

## 1 Gesamtprojekt

### A 26 AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn

#### 1.1 Übersicht

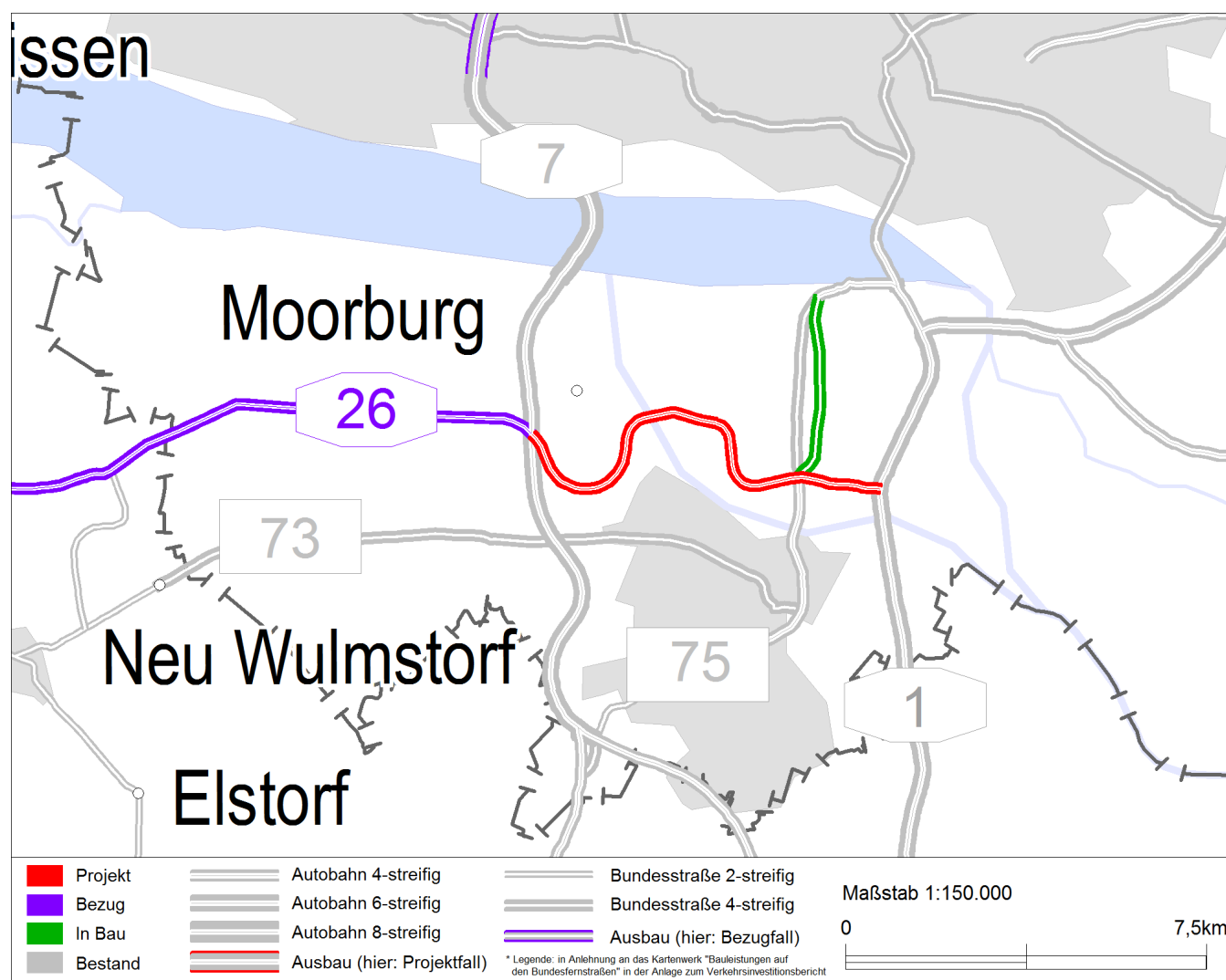


Abb. 1: Lage der Maßnahme

#### 1.2 Grunddaten

Projektnummer	A26-G10-HH
Bundesland	Hamburg
Straße	A 26
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	9,7 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	4-streifiger Neubau
Planungsstände	Linie bestimmt / Trassenführung festgelegt am 15.02.2011
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	32.000 Kfz/24h

Dringlichkeitseinstufung		Vordringlicher Bedarf (VB)	
Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
<b>Gesamtprojektkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	895,9	-	-
<b>Ausbau-/Neubaukosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	895,9	davon	
		Länder	10,8
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
Summe Dritter	10,8		
<b>Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
<b>Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP</b> (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	885,1	-	-
<b>Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten</b> (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 <sup>1)</sup> )	861,6	-	-

1) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	3,3
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

## Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und des weit fortgeschrittenen Planungsstandes erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

Zudem ist das Vorhaben für die Hinterlandanbindung der Seehäfen bedeutsam.

## Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Die Region Hamburg ist aufgrund ihrer verkehrsgeografischen Lage und der Bedeutung fuer die Hafenwirtschaft in besonderem Maße von Verkehrszunahmen betroffen. Ein leistungsfähiges Straßennetz ist unabdingbare Voraussetzung zur Vermeidung von Engpaessen und negativen Umweltauswirkungen. Die Verkehrswirksamkeit der HQS wurde durch hohe Buendelungswirkungen mit Verkehrsstaerken im Jahr 2025 von 42.200 bis 56.600 Kfz/24 h und dem Lkw-Anteil von 24 bis 28 % nachgewiesen. Durch den Lueckenschluss im Bundesfernstraßennetz wird insbesondere nach Fertigstellung der westlichen A 26 eine Verbesserung des Verkehrsflusses fuer den ueberregionalen West-Ost-Verkehr erreicht. Dieser fuehrt zur Transportkostensenkung und gleichzeitig zur Beseitigung von vorhandenen Engpaessen zum Hamburger Hafen. Mit der verbesserten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens wird die Gueterversorgung und die Zuverlaessigkeit von Transporten sichergestellt sowie die Wettbewerbsfaehigkeit der Unternehmen gestaerkt. Die Verkehrssicherheit wird erhoehet und die Zahl der Unfaelle und Verunglueckten reduziert. Mit dem Neubau erfolgt auch eine Reduzierung der Laerm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in den innerstaedischen Wohnquartieren insbesondere im Stadtteil Harburg, die zur Verbesserung der Lebensqualitaet fuehrt.

## 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

---

### Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

LPL\_1\_1\_A26-G10-HH\_Lageplan.pdf (3.2MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Hamburg

### Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Hamburg
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Hamburg, Freie und Hansestadt
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Hamburg-Bergedorf - Harburg (023)

## 1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

---

Es wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Die anderen untersuchten Varianten wurden unter Berücksichtigung der 6 Zielfelder Verkehrliche Wirkungen, Technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Artenschutz/Natura 2000, Stadtentwicklung/Stadtbild, Hafenbelange/Hafenwirtschaft, Kosten einschl. Folgemaßnahmen ausgeschlossen. Die artenschutzrechtlich besser beurteilte, städtebauliche Planungsrandbedingungen wenig beachtende und die technischen Projektziele nicht erreichende Nordvariante 1 (Nichteinhaltung geforderter Durchfahrthoehen fuer die Schifffahrt) ist bei einer gleichzeitig erheblichen Kostensteigerung keine zumutbare Alternative. Ausbaumöglichkeiten im Zuge von vorhandenen Straßen (0+Variante), die durch die bestehende Bebauung stark eingeschränkt sind, wurden bereits ausgeschöpft. Verkehrsträgeralternativen werden mit dem 2gleisigen Ausbau der Hafenbahn parallel zum Neubau der A 26-Ost geschaffen.

