

## Hamburg braucht besseres als eine neue Stadtautobahn

### Zur „Hafenquerspange“ A26-Ost im Bundesverkehrswegeplan 2030

1979 wurde die „irre Vision einer Hamburger Stadtautobahn“ (Oliver Schirg, Hamburger Abendblatt, online, 26.März 2016) aufgegeben, weil es Bürgerwiderstand gab und die Erkenntnis, dass Stadtautobahnen die Entwicklung lebendiger Stadtteile konterkarieren. Eine Stadtautobahn südlich der Norderelbe dagegen wurde massiv, aber erfolglos voran getrieben, die Hafenquerspange, bis 2009 durch den Norden, seither durch den Süden Wilhelmsburgs.



Das Bundesverkehrsministerium hat jetzt einen Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BWVP) vorgelegt, in dem die von Hamburg angemeldeten Projekte bewertet werden. Falls dieser Entwurf vom Bund beschlossen wird und Geld vorhanden ist, kann die Hafenquerspange, nun A26-Ost genannt, gebaut werden. Die dem Bund und Bundesländern gehörende, aber private DEGES, die das Projekt seit acht Jahren plant, rechnet mit einer Fertigstellung der A26-Ost bis 2025.

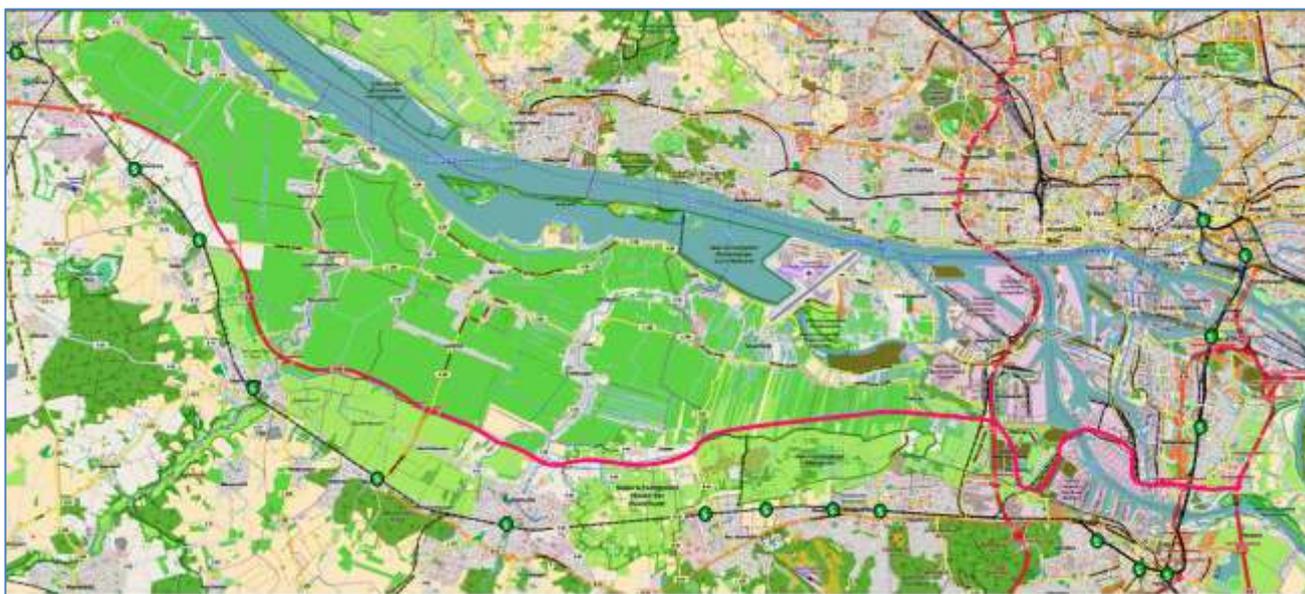
Die A26-Ost ist bei jetzigen Preisen auf 900 Mio. Euro veranschlagt und soll in „Öffentlich-Privater-Partnerschaft“ gebaut und betrieben werden, wobei der Private Träger unabhängig von der tatsächlichen Auslastung Gewinn bringend bezahlt wird.

