euro pro Jahr.

Aufgrund der mangelnden Transparenz und des fehlenden Einbezugs der Bürgerschaft bleiben bis heute viele Fragen in Bezug auf das Infrastrukturprojekt Köhlbrandquerung ungeklärt. Die CDU-Fraktion fordert den Senat daher auf, gerade auch bei einem Projekt einer solchen Größenordnung und mit einer solchen erheblichen Relevanz für den gesamten Wirtschaftsstandort, die parlamentarische Beteiligung sowie die notwendige Transparenz sicherzustellen.

**Die Bürgerschaft fordert den Senat vor diesem Hintergrund auf,**

1. die Entscheidungsgrundlagen für die Abwägung zwischen den Querungsvarianten (Brücke und Tunnel) vorzulegen und dabei alle relevanten Aspekte – sowohl technischer und ökologischer als auch rechtlicher und finanzieller Art – darzulegen;
2. mitzuteilen, mit welchen Gesamtkosten für die Herstellung und Inbetriebnahme des Köhlbrandtunnels zu rechnen ist, welcher Anteil dabei auf die Freie und Hansestadt Hamburg entfällt und mit welchem Anteil sich der Bund an diesen Kosten beteiligen wird;
3. die rechtlichen Maßnahmen zur Herstellung der Baureife des Köhlbrandtunnels darzulegen, verbunden mit einem konkreten Zeitplan (Einreichung Planungsunterlagen, Genehmigungsverfahren, Unanfechtbarkeit der Genehmigung);
4. darzulegen, wie lange die eigentliche Bauphase des Köhlbrandtunnels dauern wird beziehungsweise mit welcher Dauer der Senat gegenwärtig plant;
5. detailliert darzustellen, welcher konkrete Aufwand für die Instandsetzung der bestehenden Brücke in den kommenden Jahren geplant ist;
6. der Bürgerschaft bis zum 30.06.2021 zu berichten.