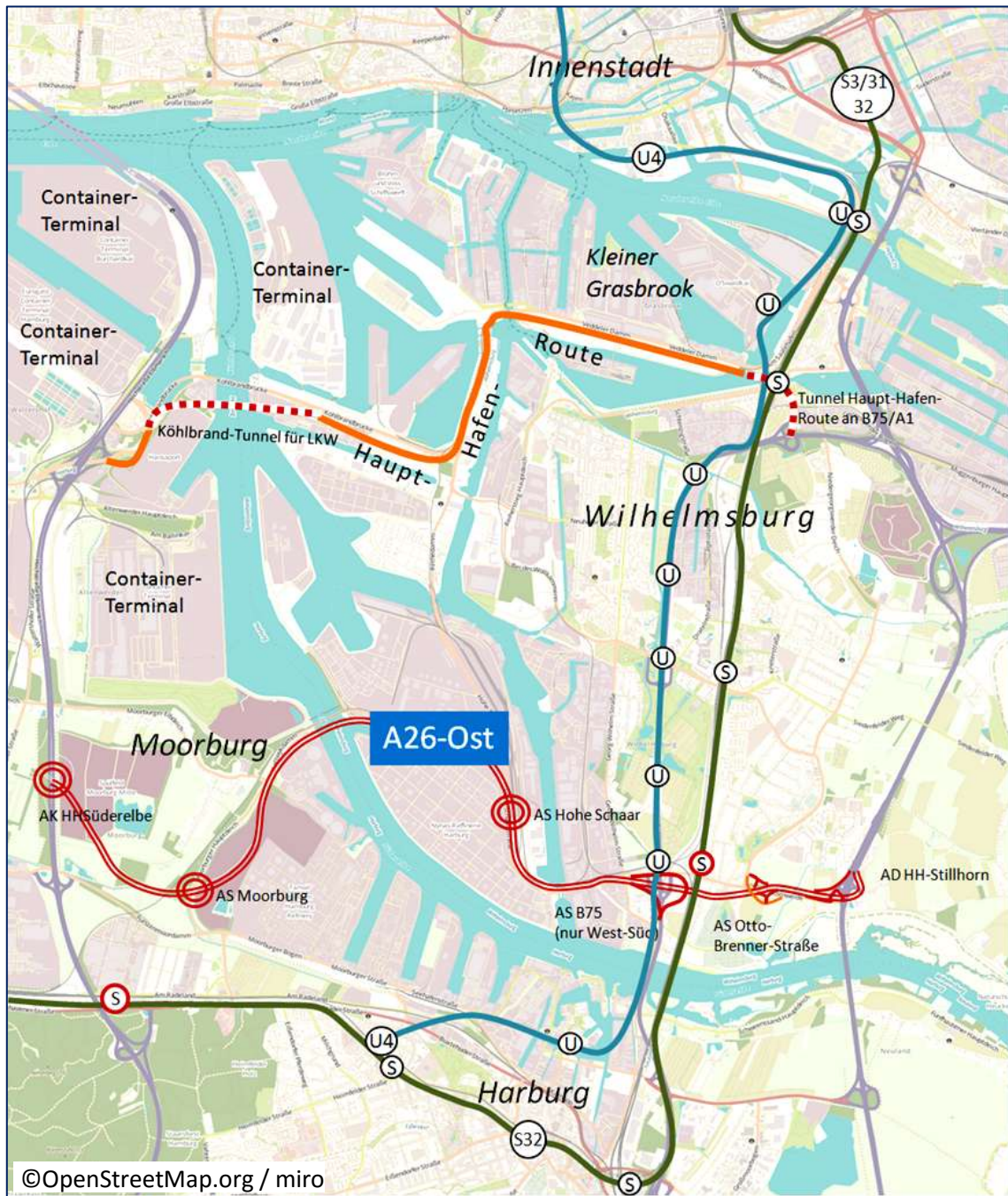


HAMBURG BRAUCHT BESSERES ALS EINE NEUE STADTAUTOBAHN

ALTERNATIVEN ZUR A26-OST / HAFENQUERSPANGE IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030



VON MICHAEL ROTHSCHUH,
ZUKUNFT ELBINSSEL WILHELMSBURG E.V.
HAMBURG, SEPTEMBER 2016

ZUSAMMENFASSENDE THESEN	3
DIE A26-OST IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN INCL. DOSSIER (PRINS).....	7
1 DER HAFENVERKEHR BRAUCHT KEINE NEUE AUTOBAHN.	9
1.1 DER MODAL SPLIT IM HINTERLANDVERKEHR VERÄNDERT SICH ZUGUNSTEN DER BAHN.....	9
1.2 DER HAFENVERKEHR IST VOR ALLEM AUF DIE A7, ABER NICHT EINE A 26-OST AUSGERICHTET.	10
1.3 DER HAFEN IST GUT AN DAS EUROPÄISCHE AUTOBAHNNETZ ANGEBOUNDET.	11
1.4 GRUNDLAGE DER PLANUNG DER HAFENQUERSPANNE WAREN ILLUSIONÄRE PROGNOSEN ZUM CONTAINERUMSCHLAG.	12
1.5 DER CONTAINERUMSCHLAG BLEIBT SEIT 10 JAHREN AUF GLEICHEM NIVEAU.	12
1.6 DER VERKEHR AUF DEN HAFENBEZOGENEN WEST-OST-STRASSEN STAGNIERT.....	13
1.7 ALTERNATIVE ZUR A26-OST: ERTÜCHTIGUNG DER „LEBENSADER“ HAUPT-HAFENROUTE.....	14
1.8 DIE MITFINANZIERUNG DER HAUPT-HAFENROUTE DURCH DEN BUND IST VORRANGIG GEGENÜBER DER A26-OST.	17
2 DIE AUTOBAHN A26-OST ZIEHT PERSONENVERKEHR VON DER S-BAHN AUF DIE STRASSE.	18
2.1 NI „IMPLIZITER NUTZEN DURCH ZUSÄTZLICHE MOBILITÄT“ BEGÜNSTIGT DIE VERLAGERUNG VOM ÖPNV ZUM MIV.....	18
2.2 VERLAGERUNG VON DER S_BAHN AUF DIE A26-OST.	20
2.3 ALTERNATIVE: AUSBAU DES ÖPNV.....	20
2.4 MEHR UND BESSERER SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) HOLT PENDLER VON DER STRASSE ZUR BAHN.	21
3 DIE A 26-OST IST KEIN „LÜCKENSCHLUSS“ IM AUTOBAHNNETZ.	22
4 EINE NEUE STADTAUTOBAHN GEFÄHRDET WOHNUNGSBAU UND STADTENTWICKLUNG.....	23
4.1 BUNDESKABINETT STREICHT BEHAUPTUNG EINER STÄDTEBAULICHEN WIRKUNG DER A26-.OST.....	23
4.2 STADTAUTOBAHNEN ZERSTÖREN WOHNBAUPERSPEKTIVEN.	24
4.3 DIE ALTERNATIVE IST VOR ALLEM VERBESSERTER SPNV:	26
4.4 AUCH FÜR WILHELMSBURG GILT: „OHNE DACH IST KRACH“	26
5 DIE A26-OST GEFÄHRDET DIE UMWELT UND DEN KLIMASCHUTZ.....	28
5.1 DIE DOSSIERS ERLAUBEN KEINE SACHGERECHTE STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG (SUP).	28
5.2 EINE SUP DER A26-OST MUSS DIE BEEINTRÄCHTIGUNGEN VON SCHUTZGÜTERN UNTERSUCHEN.	29
5.3 VERNÜNFTE ALTERNATIVEN SIND NICHT GEPRÜFT.	30
5.4 DAS BMVI WEIST 2011 AUF DIE SCHLECHTE UMWELTBEWERTUNG HIN.	32
5.5 DAS UMWELTBUNDESAMT FORDERT ABSTUFUNG AUS DEM „VORDRINGLICHEN BEDARF“.	33
5.6 VERKEHRLÄRM: CA. 7000 BETROFFENE SIND NICHT BERÜCKSICHTIGT.....	33
5.7 DIE AUTOBAHN BRINGT MEHR LÄRM, MEHR ABGASBELASTUNG UND CO2 EMISSIONEN.	34
5.8 NATURSCHUTZBUND: „DÜSTERE AUSSICHTEN FÜR DIE NATUR“.....	35
5.9 ERGEBNIS: EINE SACHGERECHTE SUP FÜHRT VORAUSSICHTLICH ZUR ABLEHNUNG DER A26-OST	35
6 EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISS LIEGT WAHRSCHEINLICH UNTER 1,0.	36
6.1 DER „NUTZEN“ IST IM BVWP IST VOR ALLEM DEM PKW-VERKEHR ZUZURECHNEN UND IST ÜBERHÖHT DARGESTELLT.	36
6.2 DIE KOSTEN SIND UNREALISTISCH NIEDRIG ANGESETZT.	37
6.3 EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISS LIEGT EHER UNTER 1,0 ALS BEI 3,3.	38
LÖSUNGEN	39
LITERATUR.....	40
ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM PROJEKT IM BVWP.....	40
LITERATUR (NEBEN DEN EINZELNACHWEISEN IN DEN FUßNOTEN)	40

ZUSAMMENFASSENDE THESEN

Hamburg hat der Welt 2015 anlässlich der Olympiabewerbung nachhaltige und für das 21. Jahrhundert angemessene Vorstellungen für Verkehr und Stadtentwicklung präsentiert. Nach dem Mobilitätskonzept¹ soll der Verkehr klimafreundlich, effizient, sicher, stadtverträglich, verkehrssparsam, innovativ und barrierefrei gestaltet werden.



Es gibt in Hamburg konkrete Schritte, die in diese Richtung weisen: Der ÖPNV insbesondere auf der Schiene wird von den Menschen immer stärker angenommen, sie fahren auch mehr mit dem Rad, im Hafen gewinnt der Transport mit der Bahn gegenüber dem LKW an Gewicht, Leercontainer werden auch auf Barkassen transportiert.

Mit einem riesigen Projekt wird die Schneise, die die Nord-Süd-Autobahn A7 durch die Stadt geschlagen hat, zwar noch einmal verbreitert, aber dann durch einen begrünten Deckel in ihrer Wirkung gemäßiggt, ein Projekt, das von einer Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ seit über 20 Jahren – mit Unterstützung auch des jetzigen Bürgermeisters – vorangetrieben wurde. Den Fehler, der die mühsame, viele Hundert Millionen Euro verschlingende und doch nur notdürftige „Stadtreparatur“ notwendig macht, hat der frühere Wirtschafts-senator Gedaschko auf den Punkt gebracht:

„Das Grundübel ist eine falsche strategische Ausrichtung der Verkehrswege in dieser Stadt in der Vergangenheit. Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsauger-Effekt für den gesamten Verkehr geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus.“ (Gedaschko, Die Welt, 7.7.2007)

Die nun im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene A26-Ost – eine neue Autobahn quer durch Hamburgs Mitte, durch Wohngebiete und potenzielle Wohnbauflächen, durch noch erhaltene Naturgebiete, eine Konkurrenz zur übervollen S-Bahn – erscheint demgegenüber als völlig aus der Zeit gefallen.

In der Tat wäre sie nicht verständlich ohne ihre teilweise bis in die 1930er Jahre zurück reichende Geschichte². Im Schulatlas von 1943 war eine Autobahn mitten durch das Reiherstiegviertel als Teil eines Autobahn-rings eingezeichnet; 1979 sollte sie als letztes vom Stadtautobahn-Programm verbliebendes Projekt durch den Wilhelmsburger Norden führen, mit der Hoffnung, dadurch den Ost-West-Verkehr durch die Hamburger Innenstadt zu bändigen; ab 2005 ging es angesichts des bis 2007 anhaltenden Containerbooms um den vermeintlich fortwährend wachsenden Hafenverkehr. 2008 stellte der damalige CDU-Senat ihre Linie zur Disposition; der neue schwarz-grüne Senat veranlasste 2010, gegen den Willen der Bürger*innengruppen³ und die

¹ BWVI 2015: Mobilitätskonzept, S.16, vgl. auch Hamburg, BSU, 2014

² Siehe Rothschuh, 2012

³ Vgl. Für eine stadtverträgliche, nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung für die Hamburger Elbinseln, 2007,

deutliche Kritik der damaligen Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg⁴, eine neue Linienbestimmung durch Moorburg und den Wilhelmsburger Süden. Diese nun A26 genannte Autobahn ist von der Bundesregierung am 3.8.2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den „vordringlichen Bedarf“ eingetragen worden.

Dies erscheint vielen Hamburger Politikerinnen und Politikern als ein solcher Erfolg, dass jede Diskussion über die verkehrlichen, ökologischen und städtebaulichen Folgen gemieden wird. Hamburg und die Hamburger Wirtschaft würde nahezu ohne eigene Kosten ein Milliarden schweres Bauprojekt bekommen, scheinbar vom Bund „geschenkt“ – und einem geschenkten Gaul schaut man nicht gerne ins Maul.

Wiederholt würde mit dieser West-Ost-Autobahn A26-Ost exakt der Fehler des Baus der Nord-Süd-Autobahn A7 mitten durch die Stadt.

1. Der Hafenverkehr braucht keine neue Autobahn.



Die Einstufung der Autobahn in den vordringlichen Bedarf wird vor allem mit der Verbindung zum Seehafen Hamburg begründet. Die Planung war seit 2005 von einer jährlichen Steigerung des Containerumschlags um 10%, einer entsprechenden Steigerung des Hafenverkehrs sowie dem Neubau von ein bis zwei Containerterminals (CT) ausgegangen. Tatsächlich bleiben sowohl Containerumschlag als auch LKW-Verkehr auf den wichtigsten Hafenrouten seit 10 Jahren auf gleichem Niveau, die Terminal-Planungen wurden aufgegeben. Für 2015 waren für den Containerumschlag Hamburgs 18 Mio. TEU prognostiziert, es ist gerade einmal die Hälfte umgeschlagen worden. Dementsprechend sinken auch die für die A26-Ost prognostizierten LKW-

⁴ IBA Hamburg 2012

Verkehrsstärken: Hamburg war bei der Planung für 2025 von ca. 13.000 LKW je Tag ausgegangen, im BVWP-Dossier des Bundesverkehrsministeriums werden für 2030 nun 5.100 LKW je Tag erwartet, von dem vielleicht 2-3.000 mit dem Hafen zu tun haben.

Es ist absurd für >900 Mio.€ eine vierspurige Autobahn für 2 bis 3.000 LKW von und zum Hafen zu bauen. Die A26-Ost hat keine wesentliche Bedeutung für den Seehafen-Hinterlandverkehr. Eine Autobahn durch den Südteil des Hafens ist kein Ersatz für die über die Köhlbrandbrücke führende Haupt-Hafenroute, die im Koalitionsvertrag des SPD-Grünen-Senats 2015 zu Recht „Lebensader des Hafens“ genannt wird.

Für die Seehafenanbindung muss diese Haupt-Hafenroute erhalten und verbessert werden: im Westen durch die Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke, für die der Senat zu Recht eine finanzielle Unterstützung des Bundes anstrebt; im Osten durch eine getunnelte Südanbindung des Vedder Damms an die A 252, wie sie bei der Olympiaplanung entwickelt wurde⁵. Für die Stärkung der Haupt-Hafenroute, nicht aber für eine A26-Ost, die für die Seehafenanbindung kaum Relevanz hat, braucht Hamburg Geld vom Bund.

2. Die A 26-Ost zieht Personenverkehr von der S-Bahn auf die Straße.

Nach der Beschreibung im BVWP-Dossier führt die A26-Ost zu 68 Mio. PKW-Kilometer/Jahr durch die Autobahn „induziertem Verkehr“ und von anderen Verkehrsträgern „verlagertem Verkehr“, also Verkehr, der ohne die neue Autobahn nicht auf der Straße wäre. Das ist fast so viel PKW-Verkehr, wie er für die A26-Ost veranschlagt ist. Man sät Autobahnen und erntet mehr Motorisierten Individualverkehr (MIV), der die Straßen und Plätze im Ballungsraum Hamburg verstopft. Der Bundesverkehrswegeplan sieht durch neue Autobahnen erzeugten zusätzlichen Straßenverkehr aber nicht als Schaden an, sondern hat dafür eine neue Nutzen-Kategorie geschaffen: „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“. Für die A26-Ost wird dieser „Nutzen“ mit 490 Mio.€ beziffert!

Im Wesentlichen würde dieser Verkehr von der parallelen S-Bahn auf die Autobahn abgezogen werden. Für den Hamburger Straßenverkehr hat eine zusätzliche Autobahn durch Hamburg überhaupt keinen Nutzen.

Vielmehr widerspricht sie diametral den von Hamburg formulierten Grundsätzen einer nachhaltigen, klimafreundlichen, stadtgerechten und verkehrssparsamen Gestaltung der Mobilität.

Alternativen sind der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch eine attraktivere und verstärkte S-Bahn und Regionalbahn (Metronom), eine bessere Anbindung der Stationen per Bus und Fahrrad sowie eine Verlängerung der U-Bahn 4 über Wilhelmsburg nach Harburg.