## 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).

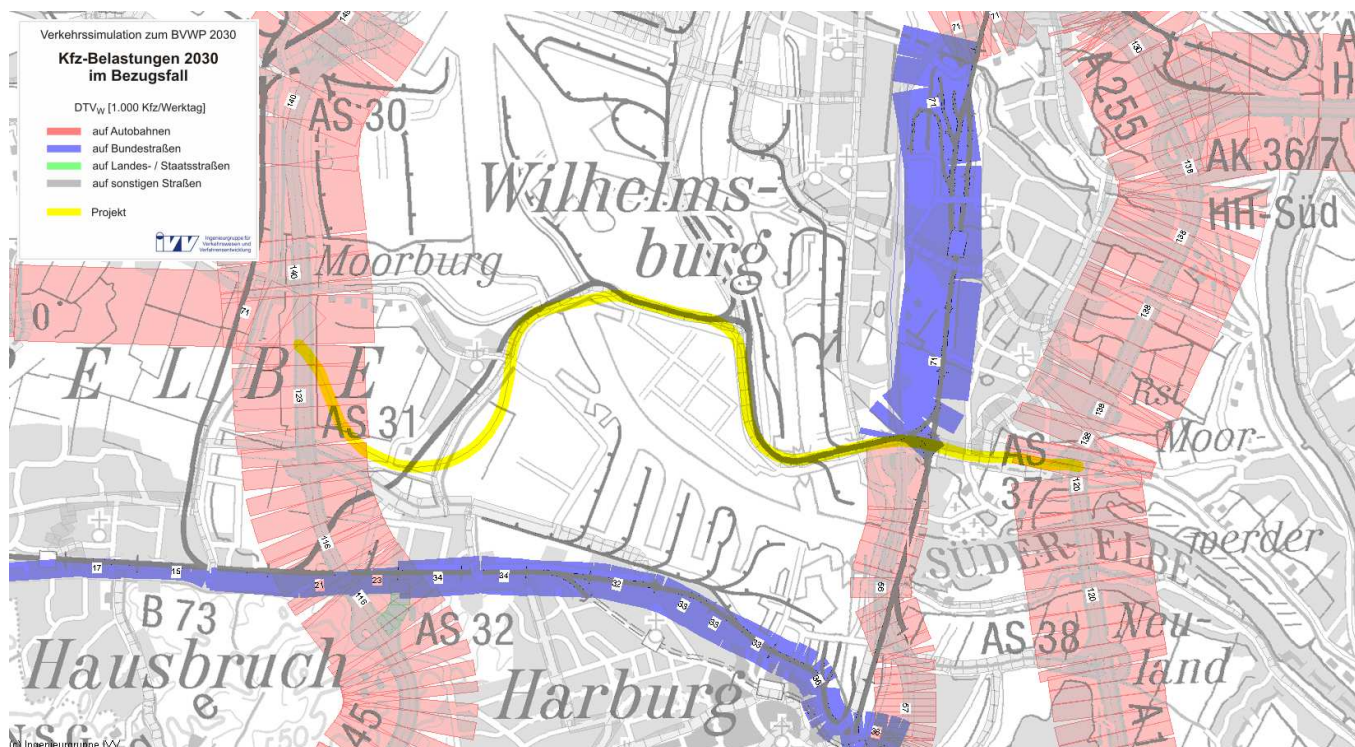


Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Bezugsfall 2030

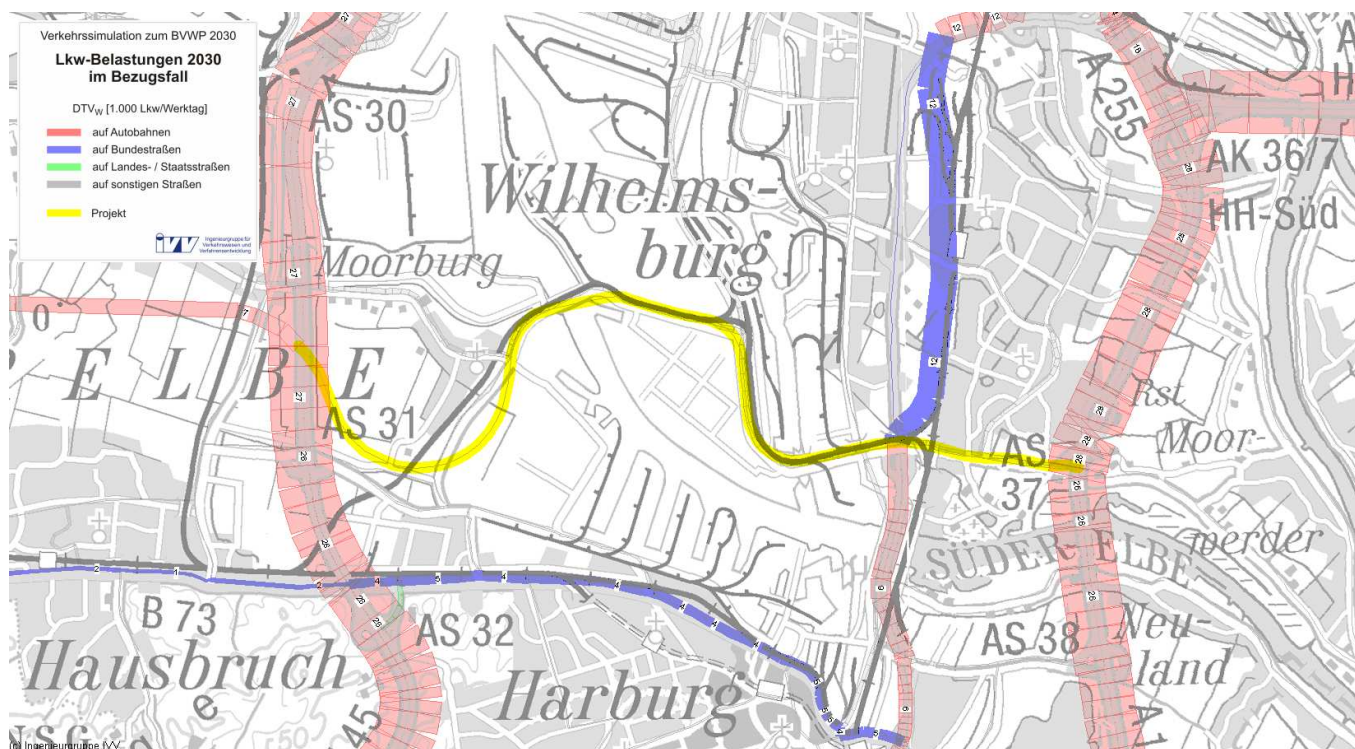