Für naive Hamburger Politiker, die auf die von Berlin verheißenen Millionen starren, erscheint eine Stadtautobahn auf Bundeskosten wie ein Geschenk des Himmels; aber es wird sich als Danaergeschenk erweisen, das Hamburg viel mehr schadet als nützt.

# 1 A26-Ost: „Raus aus der S-Bahn – Rauf auf die Autobahn“ - Hamburg baucht aber mehr ÖPNV und weniger Autopendler

## Folgen einer A26-Ost:

Nach der Projektbeschreibung der A26-Ost sollen 60 Mio.PKW-km/Jahr und damit der größte Teil der von PKW gefahrenen Kilometern aus „induziertem Verkehr“ stammen. Das sind mehr oder auch längere Fahrten, weil man die schöne Autobahn hat: Da fährt man abends von Stade noch mal schnell zu einem Konzert nach Hamburg, kauft weiter weg ein oder verbringt den Sonnabend an der Ostsee. Hauptsächlich aber ist es der Pendlerverkehr, bei dem die „Ausstattungsqualität der zur Wahl stehenden Verkehrsmittel oder auch die persönliche Einstellung des Einzelnen zu diesen Verkehrsmitteln“ (BVWP, S. 61) dazu führt, dass man nicht mit der chronisch voll gedrängten S-Bahn oder dem Metronom fährt, sondern auf der neuen Autobahn. **Dieser Umstieg von der S-Bahn auf die Autobahn wird nach dem Bundesverkehrswegeplan als Nutzen von ½ Milliarde Euro gerechnet, der die Autobahn mit begründet.** Die Verlagerung von Personenverkehr von der S-Bahn auf eine neue Autobahn bringt Staus, Schadstoffe und Lärm auch mitten nach Hamburg.



Die Autobahn holt die Pendler von der parallelen übervollen S-Bahn weg.

## Die Alternative:

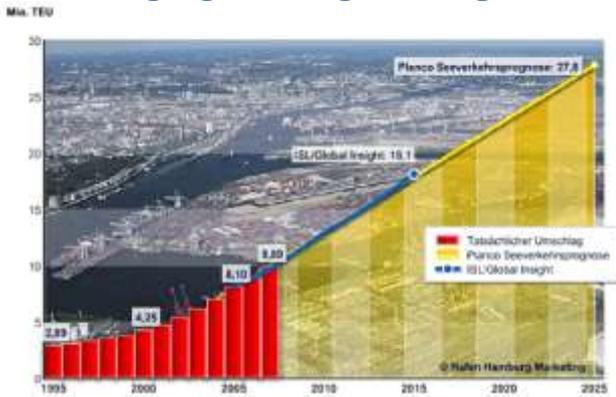
Die S-Bahn zwischen Stade, Buxtehude, Harburg und Hamburg ist eine große Errungenschaft. Weil sie zu selten fährt, die Züge zu kurz sind und man sich am Hauptbahnhof in den Zug drängen muss, wird sie immer weniger attraktiv. Die Pläne für eine entlastende S32 müssen endlich verwirklicht werden, die Züge nach Stade müssen öfters fahren. Dazu reichen die für den Ersatz veralteter S-Bahnen bestellten neuen Wagen nicht aus. Notwendig ist auch die lange geplante und dann zurück gezogene Haltestelle Bostelbek. Eine gute S-Bahn-Verbindung mit angepassten Bussen kann viel mehr Menschen als bisher von der Straße holen. Das nützt auch den Straßen in Harburg wie der B73.