3. Die A26-Ost ist kein „Lückenschluss“ im Autobahnnetz.

Die Autobahn ist kein notwendiger "Lückenschluss" zwischen A7 und A1, wie Hamburg in der Anmeldung der A26-Ost geschrieben hat. Hamburg und sein Hafen sind gut versorgt mit einem Autobahnnetz in alle Richtungen, das durch den derzeitigen Ausbau der A7 noch leistungsfähiger wird. Wenige Kilometer weiter südlich verknüpft zudem das Maschener Kreuz die A7 mit der A1. Die Erfahrung zeigt: Eine Großstadt wird besser über Autobahnen umfahren als durch Autobahnen durchschnitten. Sonst holt man sich immer mehr MIV mitten in die Stadt.

4. Eine zusätzliche Autobahn durch die Stadt gefährdet Wohnungsbau und Stadtentwicklung.

Die Bundesregierung hat zu Recht die noch im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans behauptete „sehr hohe städtebauliche Wirkung“ der A26-Ost gestrichen. Für die Bewohner der durch die Autobahn durchschnittenen Stadtteile Moorburg und Wilhelmsburg verschlechtern sich die Lebensbedingungen. Die Großsiedlung Kirchdorf-Süd mit 6.000 Menschen wäre eingequetscht in ein Autobahndreieck. Keine Straße würde zurück

⁵ Masterplan Kernbereich Kleiner Grasbrook Hamburg. Hamburg, S.150

gebaut. Selbst die gewisse Entlastung für die B73 in Harburg beseitigt aufgrund deren Lage neben der Bahn nicht deren Zerschneidungswirkung für Harburg.

Die Autobahn A26-Ost verhindert die innere Stadtentwicklung und dringend benötigten Wohnungsbau, wie ihn die IBA und die Handelskammer unmittelbar an (Hauland) bzw. auf der Trasse (neben der Kornweide) vorgesehen haben.

Die Alternative ist zusätzlicher Wohnungsbau, der weitgehend ohne PKW auskommt, weil er mit mehr ÖPNV insbesondere auf der Schiene verbunden ist, wodurch sowohl Harburg als auch Wilhelmsburg nachhaltig vom Autoverkehr entlastet werden und an Lebenswert gewinnen.

Eine in einem Tunnel liegende A26-Ost könnte die Schädigung der Stadtteile mildern, aber nicht beseitigen.

5. Die A26-Ost gefährdet Natur-, Umwelt- und Klimaschutz.

Die vom Gesetz geforderte Strategische Umweltprüfung ist auf der Datengrundlage des BVWP nicht möglich. Zudem hat eine ernsthafte Prüfung von vernünftigen Alternativen nicht stattgefunden.

Alle Daten zum Schutz von Umwelt und Klima sprechen gegen die Autobahn. Es gibt entgegen der in der Anmeldung genannten Zielsetzung mehr Schadstoffbelastung, mehr CO₂-Ausstoß, mehr Lärm und mehr Flächenverbrauch, weshalb u.a. das Umweltbundesamt den Bau dieser Autobahn A26-Ost ablehnt. Bei der überwiegend aufgeständerten Autobahn werden Lärm und Schadstoffe über Moorbürg, Wilhelmsburg und Harburg verbreitet.

Naturschutz und Artenschutz werden durch die Autobahn erheblich gefährdet. NABU und BUND nehmen deshalb kritisch Stellung und erwägen zu Recht eine Klage gegen die A26-Ost.

6. Ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt eher unter 1,0 als bei 3.3.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist im BVWP mit 3,3 beziffert. Tatsächlich ist der Nutzen auch nach den Regeln des BVWP zu hoch angesetzt, insb. bei dem mit fast 500 Millionen Euro behaupteten „impliziten Nutzen durch mehr Mobilität“.

Die genannten Kosten berücksichtigen weder Preissteigerungen noch die Regeln kostenstabilen Bauens. Zieht man als Referenzprojekt die neue Wilhelmsburger Reichsstraße heran – sie ist von der DEGES im Verbund mit der A26-Ost auf dem gleichen Baugrund geplant – und betrachtet deren Kostensteigerung bereits lange vor ihrer Fertigstellung von mit dem Bund vereinbarten 67 auf derzeit 235 Mio.€, ergibt sich für die A26-Ost ein NKV unter 1,0. Entsprechend den Forderungen des Bundesrechnungshofs ist eine neue Berechnung der Kosten erforderlich.

Resümee

1. Notwendig ist eine Neuberechnung der Kosten nach den Regeln des kostenstabilen Bauens und anhand der Erfahrungen mit dem parallelen Bauprojekt der B75 Wilhelmsburger Reichsstraße.
2. Erforderlich ist ein Sondergutachten zum „induzierten Verkehr“ und „impliziten Nutzen“ auf der A26-Ost.
3. Die Alternativen müssen vorangebracht werden:
 - Planung einer Nachfolge der Köhlbrandbrücke mit Hilfe von Bundesmitteln,
 - Anbindung der Haupt-Hafenroute an die B75 durch einen Tunnel sowie
 - Verstärkung der S-Bahn und Erweiterung des ÖPNV.

Die A26-Ost darf nicht in die Bedarfspläne, schon gar nicht mit Vorrang, aufgenommen werden.

DIE A26-OST IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN INCL. DOSSIER (PRINS)

Im BVWP und dem dazu gehörenden Umweltbericht ist die A26-Ost jeweils mit einer Zeile dargestellt. Daneben gibt es ein 17-seitiges Dossier zur A26-Ost im PRINS (Projektinformationssystem), das bis zu einer Überarbeitung voraussichtlich im September 2016 vom Internetzugang abgeschaltet ist (vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/>).

Hinweis: Nachfolgend sind Auszüge aus dem BVWP (incl. Dossier Stand 2.8.2016 in PRINS) farbig markiert.

1. Bundesverkehrswegeplan, Kabinettsplan, S.106, Zeile zur A26-Ost:

Projekt		Satzziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NRV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnungsbauische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/Erhaltungsbedarf	
von	bis			Gesamt	Darvon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
Alt Hamburg-Süderelbe	AD/AS Hamburg-Stillhorn	N4	9,7	895,9	895,9	0,0	10,8	1	LB	VB	3,3						Seehafenanbindung

Im Entwurf vom März 2016 stand zusätzlich „sehr hohe städtebauliche Wirkung“. Dies ist nach entsprechenden Eingaben bei der „Öffentlichkeitsbeteiligung“ sowie nach der Ressortabstimmung gestrichen worden.

Im BVWP wird die A 26-Ost als A26-G10-HH geführt. Sie ist das einzige Neubauprojekt im BVWP für Hamburg. Sie soll vierspurig gebaut werden (N4), verläuft mit einer Länge von 9,7 km vom geplanten Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe bis zum geplanten Autobahndreieck Hamburg Stillhorn und soll 895,9 Mio.€ kosten. Die Linienbestimmung ist 2011 erfolgt (LB). Die A26-Ost ist im „vordringlichen Bedarf“ (VB) eingestuft; das ist die zweite Dringlichkeitsstufe nach VB-E (Vordringliche Bedarf mit Engpassbeseitigung), der für die A7 und A23 in Hamburg gilt.

2. Prognostizierte Verkehrsbelastung auf der A26-Ost

„Verkehrsbelastungen auf dem Projekt

mittlere Kfz-Belastungen im Planfall 32.000 Kfz/Tag , mittlerer Lkw-Anteil im Planfall 16 %“ (BMVI, 2016, Dossier)

Im Dossier wird die Verkehrsbelastung der A26-Ost mit 32.000 Kfz/Tag und im Schnitt 16% LKW-Anteil beziffert; das bedeutet rechnerisch 5.120 LKW und 26.880 PKW.

Im Durchschnitt 26.880 PKW/Werntag ergeben im Jahr bei 261 Werktagen⁶ und 9,7 km Länge der Autobahn 68 Mio. PKW-km.

Im Antrag zur Linienbestimmung von 2010 hatte es noch geheißen: „Prognose-Verkehrsstärke: DTV [Kfz/24h]: 29.000 bis 66.000“⁷. In der Anmeldung der A26-Ost für den Bundesverkehrswegeplan, die im Februar 2013 erfolgte⁸, wurde die A26-Ost dagegen von „Verkehrsstärken im Jahr 2025 von 42.200 bis 56.600 Kfz/24h und dem Lkw-Anteil von 24 bis 28 %“ ausgegangen. Die angenommene Verkehrsstärke ist damit rapide von 2010 über 2013 bis 2016 gesunken.

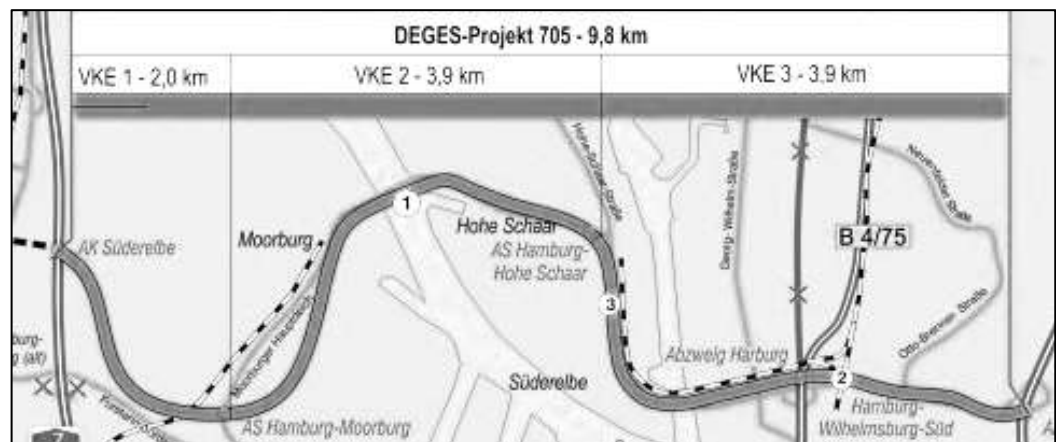
Das Dossier enthält darüber hinaus Karten mit Verkehrsstärkeplots zur prognostizierten Verkehrsbelastung 2030 ohne und mit A26-Ost, jeweils für Kfz insgesamt sowie für LKW.

⁶ Aus dem Dossier ergibt sich nicht, wie die Wochenenden berücksichtigt werden.

⁷ DEGES 2010 Erläuterungsbericht , S. 88

⁸ FHH, BWVI (26.2.2013): Bundesverkehrswegeplan: Hamburg meldet Bedarfe an.

Vergleicht man diese mit den Untersuchungen seit 2009, dann zeigt sich: es wird erheblich weniger Verkehr geben als bei der Planung angenommen, insbesondere bei den LKW. Statt 10-22 Tausend LKW/Tag werden nun 5-7 Tausend LKW auf der A26-Ost veranschlagt.



	A7 – Moorburg	Moorburg – Hohe Schaar	Hohe Schaar – B75	B75 – A1
Kfz lt. Projektstudie 2009 ⁹	62.000	54.700	48.100	29.300
Kfz lt. Entwurf BVWP 2016 ¹⁰	42.000	33.000	28.000	29.000
LKW lt. Projektstudie 2009	22.110	20.270	15.230	9.830
LKW lt. Entwurf BVWP 2016	7.000	6.000	6.000	5.000

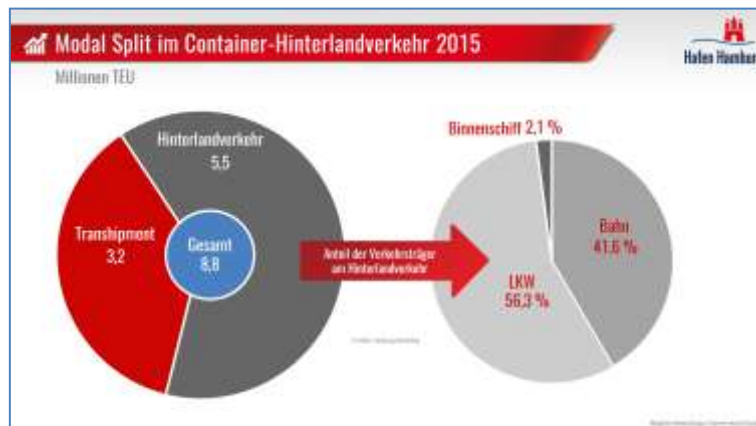
⁹ Die Linienbestimmung von 2010/2011 übernimmt die Daten der Projektstudie, siehe DEGES 2010 Verkehrsuntersuchung, S.5, sowie SSP Consult (2009). Im Erläuterungsbericht der DEGES (DEGES 2010) heißt es sogar „Prognose-Verkehrsstärke: DTV [Kfz/24 h]: 29.000 bis 66.000“

¹⁰ PRINS 2016 zu A26-Ost

1 DER HAFENVERKEHR BRAUCHT KEINE NEUE AUTOBAHN.

Zu Recht legt der Bundesverkehrswegeplan einen Schwerpunkt auf den Hinterlandverkehr der Seehäfen, der eine nationale Bedeutung hat. Zu Unrecht aber wird der A26-Ost in der Projektliste des Bundesverkehrswegeplans eine wesentliche Bedeutung für die Seehafenanbindung zugesprochen.

1.1 Der Modal Split im Hinterlandverkehr verändert sich zugunsten der Bahn.



Hamburg Hafen Marketing, 2016, Chart 20

Der Güterverkehr von und zum Hafens findet per Schiff, per Bahn und mit LKW statt.

Die Bahn-Infrastruktur des Hafens wird ausgebaut. Derzeit werden sowohl über die Rethe als auch beim Kattwyk Doppelbrücken errichtet für Bahn und Straße, so dass die Kapazität für beide erhöht wird. Hafenbahnhöfe werden modernisiert und ausgebaut, neue Gleisverbindungen entstehen.

Die Geschäftstätigkeit der weitgehend in Hamburger Besitz befindlichen HHLA richtet sich immer stärker auf den Bahngüterverkehr aus.

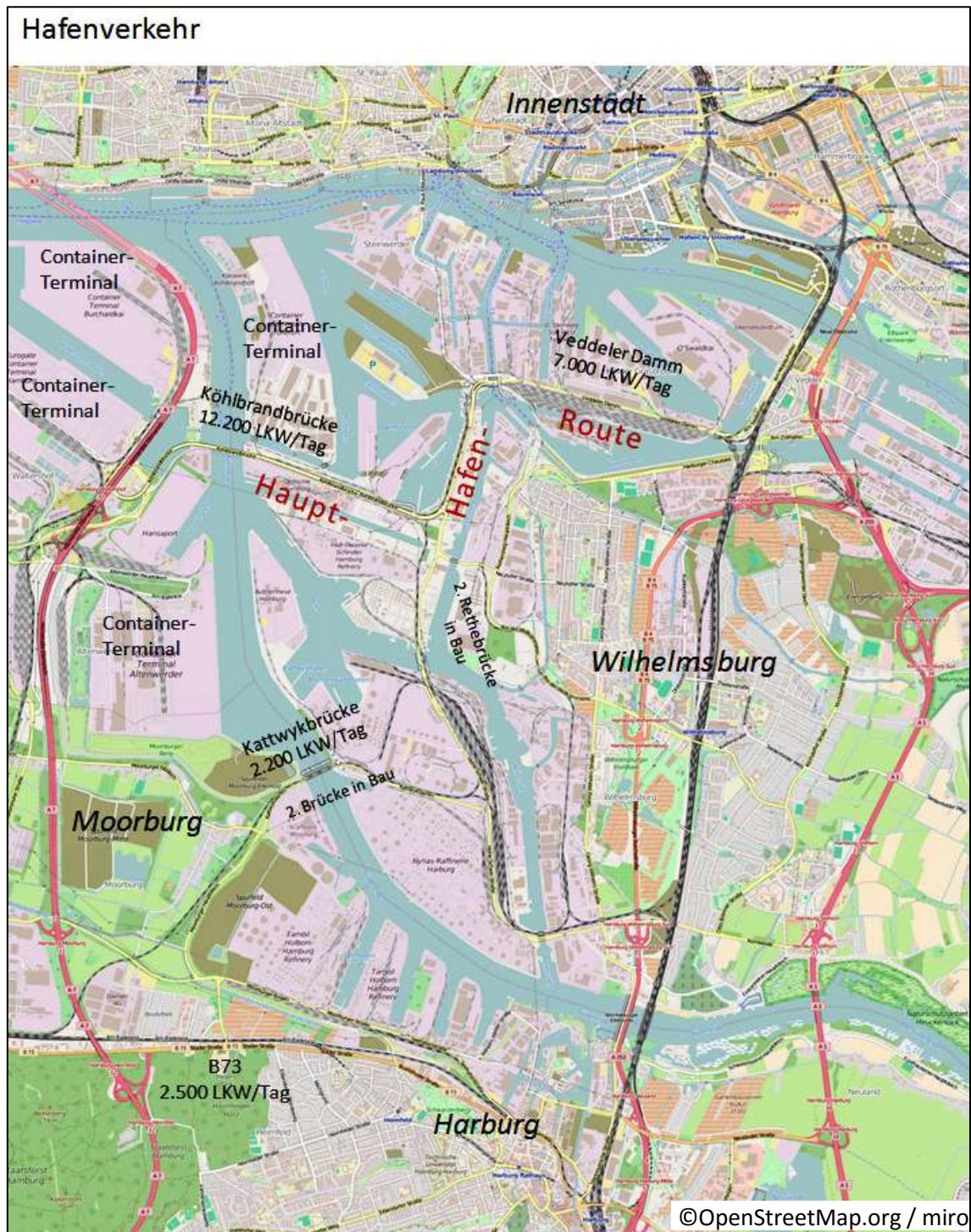
Diese Entwicklungen haben positive Folgen: Der Modal Split hat sich beim Container-Hinterlandverkehr innerhalb von 5 Jahren um fast 5% zugunsten der Bahn verschoben. Der Hafenentwicklungsplan nennt für 2010 einen Modal Split von 37% (Bahn) zu 61% (LKW)¹¹, Hafen Hamburg Marketing für 2015 41,6% (Bahn) zu 56,3% (LKW). Beim gesamten Hinterlandverkehr, der auch Stückgut und Schüttgut umfasst, hat die Bahn mit 45,8% den LKW mit 42% schon überholt¹².