Abb. 3: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Bezugsfall 2030

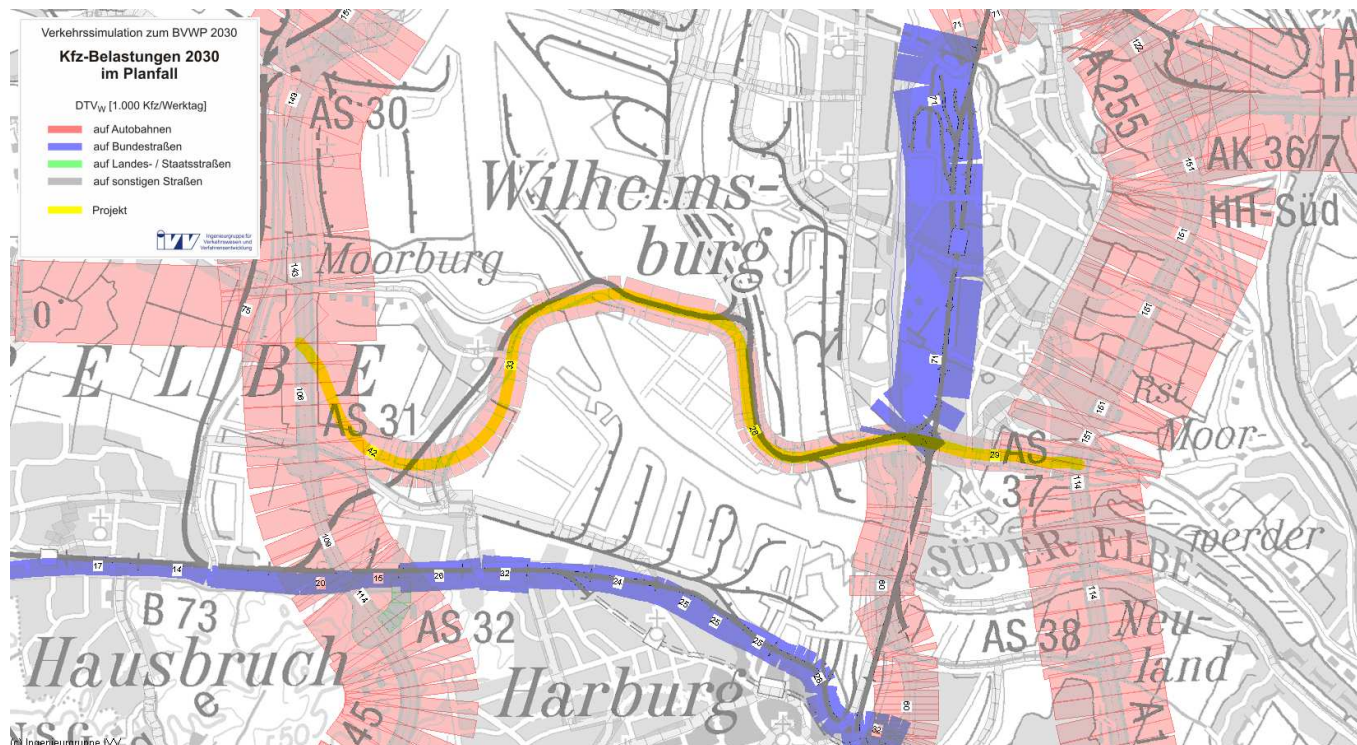


Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Planfall 2030

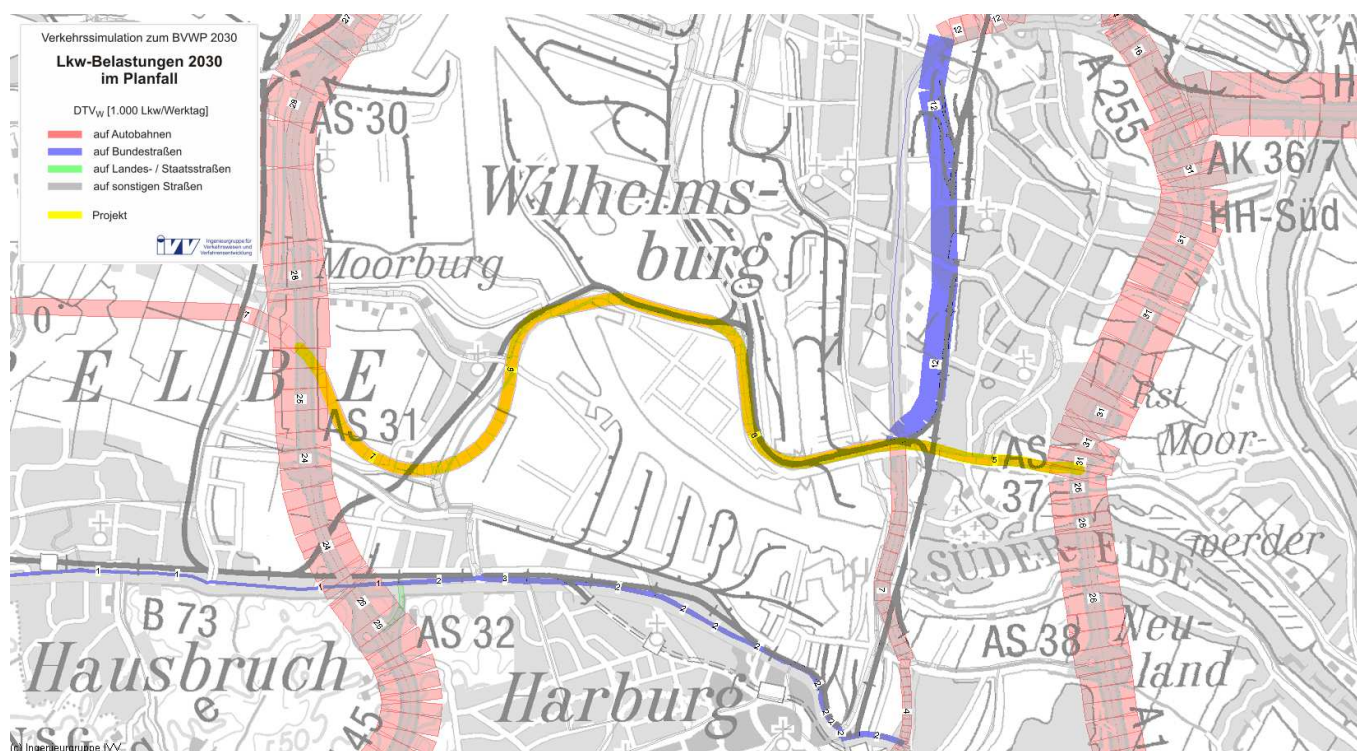


Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Planfall 2030

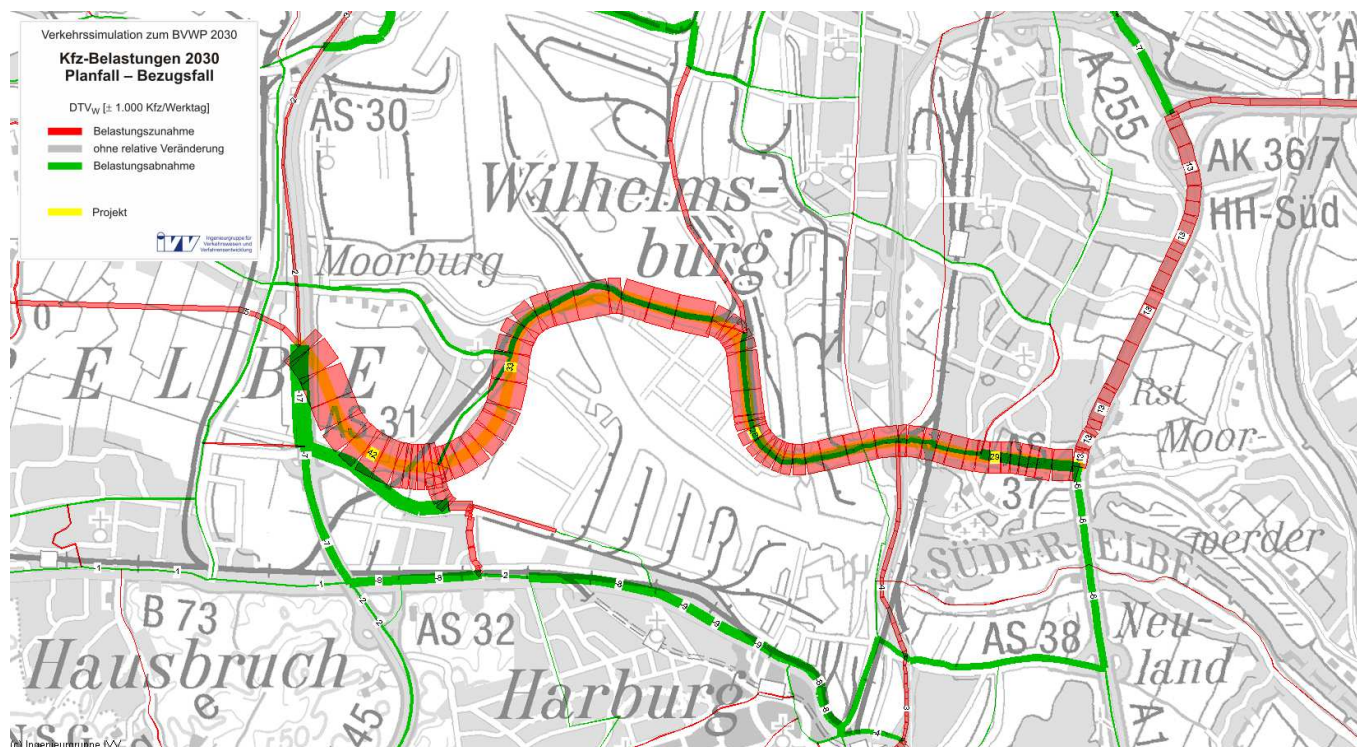


Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTW<sub>w</sub> zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