## 2 Der Hafen braucht eine funktionsfähige Haupthafenroute

### Folgen einer A26-Ost:

Grundlage der Planung sind Prognosen von 2007, nach denen sich der Containerumschlag von damals fast 10 auf 18 Mio. TEU im Jahr 2015 erhöhen würde und zusätzliche Containerterminals in Steinwerder und Moorburg gebaut werden sollten, die nahe an der Trasse der A26-Ost gelegen hätten. **Tatsächlich gab es überhaupt kein Wachstum des Containerumschlags, im Jahr 2015 waren es weniger als 9 Mio. TEU.** Die Planungen für neue Containerterminals sind aufgegeben. In der Planung der A 26.Ost ist nur ein geringfügiger LKW-Anteil aus dem Hafen veranschlagt. Sie hat keinen relevanten Nutzen für den Hafenverkehr.

#### Der Planung zugrunde liegende Prognose



Prognose für 2015: 18,1 Millionen TEU

#### Reale Entwicklung: nie mehr als 2007



Realität 2015: 8,85 Millionen TEU

### Die Alternative:



Die HPA weist schon lange auf den Vorrang hin, den eine neue Köhlbrandquerung haben muss. Diese aber wird vom Bund nicht mit bezahlt werden, wenn jetzt mit der Begründung des Hinterlandverkehrs eine neue Autobahn gebaut wird.

Für den Osten der Haupthafenroute wurde bei der Olympiaplanung ein Tunnel zwischen dem Veddeler Damm und dem Anschluss der A253 geplant. Dieses könnte vor allem für die sonst belastete Veddel eine Lösung sein.

### 3 Hamburg braucht Wohnungsbau für eine wachsende Stadt

#### Folgen einer A26-Ost:

Im Süden Wilhelmsburgs sah die IBA am Hauland eine Siedlung mit „Klimahäusern“ vor. Die Handelskammer brachte schon 2004 Wohnbebauung um die Kornweide herum in die Diskussion. Wird die A26-Ost gebaut, durchschneidet sie direkt das von der Handelskammer angesprochene Gebiet und verhindert auch Wohnungsbau am Hauland neben einer dann Dreifachtrasse von Bahn, hoch geständerter Autobahn und der nach wie vor stark befahrenen Kornweide.