Bei gleich bleibendem Ladeaufkommen verringert sich damit der LKW-Hinterlandverkehr.

¹¹ HPA, 2012, S. 18

¹² Hamburg Hafen Marketing, 2016, Chart 21

1.2 Der Hafenverkehr ist vor allem auf die A7, aber nicht eine A 26-Ost ausgerichtet.



Werktägliche Verkehrsbelastung errechnet nach FHH: Verkehrsbelastung 2014¹³

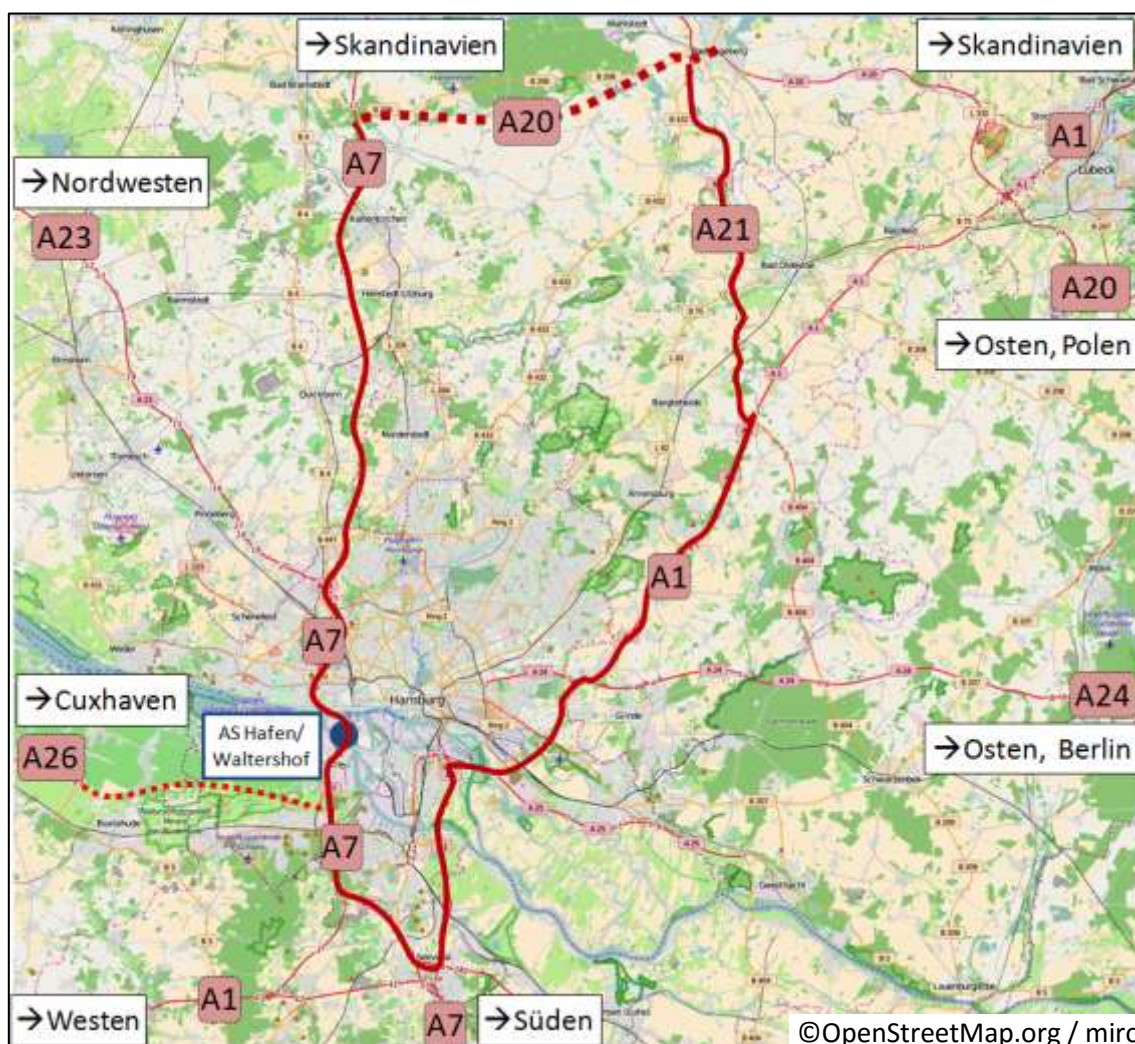
Der Hinterlandverkehr mit LKW betrifft vor allem den Transport von und zu den Containerterminals (CT). Drei der vier CT liegen um die AS Waltershof der A7 und sind über diese AS direkt an das Autobahnnetz ganz

¹³ <http://www.hamburg.de/contentblob/5953594/1032d055efc7a15a852ee7843cbadd9a/data/verkehrsbelastung-dtvw-karte-14.pdf>

Europas angebunden: CT Altenwerder (geplante Kapazität¹⁴ 4 Mio. TEU), CT Burchardkai¹⁵ (geplant 6 Mio. TEU), CT Hamburg-Waltershof-Eurogate (geplant 6 Mio. TEU). Der CT Tollerort mit geplanter Kapazität von 4 Mio. TEU, also lediglich 1/5 der Gesamtkapazität, liegt östlich des Köhlbrand und ist über die Köhlbrandbrücke angebunden, ebenso wie eine ganze Reihe von Hafenbetrieben und Umschlagshäfen im Hamburger Osthafen.

Eine zentrale Bedeutung hat die Haupt-Hafenroute nicht nur für die Anbindung der Häfen an das Bundesfernstraßennetz, sondern auch hafeninterne Umfuhren, Anschlüsse der Firmengelände und Terminals sowie die Verbindung zur Stadt Hamburg. Wichtig sind im Süden des Hafens Kattwykbrücke und Rethebrücke, deren Kapazität für Bahn und Straße derzeit erheblich erhöht wird, weil künftig Eisenbahnverkehr und Straßenverkehr jeweils eigene Brücken haben.

1.3 Der Hafen ist gut an das europäische Autobahnnetz angebunden.



Die Karte zeigt die Verbindung des Hafens über die A7 in alle Himmelsrichtungen. Die Möglichkeiten erweitern sich erheblich durch den gegenwärtigen Ausbau der A7 sowie den zu erwartenden Bau der A20 zwischen der A7, der A21 und A1, mit dem der Autobahnring geschlossen wird.

¹⁴ Vgl. Hamburg Port Authority (2012), S. 23

¹⁵ Vgl. Hamburg Port Authority, http://www.hamburg-port-authority.de/de/hamburg-port-authority/bauprojekte/Verkehrsanbindung_Burchardkai/Seiten/default.aspx

1.4 Grundlage der Planung der Hafenquerspange waren illusionäre Prognosen zum Containerumschlag.

Ursprünglich war die seit ca. 1975 geplante Hafenquerspange überhaupt nicht für den Hafenverkehr vorgesehen. Als ihr Zweck galt vielmehr die Entlastung des Hamburger Innenstadtverkehrs mit seinen Ost-West-Verbindungen Stresemannstraße, Ost-West-Straße u.a.. Sie sollte durch den damaligen Freihafen, aber ohne Anschluss an ihn verlaufen.

Mit dem Containerboom zwischen 2000 und 2007 verlagerte sich die Argumentation auf den Hafen. Zentrale Bedeutung hat die Erwartung eines immerwährenden Wachstums des Containerumschlags, so dass die HPA beispielsweise von einer „Wachstumspause“ spricht, wenn sie den Rückgang des Umschlags im Jahr 2015 meint.¹⁶ Außerdem plante man neben der Erweiterung der bestehenden Containerterminals zwei neue Containerterminals in Steinwerder (mit Zuschüttung u.a. des Travehafens) sowie danach in Moorburg.

Bis 2008 stieg der Containerumschlag tatsächlich bis nahezu an die 10 Mio.-Schwelle. Der Einbruch auf 7 Mio. danach wurde als bloße Folge der Wirtschaftskrise gedeutet, keine der vielen hochrangigen Prognosen hat die tatsächliche Entwicklung zutreffend eingeschätzt, dass der Containerumschlag auch 2016, acht Jahre nach der Krise, keineswegs gestiegen ist.

1.5 Der Containerumschlag bleibt seit 10 Jahren auf gleichem Niveau.

Die bis heute geltende Kernargumentation ist in einer Antwort des Senats vom 24.1.2006 auf die Anfrage des Abgeordneten Lühmann von der GAL/ Grüne zusammen gefasst.

„Die aktuelle Prognose zur Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen mit Zuwachsraten von jährlich 10 % im Containerverkehr lässt erwarten, dass die Köhlbrandbrücke sowie das Straßennetz in Wilhelmsburg und Harburg spätestens 2015 nicht mehr in der Lage sein werden, den drastisch anwachsenden Hafenverkehr abzuwickeln“. (Antwort des Senats auf eine Schriftliche Kleine Anfrage, Lühmann 24.1.2006,S. 1)

Diese Prognose lässt sich heute überprüfen.



Tatsächlicher Umschlag von Containern 2000-2015¹⁷ versus Prognosen von 2007¹⁸

¹⁶ Hamburg Port Authority, 2016, S: 12

¹⁷ Statistikamt Nord, [http://www.statistik-nord.de/daten/verkehr-umwelt-und-energie/monatszahlen/?inputTree\[\]=c%3A34&prevInputTree\[\]=c%3A34&inputTree\[\]=t%3A152&prevInputTree\[\]=%3F%3A-1&filter\[locations\]\[\]=1&filter\[locations\]\[\]=2&filter\[startYear\]=2012](http://www.statistik-nord.de/daten/verkehr-umwelt-und-energie/monatszahlen/?inputTree[]=c%3A34&prevInputTree[]=c%3A34&inputTree[]=t%3A152&prevInputTree[]=%3F%3A-1&filter[locations][]=1&filter[locations][]=2&filter[startYear]=2012)

¹⁸ Hrg. Von Hamburg Hafen Marketing, 2007 (Original nicht mehr im Internet)

Als Grundlage für die Anmeldung der A26-Ost hat Hamburg dem Bund eine Verkehrsberechnung vorgelegt, die auf einem prognostizierten Containerumschlag von ca. 25 Mio. TEU im Jahr 2025 beruht¹⁹.

„Der Hafen wird nicht auf den starken Wachstumskurs des vergangenen Jahrzehnts zurückkehren. Die einstige Prognose von 25 Millionen umgeschlagenen Containern im Jahr 2025 war eine Illusion. Derzeit liegen wir bei knapp neun Millionen. Man hat das vergangene Wachstum einfach weit in die Zukunft hochgerechnet“, erklärt der Chef des HWWI Vöpel.²⁰

Der Bund hat die Hamburger Erwartungen im Dossier des PRINS korrigiert, aber auch seine Grundlage, die 2014 veröffentlichte Seeverkehrsprognose²¹ mit einer jährlichen Containerumschlags-Wachstumsrate von 4,1-4,4 % und die neuere ISL Prognose von 18 Mio. TEU im Jahr 2030²² erscheinen heute als unrealistisch.

Die Gründe der Stagnation des Containerumschlags sind vielfältig und langfristig wirksam. Neben der Veränderung des Welthandels gehört dazu die Verlagerung der Seeverkehrsrouten durch den Ausbau der Mittelmeerhäfen wie Piräus und Koper²³ sowie der Ostseehäfen wie Danzig, die veränderten Produktionsstandorte, aber auch generell eine Entkopplung des Containerumschlags vom Wirtschaftswachstum²⁴.

Die Hafenpolitik hat daraus Konsequenzen gezogen und die Planungen für zusätzliche Containerterminals aufgegeben. Mittlerweile wird deutlich, dass auch kein zusätzliches Centralterminal Steinwerder, wie es noch im Hamburger Antrag für die A26-Ost angekündigt wurde (vgl. DEGES, 2013, S.16), gebaut werden wird. Im Kontext der Olympiabewerbung wurde 2015 festgestellt, dass der Hafen auf Umschlagsflächen auf dem Kleinen Grasbrook verzichten kann.

Auch die HHLA macht sich von der Entwicklung des Containerumschlags in Hamburg unabhängig, wie der Vorstandsvorsitzende Peters in der Hauptversammlung der HHLA am 16.6.2016 dargestellt hat

„Wir verbinden mit unserem Netzwerk inzwischen nicht nur die europäischen Häfen an der Nordsee, im Baltikum und im Adria-raum, sondern öffnen und zunehmend auch für kontinentale Transporte, also für Mengen, welche nicht ihren Ursprung oder ihre Endbestimmung in den europäischen Häfen haben. Ich habe dies bereits erwähnt. Auf diese Weise werden wir auch zunehmend unabhängiger vom Ladungsanfall im Hafenumschlag oder an einzelnen Standorten.“

Peters, HHLA, 2016, Rede, S.13

1.6 Der Verkehr auf den hafenbezogenen West-Ost-Straßen stagniert.

Im Vordergrund steht der LKW-Verkehr auf der Haupt-Hafenroute (Köhlbrandbrücke – Veddeler Damm) und der Kattwykbrücke²⁵.

¹⁹ DEGES 2013, S. 17

²⁰ Henning Vöpel, HWWI Hamburg, HA 30.6.2016, S.6

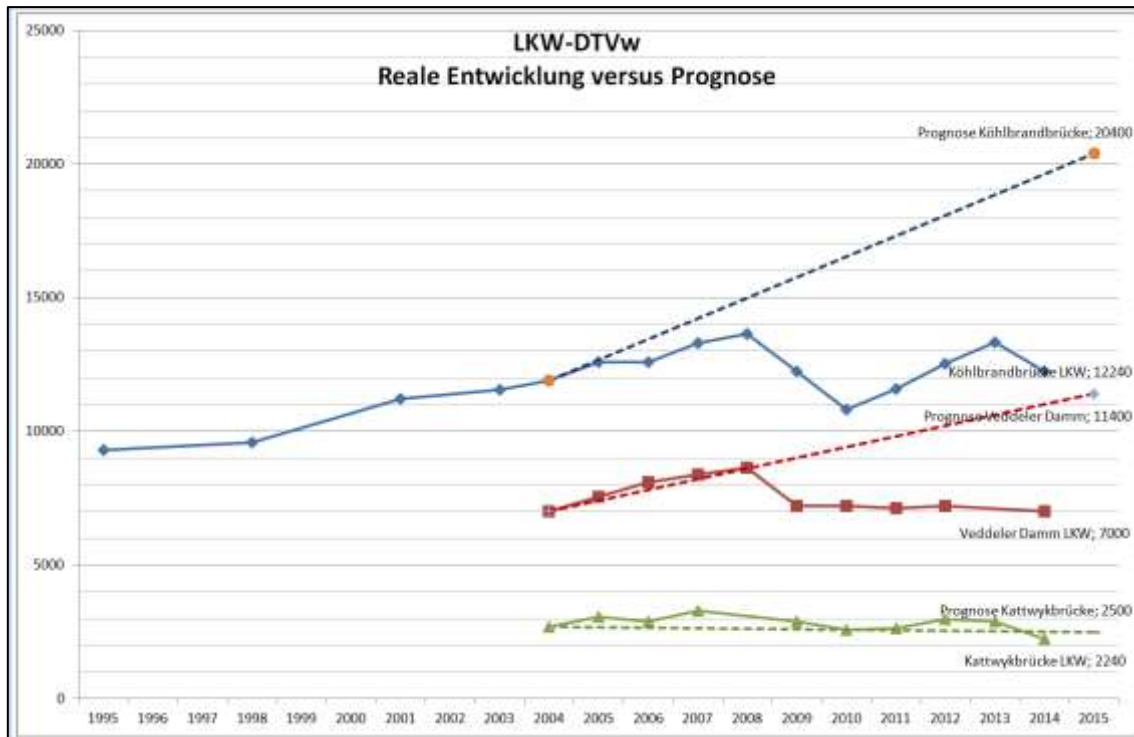
²¹ MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML, (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030

²² Hamburg Port Authority, 2016, S. 12

²³ Vgl. Kloss, Reimann, 2016

²⁴ Vgl. Peters, 2016, Chart 1 sowie S.13

²⁵ Errechnet nach (1) Verkehrsbelastung: 2004-2014: <http://www.hamburg.de/bwvi/start-verkehrsbelastung/> (2) Daten für 1995, 1998, 2003 in Egloff/ Timmermann, 2005, (3) Prognose: Antwort des Senats in Lühmann, 2010.