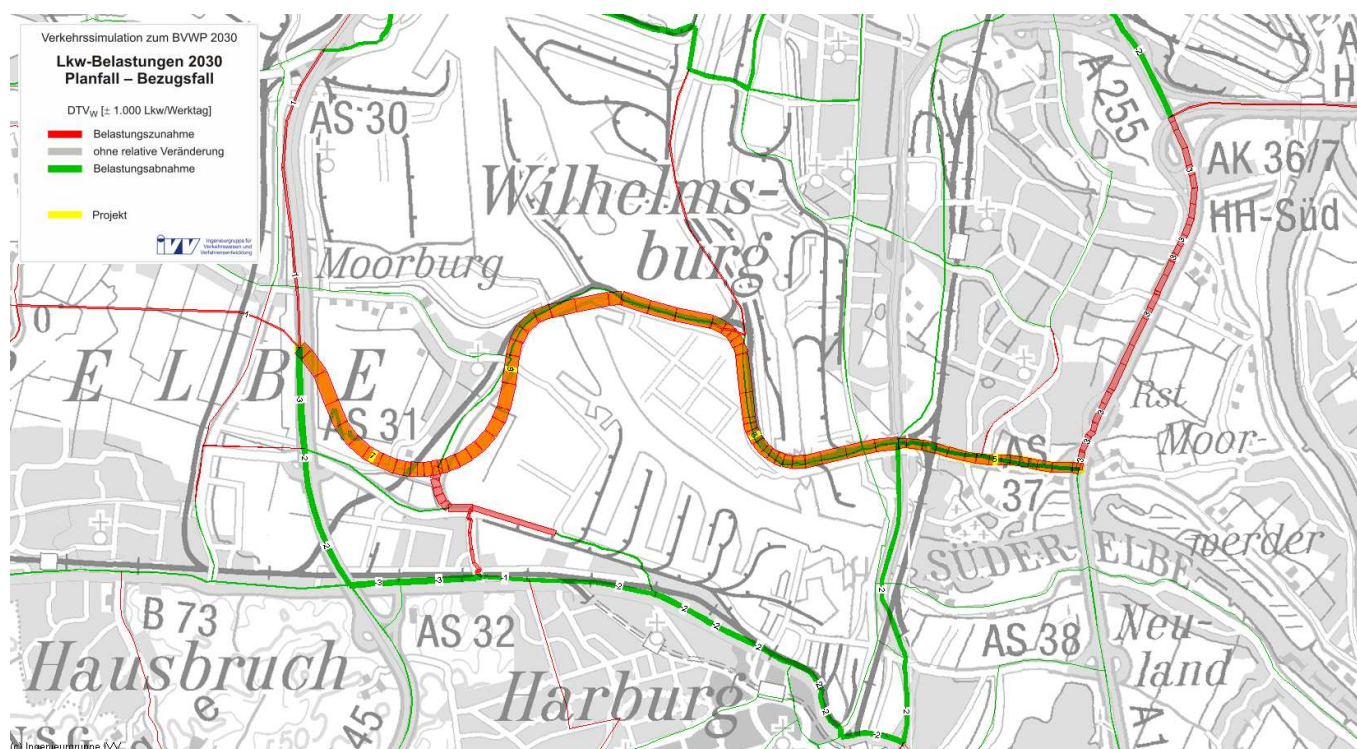


Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTW<sub>w</sub> zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

## 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen
<b>Verkehrsbelastungen auf dem Projekt</b> mittlere Kfz-Belastungen im Bezugsfall im Planfall mittlerer Lkw-Anteil im Bezugsfall im Planfall	0 Kfz/Tag 32.000 Kfz/Tag 0 % 16 %
<b>Verkehrswirkungen im Planfall</b> Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> im Personenverkehr ( <b>PV</b> ) davon aus verlagertem Verkehr davon aus induziertem Verkehr Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im <b>PV</b> davon aus verlagertem Verkehr davon aus induziertem Verkehr Veränderung der <b>Reisezeit</b> im <b>PV</b> davon aus verlagertem Verkehr davon aus induziertem Verkehr	59,04 Mio. Pkw-km/a (87 % Fahrzweck Privat, 13 % Fahrzweck Geschäft) 6,31 Mio. Pkw-km/a 61,71 Mio. Pkw-km/a -5,49 Mio. Pkw-h/a (87 % Fahrzweck Privat, 13 % Fahrzweck Geschäft) 0,09 Mio. Pkw-h/a 0,65 Mio. Pkw-h/a -7,59 Mio. Personen-h/a (90 % Fahrzweck Privat, 10 % Fahrzweck Geschäft) 0,14 Mio. Personen-h/a 0,89 Mio. Personen-h/a
Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> Güterverkehr ( <b>GV</b> ) Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im <b>GV</b> Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten < 50 km Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten ≥ 50 km	4,12 Mio. Lkw-km/a -0,85 Mio. Lkw-h/a -0,51 Mio. Lkw-h/a -0,34 Mio. Lkw-h/a
Veränderung der <b>Kraftstoffverbräuche (PV+GV)</b> Benzin Diesel Gas Elektro	1,90 Mio. l/a 1,07 Mio. l/a 0,75 Mio. l/a 1,23 Mio. kWh/a

