



**Stellungnahme der Handelskammer Hamburg  
zum Bundesverkehrswegeplans 2030  
(Mai 2016)**

Hintergrund

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Norddeutschland mit seinen Seehäfen von herausragender Bedeutung. Die land- und seeseitige Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen, die wichtige Schnittstellen für den internationalen Warenverkehr darstellen, sind zudem für die Entwicklungsfähigkeit der gesamten deutschen im- und exportorientierten Wirtschaft elementar: Im Jahr 2010 sind 64 Prozent<sup>1</sup> des deutschen seewärtigen Außenhandels über die Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland abgewickelt worden. Das entspricht einem Volumen von 184 Millionen Tonnen und einem Warenwert von 359 Milliarden Euro, das perspektivisch noch weiter zunehmen wird. Gemäß der aktuellen Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums wird der Umschlag im Hamburger Hafen bis zum Jahr 2030 jährlich um 3,7 % zunehmen.<sup>2</sup> Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) sollte daher den Anforderungen an die Erreichbarkeit des größten deutschen Seehafens Rechnung tragen und eine anforderungsgerechte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur vorsehen.

Anforderungen an den BVWP 2030

Für eine bedarfsgerechte und zukunftsorientierte Verkehrsinfrastruktur ist eine grundlegende Reform des BVWP unverzichtbar. So ist neben der Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur eine Fokussierung des BVWP auf die Beseitigung von Engpässen im Hauptverkehrsnetz sowie eine bessere Anbindung von verkehrlichen Hauptaufkommenspunkten von zentraler Bedeutung. Mit Blick auf diese Anforderungen ist die entsprechende Kategorisierung der Projekte der „Ahrensburger Liste“<sup>3</sup> sowie der „Verkehrsdrehscheibe Hamburg“<sup>4</sup> im BVWP zwingend erforderlich. Darüber hinaus sollte die Planung von lokalen Infrastrukturprojekten, die keine überregionale Bedeutung haben (zum Beispiel Ortsumfahrungen), zukünftig außerhalb des BVWP erfolgen. Insgesamt sollte der BVWP zu einem integrierten Planungsinstrument und Finanzplan weiterentwickelt werden, um seiner strategischen Bedeutung gerecht zu werden und eine wie in der Vergangenheit signifikante Unterfinanzierung zu vermeiden. Neben einer ausreichenden finanziellen Ausstattung bedarf es zudem zusätzlicher Planungskapazitäten im Bund und den Ländern, um eine schnelle Realisierung der im BVWP befindlichen Projekte sicherstellen zu können.

Zusammenfassende Bewertung des BVWP 2030

Der nun vorgelegte Entwurf trägt diesen Anforderungen ganz überwiegend Rechnung. Insbesondere die Aufnahme der A1, der A7, der A26 Ost und des Elbe-Seiten-Kanals in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2030 ist positiv zu bewerten, da die Realisierung dieser Projekte die Erreichbarkeit und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Hamburg und der hier ansässigen Unternehmen stärken wird.

---

<sup>1</sup> Sonderauswertung der IHK Nord zur Seeverkehrsprognose 2030: <http://www.ihk-nord.de/produktmarken/maritime-wirtschaft-infrastruktur-seeverkehr/Themenfelder/1196252>

<sup>2</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?__blob=publicationFile)

<sup>3</sup> Im September 2008 einigten sich die fünf norddeutschen Bundesländer auf eine Liste von 24 vordringlich zu realisierenden Verkehrsprojekten. Die Ahrensburger Liste umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung.

<sup>4</sup> Die „Verkehrsdrehscheibe Hamburg“ ist eine Übersicht der Handelskammer Hamburg mit den für die Metropolregion Hamburg relevanten Infrastrukturprojekten. Die Verkehrsdrehscheibe wurde im Oktober 2010 durch das Plenum der Handelskammer Hamburg.

Gleiches gilt für die explizite Aufnahme der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals. Dennoch ergibt sich aus Sicht der Hamburger Wirtschaft in einigen Punkten Nachbesserungsbedarf:

- Ostumfahrung Hamburgs: Im Rahmen des BVWP 2030 wurde nur einer von vier Abschnitten der A21 in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden. Um jedoch die erforderliche Entlastungs- und Netzwirkung in Hamburgs Osten sicherzustellen, ist die Aufnahme der weiteren drei Abschnitte (mit einer Länge von insgesamt 32 km) in die gleiche Kategorie ebenfalls erforderlich. Erst mit der Realisierung dieser drei Abschnitte wird der heutige Engpass für Verkehre insbesondere aber für Verkehre, die Ziel und Quelle nicht in Hamburg haben, aufgelöst und die volle Umfahrungswirkung für Hamburg im Osten realisiert. Hiervon würde der gesamte Wirtschaftsstandort Hamburg erheblich profitieren.
- Schieneninfrastruktur südlich von Hamburg („optimiertes Alpha-E“): Der Bestandsausbau der Schieneninfrastruktur auf der Relation zwischen Hamburg, Bremen und Hannover („optimiertes Alpha-E“) ist aus Sicht der Hamburger Wirtschaft grundsätzlich zu begrüßen. In diesem Zusammenhang ist jedoch ausdrücklich daraufhin zu weisen, dass dieser nicht einmal das bis 2030 prognostizierte Wachstum im Güterverkehr für die deutschen Seehäfen aufnehmen kann, dies haben die Gutachter (BVU) schriftlich bestätigt. Vor diesem Hintergrund ist die Prüfung einer zusätzlichen Neubautrasse in Nord-Süd-Richtung erforderlich.
- Drittes Gleis Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg: Die Realisierung eines dritten Gleises zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg kann als Mischprojekt eine positive Wirkung für den Güterverkehr, den Personenfernverkehr und zusätzlich für den SPNV in und um Hamburg entfalten. Nur durch diese Maßnahme können die dringend notwendigen zusätzlichen Gleiskapazitäten im Hamburger Hauptbahnhof geschaffen werden, weswegen die Aufnahme dieses Projektes in den „Vordringlichen Bedarf“ erforderlich ist.