1.7 Alternative zur A26-Ost: Ertüchtigung der „Lebensader“ Haupt-Hafenroute.

Der Hamburger Koalitionsvertrag von SPD und Grünen von 2015 verweist zu Recht auf die Haupt-Hafenroute (Köhlbrandbrücke, Roßdamm, Veddeler Damm) als Lebensader des Hafens.

Die Haupt-Hafenroute hat nach dem Wegfall der Zollgrenzen, dem Umbau einiger Knotenpunkte sowie der noch bis Ende 2016 andauernden Grundsanierung der Köhlbrandbrücke genügend Kapazität auch für einen möglicherweise wachsenden Verkehr, aber zwei Schwachstellen (Skizze dazu siehe oben Seite 3):

- (1) Die begrenzte Funktionsfähigkeit der **Köhlbrandbrücke** für schweren LKW-Verkehr.
- (2) Der **östliche Anschluss an die A1 bzw. A255** mitten durch den Stadtteil Veddel.



Zu (1) Schon vor mehr als vier Jahren hat der Erste Bürgermeister Scholz zur Köhlbrandbrücke erklärt:

"Aufgrund der langen Planungsvorlaufzeiten werden wir demnächst die Planungen und die Finanzierung des Ersatzneubaus anstoßen" (Hamburger Abendblatt 13.6.2012²⁶).

Auf die notwendige Nachfolge für die Köhlbrandbrücke weisen auch politische Parteien, Hafenwirtschaft und die HPA hin. Einigkeit besteht, dass diese nicht durch eine Autobahn im Süden des Hafens ersetzbar ist.

Für die **Köhlbrandquerung** der Zukunft gibt es mehrere Alternativen:

- (1) Neubau einer Köhlbrandbrücke
- (2) Tunnel als Ersatz für die Köhlbrandbrücke: Auch die CDU setzt sich für einen Tunnel ein:

„Statt sich nur auf die Realisierung einer „Neuen Köhlbrandbrücke“ zu beschränken, setzen wir uns dafür ein, einen „Köhlbrandtunnel“ als gleichberechtigte Option zu untersuchen. Mit dem Tunnel wäre in der Bau- und Eröffnungsphase ein Parallelbetrieb möglich. Wir gehen davon aus, dass die Tunnellösung aufgrund der gestiegenen Anforderungen an eine neue Köhlbrandbrücke (z.B. Zunahme der Brückenhöhe von 53 auf 72 Meter) im Vergleich zur Brückenlösung kosteneffizienter als bisher angenommen ist.“ (CDU Bürgerschaftsfraktion Hamburg, 2014, S.5)

²⁶ <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2305586/Scholzverspricht-Neubau-der-Koehlbrandbruecke.html>

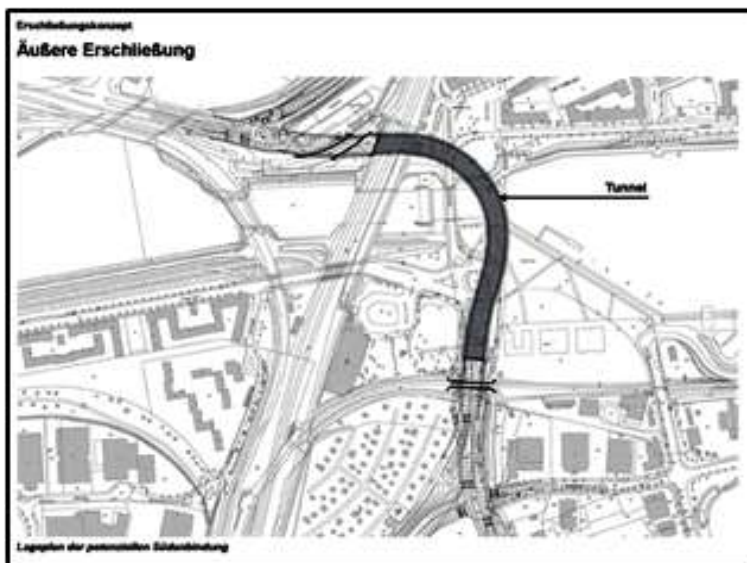
- (3) Innovative Lösung: Ergänzungstunnel für den Schwerlastverkehr bei Beibehaltung der Köhlbrandbrücke für Kfz bis 7,5t und endlich auch Fahrräder. Dieser Tunnel kann für autonomes Fahren und damit eine höhere Kapazität ausgerüstet werden. Die Köhlbrandbrücke wird so zugleich als Hamburger Wahrzeichen bewahrt.

Zu (2) Für den Osten der Haupthafenroute hatte die Partei GAL/Grüne schon 2006 eine Lösung mit einem von dem Vedder Damm abzweigenden Tunnel zur A253 als Stadtstraße ins Spiel gebracht²⁷. Diese Lösung wurde aber in der 2008 geschlossenen Koalition von CDU und GAL, nicht weiter verfolgt, weil man davon ausging, dass eine Stadtstraße nicht vom Bund finanziert würde. Die Koalition setzte vielmehr als ersten Maßstab für Straßenverbindungen zum Hafen „eine möglichst geringe finanzielle Belastung bei günstigem Finanzschlüssel Hamburg/Bund“²⁸ und ließ ausschließlich Bundesfernstraßen-Modelle untersuchen.

Im Zusammenhang mit der Olympiaplanung 2015 wurde ein Tunnel als „**Südanbindung**“ entworfen. Dieser soll den Vedder Damm über die B75/A252 mit der A255 und damit A1 verbinden²⁹. Der Tunnel wurde von ARUS und ARGUS geprüft und seine Machbarkeit festgestellt.

„Die favorisierte Tunnellösung stellt eine Verbindung zwischen dem Vedder Damm und der Anschlussstelle Georgswerder an die A252/A255 dar. Im Linienvorlauf werden die bestehenden Gleise der Hafenbahn und der DB bis zur Vedder Straße unterquert. Durch diese Tunnellösung unter dem Wilhelmsburger Platz und der Muggenburger Durchfahrt wird das angrenzende Quartier im Betrieb nicht beeinflusst.

Um in dieser Phase eine belastbare Einschätzung der Kosten zu erhalten, wurden das Masterplanungsteam (Arup) und der Erschließungsplaner (Argus) mit einer Machbarkeitsermittlung und über reines Benchmarking hinausgehenden Kostenermittlung beauftragt. Die Kosten für die Südanbindung liegen bei 277,68 Mio. Euro (2024)“. (Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg 2015, S. 65)



Der Tunnel – eine Stadtstraße und keine Autobahn – kann für die vom LKW stark belastete Vedder eine Lösung bieten. Deshalb hat z.B. der Stadtteilbeirat Vedder-Kleiner Grasbrook Fachbehörden und Politik aufge-

²⁷ Vgl. GAL-Fraktion, PM 19.1.2005 sowie Bölschow, Lühmann, 2006,

²⁸ CDU und Bündnis90/Die Grünen, 2008, S.34

²⁹ FHH, BSW, 2015, Masterplan, S.150

fordert, sich für einen Tunnel von der Haupt-Hafenroute zur Anschlussstelle Georgswerder einzusetzen und seine Finanzierung zu gewährleisten.³⁰

1.8 Die Mitfinanzierung der Haupt-Hafenroute durch den Bund ist vorrangig gegenüber der A26-Ost.

Der Hamburger SPD-Senat hatte noch 2014 die Möglichkeit einer Finanzierungsbeteiligung des Bundes an einem Ersatz für die begrenzt funktionsfähige Köhlbrandbrücke mit Verweis auf deren Status als Stadtstraße zurückgewiesen³¹. Im Koalitionsvertrag von SPD und Grünen in Hamburg von 2015 dagegen heißt es:

„Die Haupt-Hafenroute verläuft dagegen im Norden über die Köhlbrandbrücke und den Veddeler Damm. Die Köhlbrandbrücke ist keine Bundesfernstraße, aber sie ist Bestandteil der Haupthafenroute, der Lebensader des Hafens. Im nächsten Jahrzehnt ist der Neubau zu planen. Für die Finanzierung streben wir eine Unterstützung durch den Bund an.“ (SPD / Grüne, 2015:S.33)

Für die Mitfinanzierung steht das Instrument des §5a Bundesfernstraßengesetz zur Verfügung, nach dem der Bund Zuwendungen für Zubringer zu Bundesfernstraßen gewähren kann. Diese Regelung wird derzeit beim Hafentunnel in Bremerhaven angewandt³².

Der Bund finanziert den Tunnel mit bis zu 120 Mio. Euro (=70% der Kosten) „aufgrund der besonderen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung der deutschen Seehäfen, die eine leistungsfähige Hinterlandanbindung erfordert“. (Parl. Staatssekretär Ferlemann am 8.11.2013, Bundestagsdrucksache 18/51³³, S. 73)

In der Begründung des Gesetzesentwurfs zum Fernstraßenausbaugesetz vom 5.9.2016, in dem der Bundesverkehrswegeplan 2030 in einen gesetzlich fixierten Bedarfsplan umgesetzt werden soll, erklärt sich der Bund ausdrücklich für zuständig für die Anbindung der Seehäfen an das Netz der Bundesverkehrswege:

„Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.“ (BT-Drucksache 18/23434/16, in der noch nicht lektorierten Fassung vom 5.9.2016 S.72)³⁴

Es wäre aber für den Bund und die anderen Bundesländer nicht zumutbar, in den nächsten Jahren eine Autobahn A26-Ost zu finanzieren, die für die Seehafenanbindung Hamburgs kaum Relevanz hat und anschließend zur Kasse gebeten zu werden für die tatsächlich für die Seehafenanbindung unverzichtbare Haupt-Hafenroute.

Hamburg sollte deshalb auf die A26-Ost verzichten. Der Bund sollte im Gegenzug die Kosten einer erneuerten Köhlbrandquerung im Westen der Haupt-Hafenroute für die Anbindung des Hafens an die A7 sowie eines Tunnels im Osten der Haupt-Hafenroute für die Anbindung an die A252/A1 mit tragen.

³⁰ <http://sitzungsdienst-hamburg-mitte.hamburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1007183>

³¹ Hamburger Senat in Hackbusch, 2014, S.2

³² Vgl. Beschreibung des Hafentunnels in <http://hafenanbindung-a27.de/das-projekt.html>

³³ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/000/1800051.pdf>

³⁴ Bundesregierung 5.9.2016

2 DIE AUTOBAHN A26-OST ZIEHT PERSONENVERKEHR VON DER S-BAHN AUF DIE STRASSE.

Das Methodenhandbuch des BVWP unterscheidet drei Faktoren des PKW-Verkehrs beim Neubau einer Autobahn

- Induzierter Verkehr: Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit bzw. geänderte Zielwahl z.B. dadurch dass man öfters fährt oder weitere Wege, weil man dafür nicht mehr Zeit braucht als bisher für kürzere Wege. Das kann sich auf die Arbeit, Freizeit, Einkaufen u.a. beziehen.
- Verlagerungen zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern: Man fährt jetzt mit dem Auto statt dem Bus oder der S-Bahn oder dem Fahrrad.
- Änderungen der Routenwahl/ Umlegung: man fährt auf der neuen Autobahn, weil man dort schneller oder bequemer voran kommt. (vgl. Methodenhandbuch, S.75)

Im Dossier zur A 26-Ost gibt es folgende Angaben zum „verlagerten Verkehr“ und „induzierten Verkehr“:

Verkehrswirkungen im Planfall	
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr	59,04 Mio. Pkw-km/a
	(87 % Fahrzweck Privat, 13 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	6,31 Mio. Pkw-km/a
davon aus induziertem Verkehr	61,71 Mio. Pkw-km/a

Dies ist sehr unklar formuliert³⁵, aber festzustellen ist, dass offenbar 68 Mio. PKW-km/a erzeugt werden, d.h. ≈ 200.000 km/Tag³⁶, die ohne die Autobahn gar nicht oder nicht als Motorisierter Individualverkehr (MIV) gefahren wären. Das entspricht zahlenmäßig in etwa dem PKW-Verkehr (siehe S.6), der auf der A26-Ost selbst fahren soll, ist aber nicht mit ihm identisch, sondern umfasst wohl auch den zur und von der Autobahn zulaufenden und ablaufenden induzierten und verlagerten Verkehr auf anderen Straßen.

Über den verlagerten PKW-Verkehr berichtete das Umweltbundesamt 2005 in Bezug auf die damals geplante nördliche Trasse:

Wie eine Modellrechnung des Büros Kessel + Partner zeigt, werden allein als Folge des Baus der Hamburger Hafenquer-
spanne A252, welche die beiden Nord-Süd-Autobahnen A 7 und A 1 verbinden soll, täglich 100.000 Personenkilometer
von öffentlichen Verkehrsmitteln zum Auto verlagert (Kessel + Partner 1997).³⁷

2.1 NI „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ begünstigt die Verlagerung vom ÖPNV zum MIV.

Lange Zeit wurde der durch neue Straßen induzierte Verkehr kritisch gesehen: Man sät Autobahnen und erntet mehr Motorisierten Individualverkehr (MIV), der die Straßen und Plätze im Ballungsraum Hamburg verstopft. Der Bundesverkehrswegeplan sieht durch neue Autobahnen erzeugten zusätzlichen Straßenverkehr

³⁵ Nach den Regeln der Logik kann eine Teilmenge („davon...“) nicht größer sein als die Gesamtmenge, die mit 59,04 Mio. PKW-km/a angegeben wird. Die Gesamtmenge müsste wohl $6,31+61,71=68,02$ Mio.km/a umfassen. Ich verzichte hier auf eine nähere Erörterung, da im Dossier keinerlei Datenquellen angegeben sind.

³⁶ Die Zahl ist abhängig davon, wie Wochenenden berücksichtigt sind.

³⁷ Umweltbundesamt, 2005, Determinanten der Verkehrsentscheidung, S.48

aber nicht als Schaden an, sondern hat dafür eine neue Nutzen-Kategorie NI geschaffen: „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ (BVWP, S. 59, Tab. 18).

Definiert wird dieser „Nutzen“ sehr verschwommen:

„Diese Nutzenkomponente berücksichtigt den Umstand, dass Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern bei optional zur Wahl stehenden Mobilitätsoptionen nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen getroffen werden. Zusätzlich beeinflussen auch weitere Faktoren unser Verkehrsverhalten. Zu nennen sind hier beispielsweise die Ausstattungsqualität der zur Wahl stehenden Verkehrsmittel oder auch die persönliche Einstellung des Einzelnen zu diesen Verkehrsmitteln. Diese Eigenschaften der Mobilitätsoptionen sind zwar nicht bzw. nur schwer messbar, werden von den Verkehrsteilnehmern bei ihren Entscheidungen jedoch berücksichtigt.“ (BVWP, S. 61)

Für die A26-Ost wird dieser „Nutzen“ laut Dossier mit 490 Mio.€ beziffert.

Die bloße Zunahme von Straßenverkehr ist keineswegs ein Nutzen, weder für den Einzelnen noch für die Wirtschaft und Gesellschaft. Sie ist das Gegenteil der von Hamburg propagierten „verkehrssparsamen“ Mobilitätspolitik.

Besonders brisant aber ist es, wenn unter dem Label NI auch faktisch von der S-Bahn verlagerter Verkehr gefasst wird, so dass die Verlagerung vom ÖPNV zum MIV als Nutzen erscheint, wie es bei der A26-G10-HH der Fall ist. Dabei war die S-Bahn ja gerade erfolgreich bis Stade gebaut worden, um den Verkehr von der Straße weg zu holen. Allerdings fährt sie zu selten und ist übertoll, so dass es Anreize gibt, auf das Auto zurück zu kehren, sobald eine Autobahn dafür zur Verfügung steht.

Für Fälle, wie er exemplarisch bei der S-Bahn und der A26-Ost im Ballungsraum Hamburg auftritt, wird in einer Überprüfung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren zum BVWP ein Sondergutachten gefordert:

„Probleme könnten sich ... ergeben, wenn im Einzelfall Ballungsraumprojekte zu bewerten sind, bei denen den Verlagerungswirkungen vom ÖPNV auf den MIV eine entscheidende Bedeutung für das Bewertungsergebnis zukommt. Diese Probleme bestehen darin, dass die für die Prognose der betreffenden Verlagerungswirkungen erforderlichen Nachfragematrizen und Netzmodelle des ÖPNV in den Ausgangsdaten aus der VP 2030 nicht enthalten sind In diesen Fällen wäre die Erstellung von Sondergutachten unter Hinzuziehung geeigneter Nachfragematrizen und Netzmodelle des ÖPNV erforderlich. Standardmäßig ist dies im BVWP-Prozess allerdings nicht vorgesehen.“ (Rieken 2015, S. 12)

Im Ergebnis passiert das, wovon das Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelb Raum gewarnt hat:

„Auf alle Fälle muss vermieden werden, dass in Folge von straßenseitigen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Neubau A26) die Attraktivität des ÖPNV abnimmt.“ (Röhling, 2012: S.100)

2.2 Verlagerung von der S-Bahn auf die A26-Ost.



Die Autobahn 26 (in Bau bzw. in Planung) verläuft parallel zur S-Bahn und dem Metronom. Die nun als Neubau geplante A26-Ost (Hafenquerspange) bietet den Pendler*innen eine direkte Autobahn-Verbindung zur Hamburger Innenstadt als Alternative zur S-Bahn an. Deshalb ist davon auszugehen, dass der „induzierte Verkehr“ größtenteils von der S-Bahn verlagerter Verkehr ist.