Veränderung der <b>Abgasemissionen (PV+GV)</b>	Pkw	Lkw	Kfz
Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	15,26	3,20	18,47 t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	122,68	2,60	125,28 t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )	10.169,57	-507,20	9.662,37 t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	2,69	0,10	2,78 t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	0,38	0,02	0,40 t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	0,24	-0,00	0,23 t/a
<b>Veränderung der Zuverlässigkeit</b>			
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen		11,16	Tsd. h/a
<b>Veränderung der Trennwirkungen</b>		-36,55	Tsd. Personen-h/a



## 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
<b>Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr</b>	<b>NB</b>	<b>28,040</b>	<b>723,702</b>
Fahrzeughaltekosten		6,184	159,610
Betriebsführungskosten (Personal)		34,419	888,336
Betriebsführungskosten (Betrieb)		-12,563	-324,245
<b>Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege</b>	<b>NW</b>	<b>-0,293</b>	<b>-7,558</b>
<b>Veränderung der Verkehrssicherheit</b>	<b>NS</b>	<b>5,258</b>	<b>135,716</b>
<b>Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr</b>	<b>NRZ</b>	<b>42,687</b>	<b>1.101,731</b>
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		4,610	118,987
<b>Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr</b>	<b>NTZ</b>	<b>2,442</b>	<b>63,019</b>
<b>Veränderung der impliziten Nutzen</b>	<b>NI</b>	<b>19,057</b>	<b>491,854</b>
<b>Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur</b>	<b>NL</b>	<b>-0,616</b>	<b>-15,886</b>
<b>Veränderung der Geräuschbelastung</b>	<b>NG</b>	<b>-0,642</b>	<b>-16,562</b>
Innerorts	NGi	0,319	8,238
Ausserorts	NGa	-0,961	-24,800
<b>Veränderung der Abgasbelastungen</b>	<b>NA</b>	<b>-1,710</b>	<b>-44,146</b>
Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	NA1	-0,284	-7,339
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	-0,008	-0,200
Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )	NA3	-1,401	-36,160
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	-0,005	-0,122
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	-0,009	-0,245
Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	NA6	-0,003	-0,079
<b>Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen</b>	<b>NT</b>	<b>0,234</b>	<b>6,037</b>
<b>Veränderung der Zuverlässigkeit</b>	<b>NZ</b>	<b>1,231</b>	<b>31,764</b>
<b>Gesamtnutzen</b>		<b>95,688</b>	<b>2.469,668</b>

### Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	129,44	-
Aus- und Neubaukosten	732,16	-
<b>Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten</b>	<b>861,60</b>	<b>741,765</b>

### Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	2.469,7 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	741,8 Mio. €
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)</b>	<b>3,3</b>

<b>Grundlagen der Barwertermittlung</b>	
Dauer der noch ausstehenden Planungen	138 Monate
Dauer der Bauphase	48 Monate
Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer)	46 Jahre

## 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

### Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert]	-76,594
Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	mittel
<p>Das Neubauprojekt verläuft in der Stadt Hamburg und verbindet die A 7 mit der A1. Dabei wird die Süderelbe mit einer Großbrücke gequert, die eine nationale Lebensraumachse der Feuchtlebensräume ist. In Moorburg am Bauanfang wird ein Landschaftsschutzgebiet, das auch Kern- und Großraum der Feuchtlebensräume ist, gequert. Es ist bedeutsam für Brutvögel und bedarf laut Angaben des Landes eines Ausnahmeverfahrens. Am Bauende liegt ein FFH-Gebiet mit Kernraum (Feuchtlebensräume) in der Wirkzone, das als NSG ausgewiesen ist. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden.</p>	

### Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

#### Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierter Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewertung	
		Differenz	Planfall-Bezugsfall	Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.1	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	-	-	-	-
	Neubelastung oder stärker betroffen	0	Einw.	-	-
	Entlastung	985	Einw.	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-0,961	-24,800
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> ) (bestehend aus CO <sub>2</sub> aus Betrieb und CO <sub>2</sub> -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	13.907,356	t/a	-2,017	-52,046
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	18,465	t/a	-0,284	-7,339
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	125,276	t/a	-0,008	-0,200
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	2,780	t/a	-0,005	-0,122
	Feinstaub-Emissionen	0,404	t/a	-0,009	-0,245
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	0,233	t/a	-0,003	-0,079
	<b>Nutzensumme Umwelt</b>				<b>-76,594</b>