Planung im Bereich Wilhelmsburg

#### Die Alternative:

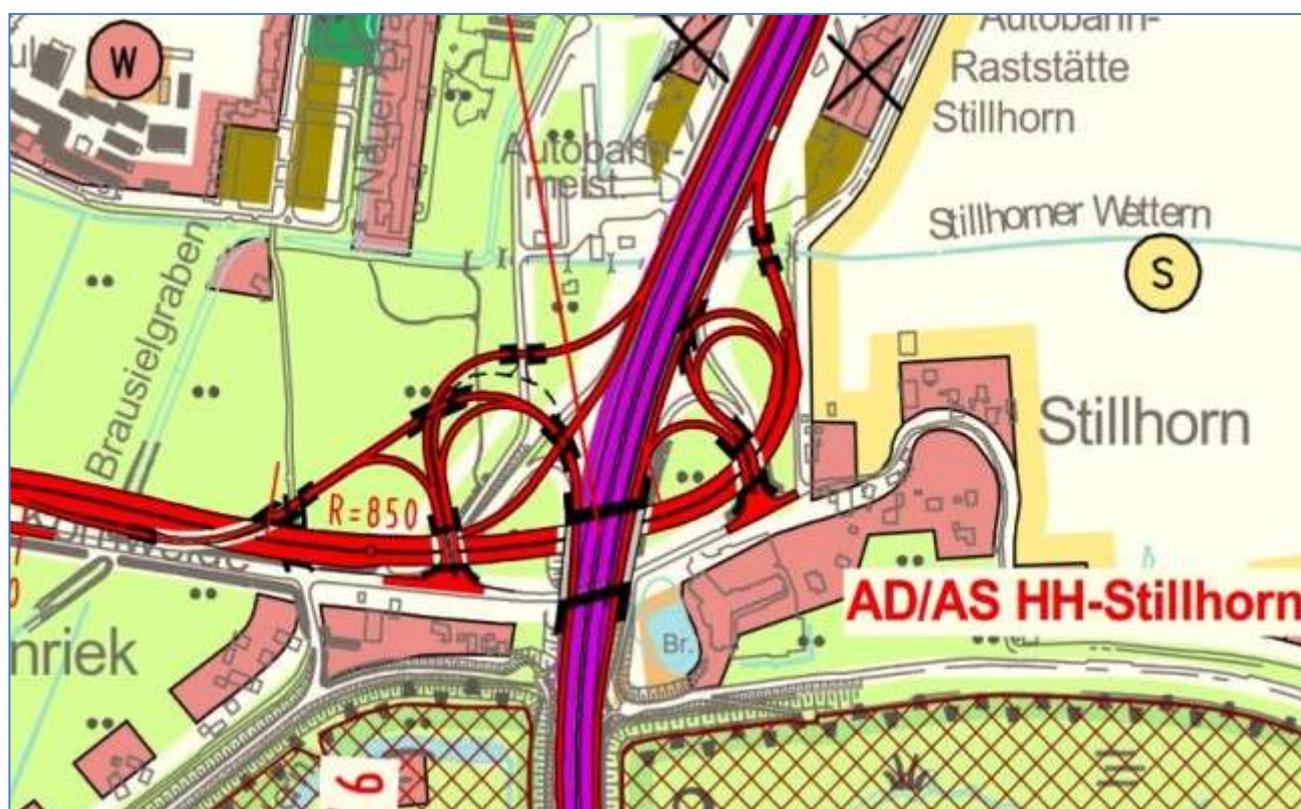
Ohne neue Autobahn kann Wilhelmsburg der Vorreiter beim Wachstum der Stadt bleiben. Ob es, wie die Handelskammer vorgeschlagen hat, einmal 100.000 Bewohner werden oder wie viele auch immer, ist in der Zukunft zu entscheiden. Der baldige Bau einer Hochbahn (als Verlängerung der U4) über Wilhelmsburg bis Harburg wird Wohnungsbau in großem Umfang nach sich ziehen. Beim Bau einer Autobahn aber ist der Stadtteil für alle Zeiten so zerschnitten, dass Stadtentwicklung im Süden nicht mehr möglich ist.

## 4 Hamburg braucht lebendige Stadtteile im Süden

### Folgen einer A 26-Ost:

Wilhelmsburg und Moorburg sind schon jetzt gebeutelt von Verkehrsstrassen. Eine zusätzliche Autobahn (die Kornweide soll ja weiter erhalten bleiben) entlastet keine Wohnstraßen, sondern führt mehr Verkehr in die Stadtteile. Sie verschlechtert massiv die Lebensbedingungen in Wilhelmsburg und Moorburg. **Ganz besonders gilt das für die große Wohnsiedlung Kirchdorf-Süd, die dann mitten im Autobahndreieck liegt.**

Eine Autobahn durch Wilhelmsburg hat auch für Harburg nicht den versprochenen Nutzen. Auch wenn der Verkehr auf der B73 leicht reduziert wird, bleibt die Trennwirkung der Buxtehuder Straße aufgrund ihrer Lage als Doppeltrasse mit der Bahn bestehen.



Die geplante Anschlussstelle an die A1 in Stillhorn – direkt neben der Großsiedlung Kirchdorf-Süd und dem Naturschutzgebiet Heuckenlock

### Die Alternative:

Öffentlicher Nahverkehr vor allem auf der Schiene muss den Personenverkehr von den belastenden Durchgangstrassen auf die Bahn verlagern. Für den Hafenvverkehr braucht es ein entlastendes Führungskonzept für die Wohnstraßen, wie es schon einmal von der HPA für Wilhelmsburg vorgelegt wurde. Auch großflächiges Tempo 30 kann nicht nur den Radverkehr fördern, sondern auch Menschen dazu bewegen, stärker den ÖPNV zu nutzen.