2.3 Alternative: Ausbau des ÖPNV

Der auch für den BVWP tätige Verkehrsgutachter Röhling fordert im Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum, das er im Auftrag Hamburgs erarbeitet hat:

„Die Bereitstellung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kann aber nicht alleiniges Mittel zur Sicherstellung einer verträglichen Verkehrsabwicklung sein. Ein weiterer wesentlicher Aspekt liegt in der Vermeidung von Fahrten im MIV und damit einer Verlagerung auf verträglichere Verkehrssysteme wie den ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, welches im Süderelberaum auf den Hauptachsen schon einen hohen Standard aufweist, aber weiterhin verbessert werden soll. Ein weiterer wichtiger Aspekt in Zusammenhang mit der verträglichen Verkehrsabwicklung ist die frühzeitige Berücksichtigung der verkehrlichen Erreichbarkeit (MIV und ÖPNV) bei der Planung von verkehrsintensiven Nutzungen.“ (Röhling Juli 2012 #9154: 115)

Allein durch Verstärkung der S-Bahn und Verbesserung der Erreichbarkeit könnten laut Gesamtmobilitätskonzept 15.900 / Tag gespart werden:

„Die hohe Auslastung der S-Bahn S3/S31 ist Indiz für die Attraktivität dieses Angebots und legt den Schluss nahe, dass durch eine Kapazitätserhöhung auf dieser Achse in Verbindung mit einem bedarfsgerecht angepassten Busangebot weiteres Verlagerungspotenzial vom MIV auf den ÖPNV ausgeschöpft werden kann. Auf alle Fälle muss vermieden werden, dass in Folge von straßenseitigen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Neubau A26) die Attraktivität des ÖPNV abnimmt. In den Varianten 21 (ohne Hafenquerspange) und Variante 22 (mit Hafenquerspange) wurde daher eine Stärkung der S-Bahn-Achse im Süderelberaum untersucht und die Auswirkungen auf den MIV quantifiziert.“ (Röhling Juli 2012, S.99-100) ...

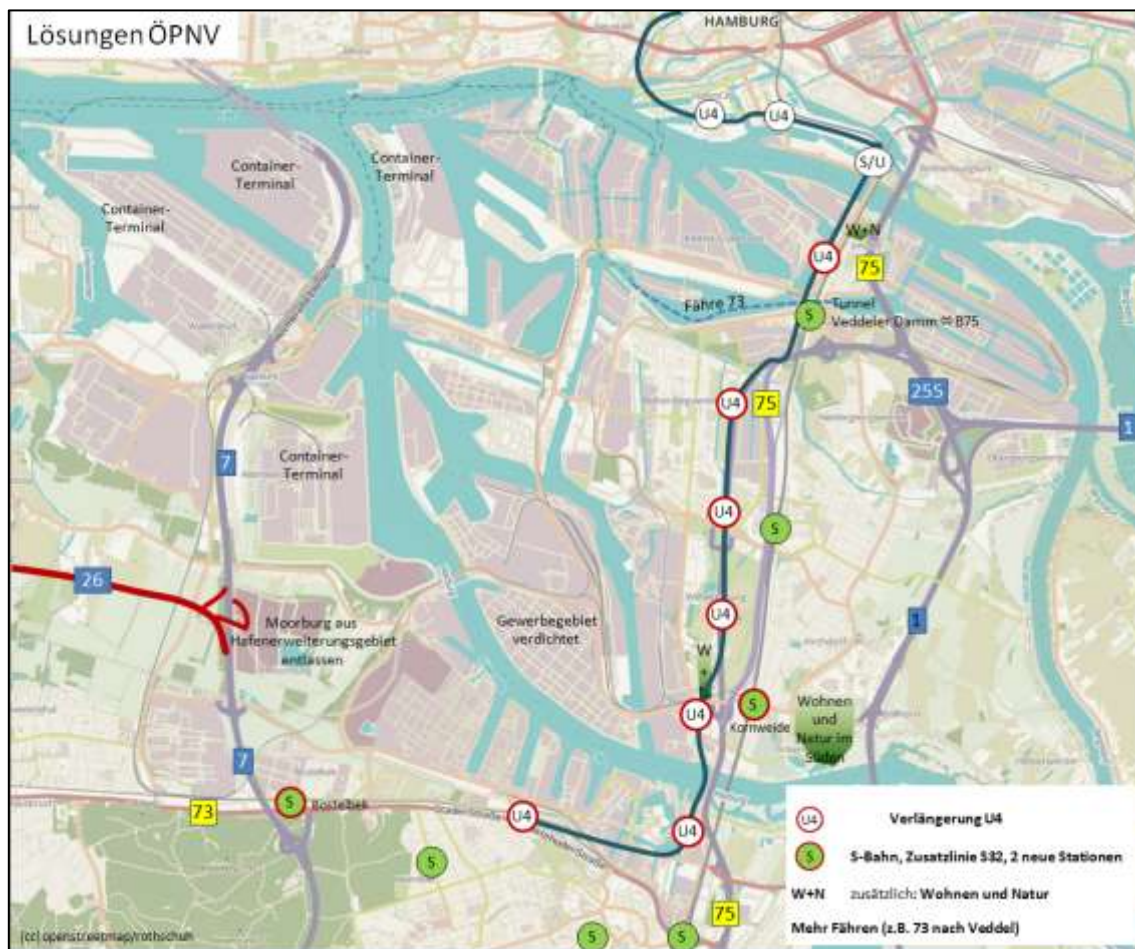
„Die **Variante 21** basiert auf den gleichen netzseitigen Grundlagen wie der Prognosenullfall und beinhaltet damit nicht die Hafenquerspange. Nachfrageseitig ist eine Stärkung des ÖPNV in Form einer weiteren S-Bahn-Verstärkerlinie zwischen der Hamburger Innenstadt und Neugraben mit entsprechender Reduzierung der Pkw-Nachfrage berücksichtigt. ... Durch

eine Abschätzung des Verlagerungspotenzials (ca. 15.900 Pkw-Fahrten/24h) wirkt diese Maßnahme in einer entsprechenden Reduzierung der Straßenverkehrsbelastung“ (Röhling Juli 2012 S.89)

2.4 Mehr und besserer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) holt Pendler von der Straße zur Bahn.

„Als beispielhafte Maßnahmen zur Verwirklichung des Sprung über die Elbe stehen neben der in den Variantenuntersuchungen Verstärkung der S-Bahn langfristig der weitere Ausbau der U4, der die Hafen-City mit dem Bahnhof Harburg verbinden soll.“ (Röhling Juli 2012 #9154: 102)

Entwickelt werden muss ein zusammenhängendes Konzept für den Ausbau des SPNV im Süden:



3 DIE A 26-OST IST KEIN „LÜCKENSCHLUSS“ IM AUTOBAHNNETZ.

Es ist schwierig nachzuvollziehen, was die Projektstudie unter einem „Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A 7/A 26 im Westen und der A 1 im Osten“ (DEGES 2009: S.4) versteht. Es gibt keine „Lücke“ wie z.B. bisher bei der A23, wo zwei Teilstücke bei Itzehoe erst noch verbunden werden mussten. Es gibt lediglich die Situation, dass Hamburg umfahren werden muss.

Für eine Umfahrung gibt es meistens drei Gründe: (a) ökologische, (b) geographische (z.B. Gebirge, Flüsse) sowie (c) Gründe der Stadtentwicklung.

In Hamburg treffen alle drei Gründe zu. Die Elbe hindert eine direkte südliche Durchfahrung und verteuert sie sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung. Hamburg und Harburg werden deshalb südlich umfahren über Maschen. Künftig wird es auch eine etwas weiträumigere Umfahrung über die A20 im Norden geben.

Von der A7, insbesondere der Anschlussstelle Waltershof, sind für den Fernverkehr alle Verkehrsrichtungen erreichbar: Nach Norden die A7, nach Süden und Westen die A1 über Maschen, nach Osten die A1 über Maschen sowie über die künftige A20 Bad Bramstedt-Lübeck.

Die A26 war bis 2011 nicht mit dem Ziel einer Verlängerung bis zur A1 geplant, sondern einer Anbindung an die A7, die wiederum über Maschen mit der A1 verbunden ist. (Vgl. dazu oben die Karte S.10)

Nach den Erfahrungen mit der A7, die seinerzeit als Umfahrung von Hamburg durch Industriegebiete gesehen wurde, aber durch die Stadtentwicklung jetzt unmittelbar Stadtteile zerschneidet, ist es Konsens, dass Durchfahrtverkehr nicht mitten durch die Stadt geführt werden soll, wie es jetzt bei der A26-Ost vorgesehen ist. Axel Gedaschko, damals Senator der BSU und der Wirtschaftsbehörde, jetzt Präsident des GdW, Bundesverband der deutschen Wohnungs- und Immobilienunternehmen, hat das so ausgedrückt:

: „Das Grundübel ist eine falsche strategische Ausrichtung der Verkehrswege in dieser Stadt in der Vergangenheit. Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsaugeffekt für den gesamten Verkehr geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus. ... Die Lösung heißt: Wir müssen den Fernverkehr aus der Stadt herausbekommen.“ (WELT, 7.7.2007)

Weitere Zäsuren und Barrieren in Form einer Querautobahn verträgt die Elbinsel auch nach Ansicht des Verkehrsplaners Prof. Dr. Hartmut Topp nicht. Zudem würde dieses kurze Stück Autobahn zu einem der teuersten in der Geschichte der Bundesrepublik werden.

„Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg und auf einer bei aller Vorbelastung empfindlichen Insel. Mit Blick auf das Autobahnnetz südlich von Hamburg und den dort vorhandenen Verknüpfungen der Autobahnen stellt sich ohnehin die Frage, ob die durch den Lückenschluss erreichbaren Reisezeitverkürzungen die mit der HQS als Autobahn verbundenen Eingriffe und Aufwände rechtfertigen.“ (IBA Hamburg 9.8.2012, S.3)

4 EINE NEUE STADTAUTOBAHN GEFÄHRDET WOHNUNGSBAU UND STADTENTWICKLUNG.

In dem Antrag auf Linienbestimmung von 1999 wurde die jetzt für die A26-Ost gewählte Südtrasse aus städtebaulicher Sicht abqualifiziert:

„Aus städtebaulicher Sicht gehen von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen sowohl für die heutige Nutzungsstruktur (Zerschneidung in Wilhelmsburg Süd/ Kornweide) als auch für die langfristigen Entwicklungsperspektiven in Moorburg (Hafenerweiterung), Kirchdorf-Mitte/Nord (Wohnungsbau) und in Wilhelmsburg-Süd/Ost (Landschaftsraumentwicklung) aus. Daher kann die Südtrasse aus städtebaulicher Sicht nicht empfohlen werden.“ Baubehörde Hamburg 1999, S. 14

4.1 Bundeskabinett streicht Behauptung einer städtebaulichen Wirkung der A26-Ost

Im Entwurf des BVWP, S.104, hieß es in der Zeile zur A26-Ost, diese hätte eine "sehr hohe städtebauliche Wirkung". Dieser Vermerk ist jetzt im Beschluss der Bundesregierung vom 3.8.2016 ersatzlos gestrichen, nachdem Eingaben der Bürgerinnen und Bürger sowie die Abstimmung u.a. mit dem Umwelt- und Bauministerium erfolgt sind.

Vielleicht bezog sich diese Aussage auf den Städtebaulichen Fachbeitrag (PPL, 2010) aus dem Verfahren in der Linienbestimmung. Im Beitrag wird die "Städtebauliche Qualifizierung der Vorzugstrasse" (S.14-17) weder anhand der Perspektive der Bewohner, des Wohnungsbaupotenzials, noch anderer Kriterien des Städtebaus vorgenommen, sondern anhand der Perspektive des Autofahrers, der auf der Straße fährt. Man liest einen ausgiebigen Erlebnisbericht eines fiktiven Autofahrers über die neue Autobahn, der seine Blicke über Hamburg von der Hochstraße und der Brücke über die Elbe schweifen lässt, soweit er nicht von lästigen Lärmschutzwänden gestört ist. Bei der Strecke durch Wilhelmsburgs Wohngebiete – in der Nachbarschaft zu dieser neuen Autobahn leben 7.000 Menschen – sei es gut, dass er nichts sähe, weil da auch nichts eines Blickes wert sei.

De Strecke durch Wilhelmsburg und durch die Wohngebiete, wird so gekennzeichnet:



„Nach der Querung der Georg-Wilhelm-Straße senkt sich die Trasse in die Trog- bzw. Tunnelebene unter dem neuen Anschlussknoten der Wilhelmsburger Reichsstraße und der DB-Hauptstrecke ab. Dabei wird ein kurzer Blick auf das IGS-Gelände frei, wenn es gelingt die ggf. notwendigen Lärmschutzmaßnahmen entsprechend zu gestalten.

Die weitere Fahrt durch den Lärmschutztunnel führt in einem bis zur Anschlussstelle mit der A1 führenden Einschnitt, der keine weiteren das Stadtbild erfassenden Blickbeziehungen zulässt, **was angesichts des vorhandenen Siedlungsbestandes hier**

auch nicht sinnfällig wäre. So kann sich der Autofahrer ganz auf die Einfädelung in die A1 konzentrieren.“ (PPL-Architektur und Stadtplanung GmbH, S. 16)

Diese „städtebauliche Qualifizierung“ erfüllt keine der im BVWP geforderten Kriterien einer städtebaulichen Beurteilung (BVWP, S.68ff). Würde man eine solche durchführen, käme man, wie schon in der Linienbestimmung von 1999, zu einer negativen Beurteilung.

Die Autobahn soll Moorburg und den Wilhelmsburger Süden zerschneiden. Sie bringt Lärm und Abgase nicht nur in diese Stadtteile, sondern wegen ihrer überwiegenden Hochlage auf Stelzen auch in die benachbarten Stadtteile Bostelbek und Harburg, insbesondere den Harburger Binnenhafen. Sie verhindert möglichen Wohnungsbau am Hauland und im Bereich der Kornweide.

Hamburg rechnet sich hoch an, dass im Westen (Altona, Othmarschen, Stellingen) nach 40 Jahren nun im Laufe der nächsten 15 Jahre Deckel über die Autobahn A7 gebaut werden sollen. In der Mitte Hamburgs, also in Wilhelmsburg, soll nun gleichzeitig die Stadt neu durch eine Autobahn zerschnitten werden.

„Im Ergebnis kann belegt werden, dass die Belastungen durch große Verkehrsanlagen wie Stadtautobahnen in den angrenzenden Wohngebieten zu sozialen Abwertungsprozessen, zu einer Zunahme von einkommensschwachen Haushalten und zu einer Verstärkung von Segregationsprozessen führen.“ (Ehrhardt 2010, S. 26)

Der Artikel von Oliver Schirg in der Online-Ausgabe des Hamburger Abendblatts vom 26.3.2016, „Die irre Vision von einer Hamburger Stadtautobahn“³⁸, macht deutlich, welche verheerenden Auswirkungen eine Stadtautobahn mitten durch eine Stadt hat.

4.2 Stadtautobahnen zerstören Wohnbauperspektiven.

1979 wurde das Hamburger Programm für Stadtautobahnen aufgegeben, weil es Bürgerwiderstand gab und die Erkenntnis, dass Stadtautobahnen die Entwicklung lebendiger Stadtteile konterkarieren. Dennoch wurde eine Stadtautobahn südlich der Norderelbe dagegen massiv, aber erfolglos voran getrieben, die „Hafenquer-spange“, bis 2009 durch den Norden, seither durch den Süden Wilhelmsburgs.

Mit der Internationalen Bauausstellung 2006-2013 und dem „Sprung über die Elbe“ müsste aber bewusst geworden sein, dass Wilhelmsburg nicht nur Industrieort mit einigen Wohnsiedlungen ist, sondern ein attraktiver, wichtiger und zentraler Ort des Lebens und Arbeitens von immer mehr Menschen. Bei jetzt über 52.000 Bewohnern leben jedes Jahr ca. 1000 Bewohner mehr in Wilhelmsburg und die Perspektive der Handelskammer von 2004, es könnten einmal 100.000 werden, ist nicht unrealistisch, wenn die Wohnbedingungen verbessert anstatt verschlechtert werden.