**Umweltbeitrag Teil 2**

(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung				Bewertung  je Kriterium
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	0,6	ha	0,06	ha/km	mittel
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					mittel
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	1	Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	15,0	ha	1,54	ha/km	hoch
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					mittel
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	1,9	km	0,19	km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	0,0	km	0,00	km/km	-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0	Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	-	Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	41,6	ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	0,0	ha	-	-	gering
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	20,7	ha	2,13	ha/km	mittel

**Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte**

1	Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten	-
2	<b>Querungshilfen eingeplant</b>	<b>X</b>
3	Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen	-
4	Sonstiges:	-
		-
	Die zusätzlichen Sachverhalte führen	
	zur Heraufstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht kritischer eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-
	zu keiner Veränderung des Ergebnisses	X
	zur Herabstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht weniger kritisch eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-



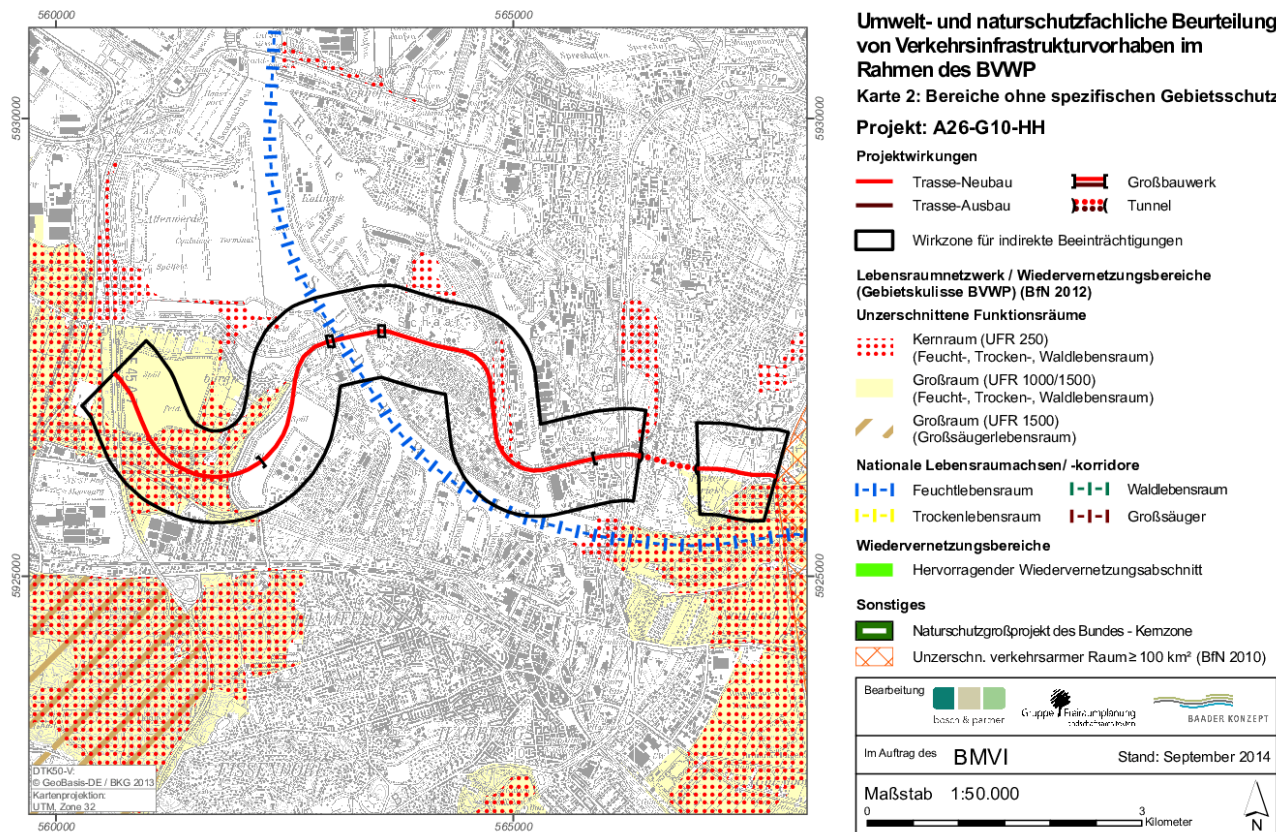


Abb. 9: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

## **1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)**

---

Nicht bewertungsrelevant.

## **1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)**

---

Nicht bewertungsrelevant.



## **1.11 Ergänzende Betrachtungen**

---

Nicht bewertungsrelevant.