## 5 Hamburg muss Umweltfreundliche Stadt werden

### Folgen einer A26-Ost:

| Nr. | Kriterium   | Beschreibung |                         | Bewertung            |                     |
|-----|---|--------------|-------------------------|----------------------|---------------------|
|     |   | Differenz    | Planfall-<br>Bezugsfall | Nutzen<br>[Mio. €/a] | Barwert<br>[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>      |

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html>

In der Projektinformation zur A26-Ost sind alle umweltbezogenen Faktoren mit negativem Vorzeichen versehen: **Die Autobahn bringt mehr Lärm, mehr Abgasbelastung, viel mehr CO2 Emissionen.** Die EU hat gerade von Hamburg ein besseres Verkehrskonzept zur Reduzierung der Schadstoffe verlangt; eine neue Autobahn hat sie damit nicht gemeint. Die Autobahn gefährdet massiv den Artenschutz, weshalb Hamburg auch nach dem Willen des Bundesverkehrsministeriums ein weit reichendes Ausnahmeverfahren in Gang setzen müsste. Naturschutzvorrangflächen werden beeinträchtigt, Lebensraumachsen zerschnitten. Dass das Projekt bei alledem die Umwelt nur „mittel“ betreffen soll, wie es in der Projektbeschreibung heißt, ist nicht nachzuvollziehen. Ein besonderer Verstoß gegen das Gebot der Nachhaltigkeit aber ist, dass die Autobahn die Pendler praktisch aus der S-Bahn auf die Straße zurück holen soll.

### Alternative:

Grundsätze einer nachhaltigen und umweltgerechten Verkehrspolitik sind

- Vermeidung von unnötigem motorisierten Verkehr z.B. durch Quartier mit kurzen Entfernungen oder Transport- Einsparungen im Güterverkehr<sup>1</sup>
- Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel wie den ÖPNV und den Umweltverbund
- Umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung von Verkehr durch entsprechende Steuerung und Schutzmaßnahmen.

<sup>1</sup> So lobt der Senat z.B., dass durch kooperative Leercontainerlogistik mehrere Hunderttausend Fahrten eingespart werden können, (HA, 19.54.2016)

## 6 Auch für Wilhelmsburg gilt: „Ohne Dach ist Krach“

Wenn aber gegen alle Vernunft diese Autobahn doch gebaut wird, dann müssen wenigstens die Erfahrungen von der A7 berücksichtigt werden. Man darf nicht auf eine Stadtreparatur in 30 oder 40 Jahren warten, sondern muss vorbeugen.



Es ist notwendig und möglich, dass die gesamte A26-Ost in Wilhelmsburg in einem gedeckeltem Trog bzw. einem Tunnel liegt. Dieses muss unmittelbar östlich des Reiherstiegs beginnen. Es darf dann dort keine Hochstraße und keine Brücken über die Reichsstraße geben, im Osten ist der geplante Trog auf ganzer Strecke bis zur A1 zu überdecken. Wenn dieses geschieht, können die schädlichen Auswirkungen auf jetzige und künftige Wohngebiete wenigstens gemildert werden.

## 7 Möglichkeiten der Stellungnahme bis 2.Mai 2016

Wo findet man die Unterlagen des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans (BWVP)?

### Allgemeine Informationen

[http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegplan2030/BVWP2030Einsehen/bvwp2030-einsehen\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegplan2030/BVWP2030Einsehen/bvwp2030-einsehen_node.html) mit weiteren Links

### Projektdossier zur A26-Ost:

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html>

### Stellungnahmen können eingereicht werden

- bis 28.4.2016 abschicken an Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat G12, Invalidenstraße 44, D – 10115 Berlin, Stichwort „BVWP 2030“
- oder elektronisch bis 2.5.2016 (max. 10.000 Zeichen, keine Formatierung und Grafiken): [www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme\\_node.html](http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/StellungnahmeAbgeben/stellungnahme_node.html)