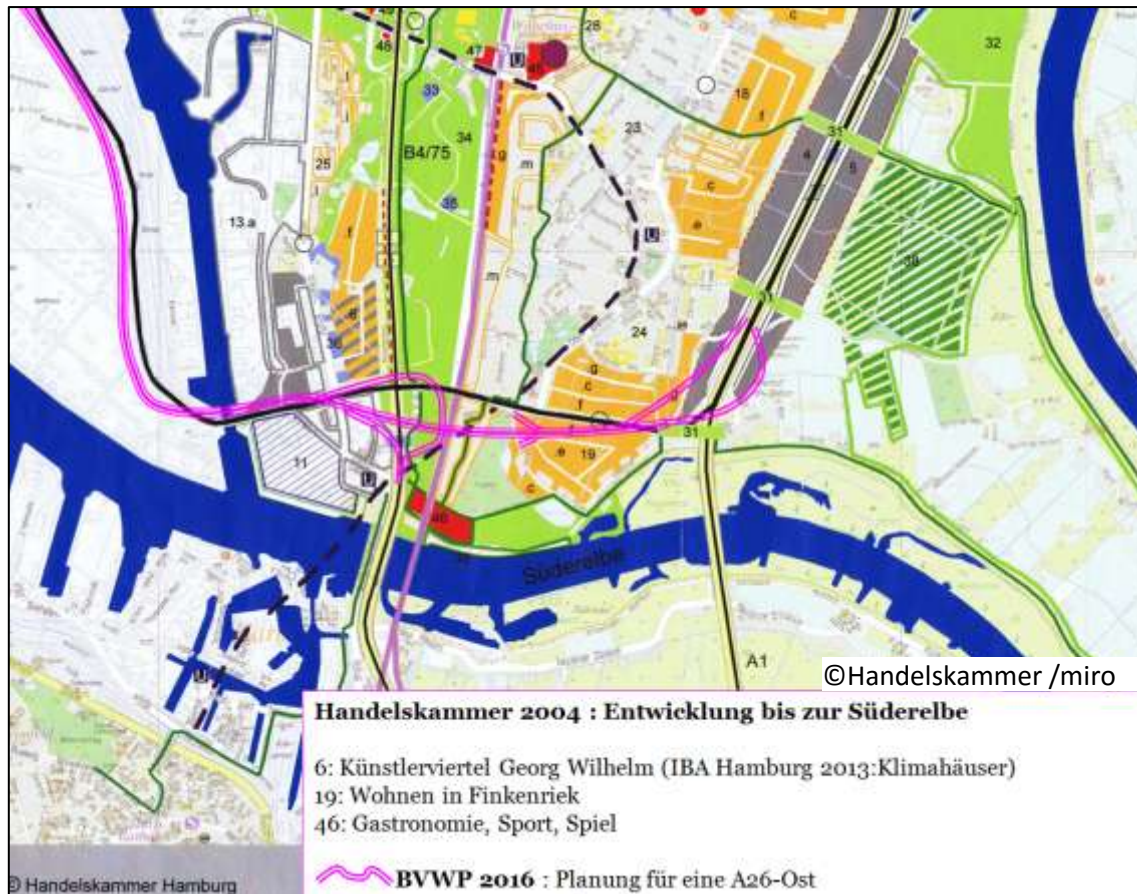
Im Süden Wilhelmsburgs sah die IBA am Hauland eine Siedlung mit „Klimahäusern“ vor³⁹.

Die Handelskammer brachte schon 2004 Wohnbebauung um die Kornweide herum in die Diskussion⁴⁰. 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.

³⁸ www.abendblatt.de/hamburg/article207295329/Die-irre-Vision-von-einer-Hamburger-Stadtautobahn.html

³⁹ Vgl. IBA Hamburg, 2010

⁴⁰ Wolf/ Siebrand, Handelskammer, 2004



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. Ein baldiger Bau einer Hochbahn (als Verlängerung der U4) über Wilhelmsburg bis Harburg würde 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.

Wilhelmsburg und Moorburg sind schon jetzt gebeutelt von Verkehrstrassen. 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 direkt am Autobahndreieck liegt.

Eine Autobahn durch Wilhelmsburg hat auch für Harburg nicht den versprochenen Nutzen. Auch wenn der Verkehr auf der B73 leicht reduziert wird⁴¹, bleibt die Trennwirkung der Buxtehuder Straße aufgrund ihrer Lage als Doppeltrasse mit der Bahn bestehen.

⁴¹ Fraglich ist, ob es überhaupt zu einer Reduzierung des LKW Verkehrs auf der B73 käme. Nach der Linienbestimmung wird die B73 im Harburger Raum nach Fertigstellung der A26-Ost abgestuft zu einer Stadtstraße – damit entfällt für sie die Mautpflicht und sie zieht Ausweichverkehr der LKW auf sich.

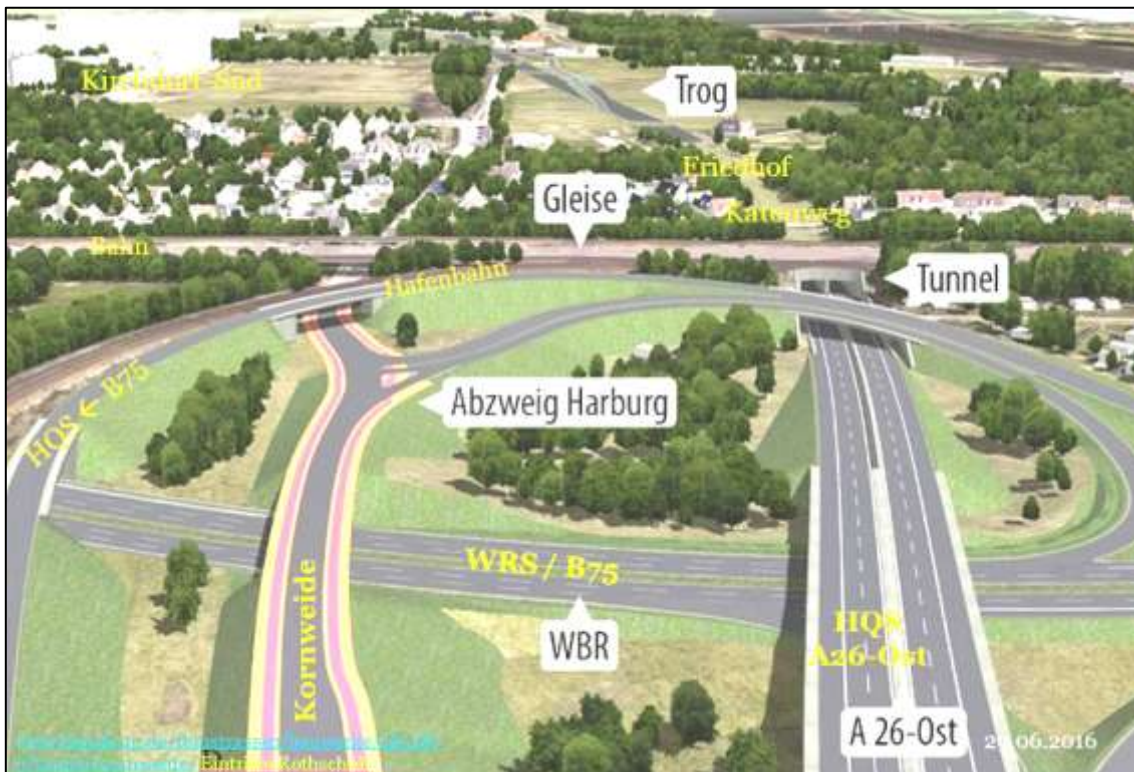
4.3 Die Alternative ist vor allem verbesserter SPNV:

Öffentlicher Nahverkehr vor allem auf der Schiene muss den Personenverkehr von den belastenden Durchgangstrassen auf die Bahn verlagern. Für den Hafenverkehr braucht es ein entlastendes Führungskonzept für die Wohnstraßen, wie es schon einmal von der HPA für Wilhelmsburg vorgelegt wurde⁴². Auch großflächiges Tempo 30 kann nicht nur den Radverkehr fördern, sondern auch Menschen dazu bewegen, stärker den ÖPNV zu nutzen.

4.4 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. Nach 40 Jahren ist dort nun auf der Grundlage der Planungen einer Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ entschieden, dass die noch einmal erweiterte Autobahn in längeren Abschnitten unter einen Landschafts-„Deckel“ gelegt wird, so dass in der Umgebung neuer Wohnungsbau entstehen kann. Dieses wird als „Stadtreparatur“ verstanden.

Man darf nicht mit der A26-Ost die Landschaft erst zerreißen um dann auf eine Stadtreparatur in mehreren Jahrzehnten zu warten, sondern muss, wenn die Straße gegen alle Vernunft gebaut würde, sofort handeln.



Geplant ist eine Hochstraße bis zur Überquerung der B75, anschließend ein kurzer Tunnel und dann ein offener Trog bis zum neuen Autobahndreieck Hamburg-Stillhorn direkt neben der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd.

Bekannt geworden ist eine Änderung der Planung der DEGES dahin gehend, dass das Autobahndreieck Stillhorn nicht mehr zugleich Anschlussstelle für den untergeordneten Verkehr ist, sondern stattdessen eine neue Anschlussstelle in Höhe der Otto-Brenner-Straße errichtet wird.

⁴² Vgl. Hamburg Port Authority, 2010



Skizze anhand Aussagen und Planunterlagen der DEGES, miro.

Das bedeutet, dass die Autobahnschneise im Trog wegen der vielen An- und Abfahrtspuren noch breiter wird und so zerschnitten ist, dass die durch die Troglage mögliche Reduzierung von Lärmemissionen praktisch aufgehoben ist.

Es wäre aber notwendig, dass die gesamte A26-Ost in Wilhelmsburg in einem Tunnel liegt.

Wenn die Autobahn im ganzen Wilhelmsburger Gebiet als durchgehender Tunnel gebaut wird, könnten die schädlichen Auswirkungen auf jetzige und künftige Wohngebiete wenigstens gemildert werden.

5 DIE A26-OST GEFÄHRDET DIE UMWELT UND DEN KLIMASCHUTZ.

In dem Antrag auf Linienbestimmung von 1999 erhielt die jetzt für die A26-Ost gewählte Südtrasse aus Umweltsicht die schlechteste Bewertung:

„Die Südtrasse ist aus Umweltsicht ungünstiger zu beurteilen als die Nordtrasse und Diagonaltrasse-West. Konflikt-schwerpunkte bestehen in Moorburg...und im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost. Im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost entstehen u.a. Verluste von Wohngebäuden an der Kornweide, Verluste von Erholungsflächen, Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland), Beeinträchtigungen von Wohnbau. Und Erholungsflächen durch Verlärmung und Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigungen, Verlärmung der Bruthabitate von zwei Vogelarten der Hamburger Roten Liste, Schadstoffeinträge in Böden, Biotope und Oberflächengewässer sowie bauliche Eingriffe in drei Oberflächengewässer. Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiefe, Pflanzen sowie Landschaftsbild.“ (Baubehörde Hamburg, 1999:S.13f)

5.1 Die Dossiers erlauben keine sachgerechte Strategische Umweltprüfung (SUP).

Die Dossiers im PRINS erlauben keine für die Projekte erforderliche Strategische Umweltprüfung, die sich auf die im Umweltbericht zum BVWP (S.14ff.) genannten Themenfelder bezieht.

1. Der Prüfumfang ist aufgrund der hohen Zahl der Projekte auf eine überschlägige Prüfung (S.32ff., S.34, S.128 usw.) beschränkt worden. Der Hinweis auf den hohen Arbeitsaufwand zur Begründung unzureichender Prüfung ist aber nicht zulässig, weil es um Projekte von erheblicher und über viele Jahrzehnte und oft Jahrhunderte wirkende Bedeutung für die Schutzgüter geht. Dass man für die angemessene Prüfung einer Vielzahl von Projekten Zeit braucht, war von vornherein klar und hätte in die Planungszeiträume einkalkuliert werden müssen. Eine oberflächliche Prüfung führt zudem dazu, dass bei der nachfolgenden Planung sowie den daraus resultierenden Rechtsverfahren zusätzliche Kosten von Zeit und Geld anfallen.

2. Linienbestimmte Projekte sollen nur noch minimal geprüft werden. Auch dieses ist nicht akzeptabel, weil beispielsweise bei der Linienbestimmung der A26-Ost eben nicht die für die Umwelt günstigste Variante ausgewählt wurde. So betonte das Verkehrsministerium selbst bei der Linienbestimmung der A26-Ost, die die Variante Süd 1 bildet:

„Da die Südvarianten sich aus artenschutzfachlicher Sicht im Verhältnis zu den Nordvarianten als ungünstigste Varianten darstellen, kommt es für die Ausnahmen nach §45 Abs.7 BNatSchG maßgeblich darauf an nachzuweisen, dass eine zumutbare Alternative ...nicht gegeben ist.“(Kunz, 15.2.2011, S.3).

3. Die „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung“ umfasst gerade einmal 5 Seiten. Sie ist nicht, wie es der Begriff „Dossier“ erscheinen lässt, eine Sammlung von weiter führenden und begründenden Dateien, sondern eine Ansammlung bewertender Aussagen. Sie enthält nicht einmal den Verweis auf zugrunde liegende Untersuchungen, obwohl das technisch mit Hilfe von Internetlinks durchaus leicht möglich gewesen wäre. So gibt es aufgrund der langen Planungsgeschichte der A26-Ost, vormals Hafenquerspange, eine Fülle von Gutachten, Umweltberichten, aber auch kritischen Stellungnahmen, auf die unschwer hätte hingewiesen werden können.

Die Verkürzung der Aussagen lässt nicht erkennen, dass das vorlegende BMVI an einer sachkundigen Prüfung der SUP durch die Öffentlichkeit interessiert ist. Sie ermöglicht aber auch Politiker*innen, die über den BVWP und die Ausbaugesetze entscheiden sollen, keine Bildung einer eigenständigen und sachkundigen Beurteilung. Dies beeinträchtigt den demokratischen und parlamentarischen Willensbildungsprozess.

4. Eine strategische Umweltprüfung müsste sich an den Schutzgütern orientieren. Stattdessen wird lediglich die Nutzen-Kosten-Analyse ausschnittsweise wiedergegeben.

5.2 Eine SUP der A26-Ost muss die Beeinträchtigungen von Schutzgütern untersuchen.

In der Linienbestimmung 2010/2011 wurden u.a. die nachfolgenden Schutzgüter untersucht.

„Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen der Variante Süd 1⁴³

Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit

- Betroffenheit von Wohnfunktionen im südlichen und nordöstlichen Teil von Moorburg sowie am nördlichen Rand von Bostelbek
- Betroffenheit von landschaftsbezogenen Erholungsfunktionen in Moorburg, u.a. Beeinträchtigung des 2. Grünen Rings
- Im Bereich Kornweide kleinräumige Betroffenheit von Erholungsfunktionen und Wohnfunktionen; durch den Tunnel Kornweide und die anschließende Troglage bis zur A 1 ist die Trassenführung dort in Bezug auf das Schutzgut Menschen bereits umwelloptimiert, so dass der Bereich innerhalb dieses Schutzgutes nicht als entscheidungserheblicher Konflikt-schwerpunkt angesehen wird.“

Dieses ist nicht ausreichend. Ein Schutzbereich von 500m reicht bei einer aufgeständerten bzw. auf Brücken (Höhe 53m!) verlaufenden Autobahn wie der A26-Ost nicht aus. Lärm und Schadstoffe verbreiten sich weit mehr als über 500m. Lärm, Feinstaub und andere Schadstoffe werden auch bei einer Troglage und teilweise auch bei einer Tunnelführung weit verbreitet. Das ist umso bedeutender, da Wilhelmsburg und Moorburg bereits durch Kohlekraftwerk, Industrieanlagen, Hafen sowie große Verkehrsstrassen erheblich belastet sind. Untersucht werden muss also, wie weit die Autobahn diese Belastung über die Schwelle der Gesundheitsgefährdung hinaus treibt.

Eine Belastung entsteht zudem bereits durch den Bau einer Autobahn dicht an Wohngebieten, selbst wenn diese durch Schallschutz abgegrenzt ist ⁴⁴.

„Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Natura 2000-Verträglichkeit: voraussichtlich keine Betroffenheit (im Bereich der Süderelbquerung bauzeitliche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erforderlich wegen der funktionalen Bedeutung der Süderelbe für die FFH-Gebiete an Ober- und Unterelbe)
- Artenschutzrechtliche Konflikte: Betroffenheit von Wiesenvögeln und weiteren Brutvögeln sowie von Moorfrosch und Fledermäusen südlich Moorburg, Betroffenheit von Wiesenvögeln und Moorfrosch im Bereich Kornweide, Konflikte planerisch lösbar, jedoch mehrere Ausnahmeverfahren für Vogelarten mit Alternativenprüfungen erforderlich
- dauerhafter Verlust von geschützten Biotopen südl. von Moorburg, insbesondere Biotopkomplexen, kleinflächig auch entsprechende Auswirkungen im Bereich der Hohen Schaar und im Bereich der Kornweide (Betroffenheit voraussichtlich ca. 2 ha im Bereich des Baukörpers und zusätzlich > 5 ha baubedingt)“

Hierzu sind die Stellungnahmen von NABU und BUND heran zu ziehen.

„Boden

- Betroffenheit von Moorböden südlich von Moorburg
- Betroffenheit von Flussmarsch im Bereich der Kornweide

⁴³ DEGES, 2010, hier und zum Folgenden: Erläuterungsbericht S.38

⁴⁴ Vgl. Ehrhardt u.a., 2010

Wasser

- Betroffenheit des Wettern- und Grabensystem im Süden von Wilhelmsburg, insbesondere im Abschnitt Kornweide, mit der Betroffenheit der Gewässer sind Umwelt-Risiken verbunden, z. B. Gewässerverunreinigungen und dauerhafte Strukturveränderungen
- im Bereich des Tunnels Kornweide ggf. Beeinflussung des Grundwassergeschehens (Aufstau, Absenkung, Veränderung der Fließrichtung) und hohe Wahrscheinlichkeit des Störens hydraulischer Deckschichten, potenzielles Risiko einer GW-Verschmutzung durch Verschleppung von Schadstoffen in tiefere Bodenschichten (z. B. bei Bauwerksgründungen)
- voraussichtlicher Verlust eines öffentlichen Trinkwasserbrunnens südlich von Moorburg (Tiefbrunnen der Hamburger Wasserwerke)“

Mittlerweile gibt es eine Planänderung, nach der die Autobahn nicht unterhalb der Kornweide, sondern mit neuen Unterquerungen des Bahndamms durch Landschafts- und Friedhofsgelände geführt werden soll, so dass die Bodenprobleme sowie Beeinträchtigung von Wasserläufen verstärkt werden.

„Klima und Luft

- Verlust lokalklimatisch wirksamer Freiflächen mit Ausgleichsfunktionen für Wohngebiete (Moorburg und Wilhelmsburger Süden)“

„Landschaft

- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Bereich Moorburg • im Bereich Kornweide aufgrund der Troglage bereits optimiert
- die neue Süderelbequerung wird nicht bewertet da es sich um ein stadtbildprägendes Bauwerk im urbanen Raum mit ggf. neuer Wahrzeichenfunktion für Hamburg handeln wird.“

Die benannte Planänderung führt dazu, dass sich der Verbrauch von nicht versiegelten Naturflächen noch weiter erhöht. Zudem ist die Tunnellänge verkürzt worden.

„Kultur- und sonstige Sachgüter

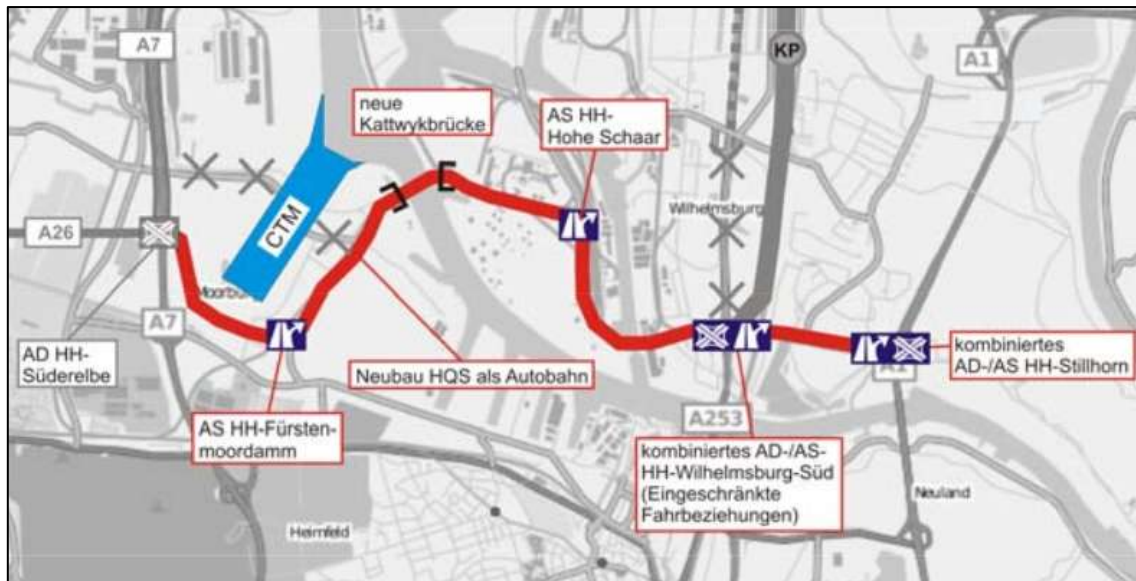
- in geringem Umfang Betroffenheit von Bodendenkmalen in Moorburg und ggf. Betroffenheit von einem erkannten Denkmal in Stillhorn (DEGES 2010, S.38f.)“

5.3 Vernünftige Alternativen sind nicht geprüft.

„Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

(1) 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 Durchfahrtshöhen für die Schifffahrt) ist bei einer gleichzeitig erheblichen Kostensteigerung keine zumutbare Alternative.“

Die Alternativen werden hier unzulässig aufgrund von Kostenunterschieden abgewählt.



DEGES 2009, Anhang 2 SSP Consult, Hauptplanfall Süd 1, S.2

Die Entscheidung zwischen der gewählten Trasse Süd 1 und Alternativen beispielsweise mit einem Tunnel nördlich des Wohngebietes in Moorburg machte sich bei der Linienbestimmung an einem möglichen Containerterminal in Moorburg fest. Der Bau dieses CT ist jetzt undenkbar, so dass die Alternative erneut geprüft werden müsste, insb. mit einer Tunnellösung in Moorburg und unter dem Köhlbrand.

(2) „Ausbaumöglichkeiten im Zuge von vorhandenen Straßen (0+Variante), die durch die bestehende Bebauung stark eingeschränkt sind, wurden bereits ausgeschöpft.“

Die Null-Variante ist nicht ernsthaft geprüft worden; angesichts der langfristigen Stagnation im Hafenumschlag und Hafenverkehr sowie der laufenden Veränderung des Modal-Splits zugunsten der Bahn ist sie aber die vorzuziehende Wahl. (vgl. Kapitel 1)

„(3) Verkehrsträgeralternativen werden mit dem 2gleisigen Ausbau der Hafenbahn parallel zum Neubau der A 26-Ost geschaffen.“

Es ist nicht untersucht, wie sich der Ausbau der Hafenbahn, der hier erwähnt wird, auf den Straßengüterverkehr auswirkt. Da der Umschlag im Hafen stagniert und im Ergebnis seit langem in gleicher Größenordnung bleibt, bedeutet eine Verstärkung des Bahngüterverkehrs eine Reduzierung des Straßengüterverkehrs. Berücksichtigt werden auch nicht die IT-gestützten Alternativen in der Transportlogistik, die zu einer Vermeidung von Güterverkehr führen.

Interdependenzen zwischen Schiene und Straße sind nicht beachtet. Bei dem Personenverkehr, der 84% des Gesamtverkehrs umfassen soll, werden die Alternativen auf der Schiene, S-Bahn sowie Regionalbahn, überhaupt nicht erwähnt. (vgl. Kapitel 2).

Es ist festzustellen, Dass das die Alternativenprüfung nicht den Anforderungen des Grundgesetzes (Verhältnismäßigkeitsgebot) und des UVPG gerecht wird:

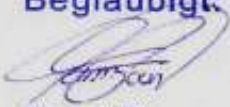
„UVPG, §19b, (2) Bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene nach Nummer 1.1 der Anlage 3 werden bei der Erstellung des Umweltberichts in Betracht kommende vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet.“ .

5.4 Das BMVI weist 2011 auf die schlechte Umweltbewertung hin.

Seite 3 von 3

1. Die Vorprüfung für die Linienbestimmung ist im Zuge eines gesonderten artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellung weiterzuführen und abzuschließen.
2. Es muss sichergestellt werden, dass Flächen für funktionserhaltende Maßnahmen des Artenschutzes bis zur Erteilung der Ausnahmegenehmigung in ausreichendem Umfang und ausreichender Qualität zur Verfügung stehen.
3. Da die Südvarianten der Trassenführung sich aus artenschutzfachlicher Sicht im Verhältnis zu den Nordvarianten als ungünstigste Varianten darstellen, kommt es für die Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG maßgeblich darauf an nachzuweisen, dass eine zumutbare Alternative i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht gegeben ist und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Alternativen sind betriebswirtschaftliche Erwägungen allein nicht ausschlaggebend, da auch aufwändigere Lösungen grundsätzlich als zumutbare Alternativen in Betracht kommen.
4. Randbedingungen aus den Planungen eines weiteren Containerterminals, die Nichtinanspruchnahme des Hafenbahnhofs Süd, höhere Durchfahrtshöhen bei den Querungen des Köhlbrands und der Süderelbe, die Stadtentwicklung „Sprung über die Elbe“ sowie weitere bekannt gewordene Hindernisse der Nordvariante sind aufzunehmen und in die Entscheidung einzubeziehen.

Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz

 **Beglaubigt:**

Angestellte

Anlage: - 1 Ausfertigung der Linienbestimmungsunterlagen
(Ordner 1 - 4)

Auf die negative Bewertung der Belastung von Umwelt und Natur sowie die Anforderungen des Artenschutzes hat bereits das Bundesverkehrsministerium in seinem Schreiben an die Hamburger Verkehrsbehörde zur Linienbestimmung 2011 hingewiesen (Kunz, 2011)⁴⁵.

⁴⁵ {Kunz 15.2.2011, S. 3}

5.5 Das Umweltbundesamt fordert Abstufung aus dem „Vordringlichen Bedarf“.

Projekttyp	Dringlichkeitseinstufung	Enggriffslänge	Nutzensumme Umwelt	Umwelt-Betroffenheit	Krit. 2.1 Naturschutz- Vorrangflächen	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "nicht ausgeschlossen"]	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "wahrscheinlich"]	Krit. 2.3 UFR Kernräume	Krit. 2.4.1a UFR Großräume (feucht, trocken Wald)	Krit. 2.4.1b UFR Großräume (Großsäuger)	Krit. 2.4.1c BfN- Achsen/Korridore	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "wiedervernetzt"]	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "nicht wiedervernetzt"]	Krit. 2.5 Flächeninanspruchnahme	Krit. 2.6 USG	Krit. 2.7 WSG	Krit. 2.8 UZVR	Krit. 2.9 Vorrangflächen Kultur und Landschaft
		[km]			[ha]			[ha]	[km]	[km]	[Anzahl]			[ha]	[km]	[km]	[ha]	[ha]
Neubau	VB	9,7	-76,6	mittel	0,6	1	0	15,0	1,9	0,0	0	-	-	41,6	0,0	0,0	0,0	20,7

Darstellung der A26-G-10-HH im Umweltbericht des BVWP⁴⁶: (Je dunkler das Feld, desto mehr Belastung wird im Umweltbericht festgestellt.)

Die Darstellung zeigt bereits, dass die A26-Ost erheblich belastet ist. Das zeigt sich auch in der Aufstellung der negativen Nutzen. In allen Umweltbereichen führt die A26-Ost zu mehr Belastung, wobei die Flächenbelastung nicht in Kosten ausgedrückt wird. Eine nur „mittlere“ Umweltbetroffenheit ist daraus nicht zu erkennen, sondern eine hohe Umweltbetroffenheit, die zur Abstufung des Projekts führen müsste.

Auf der Grundlage des Umweltberichts zum BVWP hat das Umweltbundesamt die A26-Ost ebenso wie 40 andere geplanten Aus- und Neubauten von Autobahnen und Bundesstraßen abgelehnt, u.a., weil sie unnötig große Flächen verbraucht und die Umwelt stark belastet⁴⁷. Dabei gehört das Projekt zu den 29 Projekten mit der höchsten Flächen-Inanspruchnahme und gleichzeitig hoher Umweltbetroffenheit. Dies wiegt umso schwerer, als es Verbrauch von sehr knappen Flächen im großstädtischen Bereich ist. Das Umweltbundesamt (2016) hat empfohlen, die A26-Ost vom „vordringlichen Bedarf“ in den „weiteren Bedarf“ zu verschieben.

5.6 Verkehrslärm: ca. 7000 Betroffene sind nicht berücksichtigt.

Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	Neubelastung oder stärker betroffen	0 Einwohner	Tatsächlich sind ca. 7000 Bewohner*innen in Wilhelmsburg und Moorburg stärker von Lärm belastet.
	Entlastung	985 Einwohner	Stader Straße Buxtehuder Straße

Neubelastet oder stärker belastet sind

- Einwohner von Alt-Kirchdorf und Kirchdorf Süd, somit ca. 6500 Einwohner*innen
- Einwohner der Georg-Wilhelm-Straße, ca. 500 Einwohner*innen
- Einwohner des noch nicht gebauten aber geplanten Wohngebiets am Hauland, ca. 1.500 Einwohner
- eine unbestimmte Zahl von Einwohnern in Harburg, zu denen der Lärm der Hochstraße A26-Ost (Hohe Schaar – Kornweide) getragen wird
- Einwohner in Moorburg, ca. 600

⁴⁶ BVWP 2030, Umweltbericht, Anhang 1: Ergebnisse des Umweltbeitrags zur Projektbewertung für die Aus- und Neubauprojekte Straße (Vordringlicher und Weiterer Bedarf), Liste

⁴⁷ Umweltbundesamt, 2016, Anhang sowie Sachverständigenrates für Umweltfragen, 2016, S. 156

Entlastet sind die 985 Einwohner der Buxtehuder Straße in einem Maß, das durch eine gewisse Reduzierung des erwarteten Verkehrs in der Buxtehuder Straße bestimmt ist.

Es zeigt sich hier wie auch sonst, dass die Planung die Bewohnerschaft Moorburgs und Wilhelmsburgs „übersehen“ hat.

5.7 Die Autobahn bringt mehr Lärm, mehr Abgasbelastung und CO2 Emissionen.

Als ein wesentliches Ziel der Linienbestimmung war 2010 angegeben:

„Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in innerstädtischen Wohnquartieren“⁴⁸.

Konträr zu dieser Zielsetzung steht die Zunahme aller Schadstoffbelastungen aufgrund der A26-Ost.

Nr.	Emissionen	Differenz Bezugsfall	Planfall-	Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-0,961	-24,800
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	13.907,356	t/a	-2,017	-52,046
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO _x)	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 ₂)	0,233	t/a	-0,003	-0,079
	Nutzensumme Umwelt				-76,594

In dem Dossier zur A26-Ost sind alle umweltbezogenen Faktoren mit negativem Vorzeichen versehen: Die Autobahn bringt mehr Lärm, mehr Abgasbelastung, viel mehr CO2 Emissionen. Aufgrund des Bewertungsschemas des BVWP werden die Abgasbelastungen, Flächenverbrauch, Beeinträchtigung von Naturräumen und Biotopen sowie der hohe CO2-Ausstoß unangemessen gering bewertet.

Das Verwaltungsgericht Hamburg hat von Hamburg ein Verkehrskonzept zur Reduzierung u.a. der Stickoxide verlangt⁴⁹, damit die von der EU festgelegten Grenzwerte für NO₂ eingehalten werden. Der Umweltbericht im Dossier zur A26-Ost macht deutlich, dass gerade die NO_x-Werte durch eine Autobahn mit einem hohen Anteil von induziertem Straßenverkehr erheblich steigen. Das ist das Gegenteil der von dem Gericht aufgrund des EU-Rechts verlangten Maßnahmen.

⁴⁸ DEGES, März 2010, S. 5

⁴⁹ Verwaltungsgericht Hamburg, 2014

5.8 Naturschutzbund: „Düstere Aussichten für die Natur“

Der NABU Hamburg wehrt sich gegen die Aufnahme der Hafenquerspange in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030.

„Der NABU Hamburg wehrt sich gegen die Aufnahme der Hafenquerspange in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Der Verband hatte sich bereits im Mai 2010 an die Bundesregierung gewandt und darauf verwiesen, dass die ausgewählte Trassenvariante mit den höchsten ökologischen Kosten für ein wertvolles Naturgebietes einher geht. Die Variante verläuft unter anderem südlich von Moorburg mitten durch das Geestrandmoor.

„Die Süd-Variante der Hafenquerspange birgt gravierende Nachteile für die Natur“, kritisiert Alexander Porschke, 1. Vorsitzender des NABU Hamburg. „Mit dem Bau der neuen Autobahn entstehen erhebliche negative Auswirkungen auf seltene Lebensräume und auf gefährdete Tiere und Pflanzen.“ Betroffen sind insbesondere ein Gebiet aus Feuchtbiotopen sowie Brach- und Hochstaudenfluren mit Rohrkolben und Schilfarealen, die beim Bau der südlichen Trasse komplett zerstört würden.

In dem von der südlichen Trasse beeinflussten Gebiet kommen insgesamt 53 Pflanzenarten der Roten Listen vor. 44 Arten sind davon in Hamburg als gefährdet oder stark gefährdet eingestuft, weitere neun Pflanzen gelten bundesweit als gefährdete oder stark gefährdete Arten. Auch die Lebensräume von 82 Brutvogelarten, von denen 12 Arten gefährdet, darunter vier vom Aussterben bedroht sind, würden durch die Südtrasse zerstört.

„Diese Lebensräume haben eine wichtige Bedeutung für den Hamburger Biotopverbund und damit für die Artenvielfalt.“, verdeutlicht Frederik Schawaller von der NABU-Gruppe Süd.⁵⁰

5.9 Ergebnis: Eine sachgerechte SUP führt voraussichtlich zur Ablehnung der A26-Ost .

Eine SUP für die A26-Ost ist beim BVWP- nicht durchgeführt worden.

Dieses hat der BUND in Bezug auf den gesamten BVWP und das Verfahren der Beteiligung in einer Beschwerde vom 26.8.2016 gegenüber der Europäischen Kommission gerügt⁵¹.

Eine vorläufige Prüfung ergibt: Die geplante Stadtautobahn A26-Ost gefährdet nahezu alle Schutzgüter in erheblichem Maß.

Es gibt keine verkehrliche Notwendigkeit. Es wird erheblich mehr Autoverkehr induziert, für den als Alternative der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu nutzen und zu verbessern ist. Berücksichtigt werden muss auch, dass mehr Autoverkehr nicht nur auf der betreffenden Strecke Umweltprobleme verursacht, sondern in der ganzen Region Hamburg.

Vernünftige Alternativen sind nicht ernsthaft geprüft. Deshalb darf die A26-Ost nicht gebaut werden.

⁵⁰ NABU Hamburg 2016

⁵¹ Vgl. BUND, 26.8.2016

6 EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISS LIEGT WAHRSCHEINLICH UNTER 1,0.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist mit 3,3 angegeben; dabei wird von einem Nutzen von 2.470 Mio. Euro innerhalb von 50 Jahren bei einem „Barwert der Kosten“ von 740 Mio.€ ausgegangen.

6.1 Der „Nutzen“ ist im BVWP ist vor allem dem PKW-Verkehr zuzurechnen und ist überhöht dargestellt.

Nutzen		Jährliche Nutzen [Mio.€]	Barwert der Nutzen [Mio. €]	PKW- bezogen In Mio.€	LKW- bezogen In Mio.€
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	28,040	z		
Fahrzeugvorhaltekosten		6,184	159,610		
Betriebsführungskosten (Personal) PK – einsatzzeitabhängige Personalkosten je Fahrzeugtyp „Der Personalkostenanteil in den Betriebskosten beim Verkehrsträger Straße setzt sich aus zwei Komponenten: ...Personalkosten für die Fahrer im Lkw-Verkehr ...Fahrzeiten des geschäftlichen Pkw-Verkehrs“ (Methodenhandbuch,S.134		34,419	888,336	Bei 3.494 PKW- Geschäft ±40,56% 360	Bei 5.120 LKW ±59,43% 528
Betriebsführungskosten (Betrieb)		-12,563	-324,245		
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	-0,293	-7,558		
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	5,258	135,716		
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr Nutzen aus veränderter Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	42,687	1.101,731	1.102	
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		4,610	118,987		
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	NTZ	2,442	63,019		63
Veränderung der impliziten Nutzen Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität	NI	19,057	491,854	492	
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	-0,616	-15,886		
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	-0,642	-16,562		
Veränderung der Abgasbelastungen	NA	-1,710	-44,146		
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	NT	0,234	6,037		
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	1,231	31,764		
Gesamtnutzen		95,688	2.469,668		
Dem PKW bzw. LKW zuzurechnen				1.954	591

Der weitaus größte Teil des „Nutzens“ ist also dem PKW-Verkehr zuzurechnen, nicht etwa dem Hafenverkehr, wie es bei der Begründung zum „vordringlichen Bedarf“ den Anschein hat. Dieser Nutzen des PKW entsteht zudem, wenn man dem Dossier Glauben schenken kann, aus „induziertem Straßenverkehr“, den es ohne die neue Autobahn gar nicht gäbe. Dafür wird ein „Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ (NI) angegeben von 491 Mio. €.

Die Prüfung dieser Angaben (siehe Kapitel 2) zeigt, dass dieses zu einem großen Teil verlagerter Verkehr von der S-Bahn wäre, der aber nicht als verlagerter Verkehr erkannt wird, weil der vom SPNV auf den MIV verlagerte Verkehr nicht erfasst wird. Damit aber schwindet der NI erheblich, so dass der Gesamtnutzen bereits auf unter 2 Mrd. sinken würde.

Der „Nutzen“ muss daher neu geprüft und berechnet werden, wofür ein Sondergutachten erforderlich ist.⁵²

6.2 Die Kosten sind unrealistisch niedrig angesetzt.

6.2.1 Referenzprojekt Wilhelmsburger Reichsstraße:

Die Planungen der südlichen Hafenquerspange (A26-Ost) und der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße-B4/75(WRS) sind politisch, planerisch und baulich aufs engste miteinander verbunden⁵³. Da die Verlegung der WRS bereits begonnen worden ist und sich dort die reale Kostenentwicklung zeigt, muss sie als Referenzprojekt für die A26-Ost heran gezogen werden. Die Kosten der WRS wurden 2009 in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Hamburg mit 67,4 Mio.€ veranschlagt, von denen Hamburg 10,4 Mio.€ zahlen sollte – diese Zahlung wurde mit dem vermeintlichen Nutzen für die Internationale Gartenschau 2013 begründet⁵⁴.

Anfang 2011 wurden die Kosten auf 136,3 Mio.€ angehoben⁵⁵, begründet vor allem mit dem Baugrund sowie Lärmschutz.

Am 26.8.2016 bestätigt der Senat die Kostenfortschreibung auf 235 Mio.€⁵⁶. Begründet werden diese mit Kampfmittelräumung, dem Baugrund, den Bahngewerken sowie einer allgemeinen Steigerung von Baukosten. Beruhigend wird auf die Kostenverteilung hingewiesen:

„Die Kostensteigerung hat keinen Einfluss auf den Eigenanteil der FHH. Die FHH hat mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (heute BMVI) im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2009 einen festen Beitrag in Höhe von 10,4 Millionen Euro vereinbart.“

Damit sind die Kosten bereits jetzt, 3 Jahre vor der möglichen Fertigstellung, auf das 3,5fache angewachsen, was in der Hamburger Politik keine Diskussionen hervor ruft, weil es ja auf Kosten des Bundes seien.

Eine Kostensteigerung bei der A 26 -Ost wie bei der WRS würde Kosten von 3 Mrd.€ bedeuten.

6.2.2 Die Kosten nicht plausibilisiert.

Der Bundesrechnungshof hat generell die Kostenermittlung beim Bundesverkehrswegeplan gerügt⁵⁷.

⁵² Vgl. Rieken 2015: 12

⁵³ Vgl. CDU und GAL, 2008; DEGES 2008, DEGES 2009

⁵⁴ Die Internationale Gartenschau wäre nicht durch die WRS zerschnitten und brauchte daher keinen Lärmschutz, weil die Verlegung der WRS bis zum Beginn der Gartenschau abgeschlossen wäre – jetzt wird die Fertigstellung für 2019 angekündigt.

⁵⁵ Hamburger Senat 2011, Bürgerschaftsdrucksache 19/7116, S.15

⁵⁶ Vgl. Thering, Stöver, 2016

⁵⁷ , vgl. Verkehrsrundschau, 6.4.2016,

Das Ministerium habe, berichtet die Verkehrsrundschau, „die gutachterlich ermittelten Kostenuntergrenzen für die Gesamtkosten von Projekten willkürlich gesenkt und so dafür gesorgt, dass Projekte als plausibel eingestuft wurden. Der Rechnungshof empfiehlt unter anderem, bestimmte Neubauprojekte erneut auf ihre Plausibilität hin zu untersuchen“

Die Kosten sind ohne jegliche Anpassung und Überprüfung noch niedriger angesetzt in den Planungen 2010. Nach der Kostenveranschlagung im 2016 vorgelegten BVWP hätten sich die Kosten seit der Linienbestimmung 2010⁵⁸ noch verringert. Dies ist lebensfremd und das Gegenteil des „kostenstabilen Bauens“, das in Hamburg gelten soll.

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]	Kosten laut DEGES 2010, Erläuterungsbericht, S. 29 [Mio. €]
Planungskosten	129,44	-	
Aus- und Neubaukosten	732,16	-	784 (Anteil HH davon 30)
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	861,60	741,765	
Nutzen – Kosten 2.469/741		3,3	
Kosten August 2016			
Bei Steigerung auf 349%	3.004	2.586	
Nutzen-Kosten-Verhältnis		0,96	

Insgesamt sind Kosten für die A26-Ost eher im Bereich von 2-3 Mrd.€ zu vermuten als bei dem veranschlagten „Barwert“ von 741Mio.€

6.3 Ein Realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt eher unter 1,0 als bei 3,3.

Die Verkehrsexperten der IBA Hamburg, insb. Prof. Hartmut Topp, haben Kostenrisiken ermittelt:

„Für die jetzt als Südtrasse favorisierte HQS liegen noch keine vergleichbar detaillierten Kostenermittlungen vor, sodass auch hier noch ein erhebliches Risiko besteht, da verkehrlich sehr komplizierte bauliche Situationen (Kreuzungen der B 4/B 75 sowie der Bahn im Bereich der jetzigen Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd, Trog- und Tunnellösungen im Bereich der östlichen Kornweide) zu lösen sind. Schon jetzt ist jedoch deutlich, dass dieses kurze Stück Autobahn zu einem der teuersten in der Bundesrepublik werden dürfte, wenn es das Ziel ist, den notwendigen baulichen und umweltbezogenen Maßstäben gerecht zu werden“. (IBA Hamburg 9.8.2012, S. 1-2)

Bei dem angegebenen, ebenfalls in Frage zu stellenden Nutzen ist dann ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1,0 erreicht. Damit dürfte die A26-Ost überhaupt nicht mehr im BVWP erscheinen. .

Entsprechend den Forderungen des Bundesrechnungshofs ist eine neue Kostenermittlung notwendig. Das Ergebnis ist abzusehen: Der NKV liegt unter 1.0; die A 26-Ost darf nicht vom Bund finanziert werden.

⁵⁸ Vgl. DEGES 2010, S. 29

LÖSUNGEN



Straßen:

- Keine A26-Ost
- Zeitnaher Neubau Köhlbrandquerung,
 - Hafentunnel für LKW mit Nutzung autonomen Fahrens (→ mehr Kapazität))
 - Widmung der bestehenden Köhlbrandbrücke für Kfz bis 7,5t sowie Fahrräder
- Hafentunnel zur Anbindung der Haupt-Hafenroute an B75/ A252/ A1

ÖPNV:

- S-Bahn (vgl. Röhling, 2012)
 - Verstärkung der S-Bahn 3 (Ergänzungslinie 32, 9-Wagenzüge)
 - Bessere Erreichbarkeit der Stationen durch Bus, Bike&Ride, Park&Ride
 - Neue Stationen: Kornweide (vgl. Tiedemann 2008) und Bostelbek (vgl. Tiedemann, 2008 sowie Hamburger Senat, 2000)
- Zeitnahe Verlängerung der U4 als Hochbahn

Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung

- Wohngebiete in Wilhelmsburg-Süd mit U-/S-Bahn-Anschluss
- Entlassung Moorburgs aus Hafenerweiterungsgebiet → dauerhaftes Wohnen

LITERATUR

Allgemeine Informationen zum Projekt im BVWP und dem Fernstraßenausbaugesetz

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (März 2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf März 2016, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

Bundesregierung, 3.8.2016: BVWP-2030, Kabinettsplan, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile, siehe auch: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/093/1809350.pdf>

Bundesregierung, 5.9.2016: Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, Bundestagsdrucksache 18/9523 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/095/1809523.pdf>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (März 2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan - Entwurf, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht.pdf?__blob=publicationFile

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): A 26 AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn. Dossier. Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html>, (am 3.8.2016 abgeschaltet, soll wieder zugeschaltet werden nach Aktualisierung der Dossiers), siehe <http://www.bvwp-projekte.de/>

(Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Verfasser wird nicht genannt, August 2016): Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/finaler-bericht-behoerden-und-oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile

Literatur (neben den Einzelnachweisen in den Fußnoten)

Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik der Friedrich Ebert Stiftung (2010): Eckpunkte für eine zielorientierte, integrierte Infrastrukturplanung des Bundes. Vom Bundesverkehrswegeplan zur Bundesverkehrsnetzplanung. (WISO Diskurs), lib-rary.fes.de/pdf-files/wiso/07697.pdf

Baubehörde Hamburg, 1999: A252-Hafenquerspange, Linienbestimmung nach §16 FStrG, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/HQS/HQS-Linienbestimmung-1999.PDF>

Bölckow, Mathias/ Lühmann, Jörg, (Dezember 2006): Projekt Hafen & Mehr – Entwurf einer Idee zur Positionierung der GAL in der Hafenverkehrspolitik und insbesondere zur Hafenquerspange

Bürgerschaft der FHH, 18.1.2011: Bericht des Haushaltsausschusses über die Drucksache 19/7116 und 19/3384: Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße, Drucksache 19/8479, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/32024/bericht-des-haushaltsausschusses-%c3%bcber-die-drucksache-19-7116-verlegung-der-b-4-75-%e2%80%9ewilhelmsburger-reichsstra%c3%9fe%e2%80%9c-1-bericht-an-die-b%c3%bcrgerschaft.pdf>

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland), 23.5.2016: Der „BVWP 2030“ – Nachhaltiges Infrastrukturkonzept oder politische Mogelpackung?, http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160524_bund_mobilitaet_bvwp_bundletter_bewertung.pdf

BUND Bundesverband: Stellungnahme des BUND Bundesverbandes zum Bundesverkehrswegeplan 2030. mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten, http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160502_bund_mobilitaet_bvwp_2030_stellungnahme.pdf.

BUND Hamburg (16.12.2010) Verkehrsplaner, Wilhelmsburger und BUND Hamburg fordern Aus für Hafenquerspange, http://bund-hamburg.bund.net/index.php?id=4682&tx_ttnews%5Btt_news%5D=15274&tx_ttnews%5BbackPid%5D=4647

BUND, 26.8.2016, Rechtsanwälte Baumann u.a.: EU-Beschwerde zur Europäischen Kommission gegen „Kabinettsbeschluss über die Fernstraßenausbaumaßnahmen im Rahmen des ‚Bundesverkehrswegeplans 2030‘“, http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160826_bund_mobilitaet_beschwerde_eu_kommission_bvwp.pdf.

Bundesrepublik Deutschland und Freie und Hansestadt Hamburg, 7.10.2009: Vereinbarung über die Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75), in: <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/30562/verlegung-der-b-4-75-%e2%80%9ewilhelmsburger-reichsstra%c3%9fe%e2%80%9c1-bericht-an-die-b%c3%bcrgerschaft-%c3%bcber-den-sachstand-zur-geplanten-verlegung-der-b-4-75-und.pdf> , Anlage

CDU und Bündnis90/Die Grünen, 17.4.2008: Vertrag über die Zusammenarbeit in der 19. in der 19. Wahlperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der CDU, Landesverband Hamburg und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Hamburg, GAL, www.fluechtlingsrat-hamburg.de/content/koalitionsvertrag_April2008.pdf

CDU Bürgerschaftsfraktion Hamburg, 2014: Hafen Hamburg 2030 , <http://www.cdu-hamburg.de/themen/finanzen-haushalt/detail/artikel/cdu-stellt-konzept-hafen-hamburg-2030-impulsgeber-fuer-norddeutschlands-wirtschaft-vor.html>

DEGES (Oktober 2008): Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B4/75 im Westen und der BAB 1 im Osten. Projektstudie - Herausgegeben von FHH Freie und Hansestadt Hamburg, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/Behoerdenmaterial/081013-Unterlage%201%20EB%20Endfassung%20E111.pdf>

DEGES (Juni 2009)_ Projektstudie Hafenquerspange Hamburg Neubewertung von Linienführungen unter veränderten Rahmenbedingungen, Variantenvergleich und Vorzugsvariante, Erläuterungsbericht, http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/Behoerdenmaterial/HQS-6-09/Bericht_Projektstudie17%2007%202009.pdf , mit Anhang SSP Consult <http://www.hamburg.de/contentblob/3274042/877c8d4dc7be9fa56fc25b4bb5db11f8/data/3849-eb-090728-bericht.pdf>

SSP Consult im Auftrag der DEGES (Juni 2009) Verkehrsstärkeplots, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274038/945b675111b39bf0efc68e08c56d43d6/data/3849-eb-090716-anlage-1-hauptplanfaelle.pdf>

DEGES (2010): A252-Hafenquerspamge Hamburg, Änderung der Linienbestimmung, Erläuterungsbericht, <http://www.hamburg.de/contentblob/3273956/1e05e134061ed0742a794ec1497956f8/data/1-erlaeuterungsbericht-ost.pdf>

DEGES (März 2010): Änderung der Linienbestimmung nach § 16 FStrG, Unterlage 6.1, Wesentliche Untersuchungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung , <http://www.hamburg.de/contentblob/3274036/80a050f6cd727c8c8b138da28f75ac0a/data/6-1-vu-kurzfassung.pdf>

DEGES (2010): A 252-Hafenquerspange, Umweltverträglichkeitsstudie, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274002/baf68aca35cb9d8b67a90b473535c6ff/data/uvs-erlaeuterungsbericht-hqs.pdf>

DEGES/ PTV (September 2013): Neubau A26-Ost, Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen, Schlussbericht sowie Anlagenband zum Schlussbericht

DEGES: (2013): Lageplan A26-Ost für den Bedarfsplan 2015 (jetzt Bundesverkehrswegeplan 2030), http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/HH/A26-G10-HH/LPL_1_1_A26-G10-HH_Lageplan.pdf

Ehrhardt, Yvonne; Gude, Sigmar; Huhs, Reiner (2010): Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete, herausgegeben von Planungsbüro TOPOS. Online verfügbar unter http://www.nachhaltig-links.de/images/stories/Verkehr/LINKE-Reader_innerstaedtsche-Autobahnen.pdf

Egloff, Ingo/ Timmermann, Karin, 2005: Hafenquerspange, SKA und Antwort des Senats. Bürgerschafts-Drucksache 18/2688, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/16390/hafenquerspange.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (26.2.2013) Bundesverkehrswegeplan 2015, <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3842276/2013-02-26-bwvi-bundesverkehrswegeplan/>

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, o.J.: Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum, <http://www.hamburg.de/bwvi/gesamtmobilitaetskonzept-fuer-den-suederelberaum/>

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (24.9.2015): Olympische und Paralympische Spiele 2024 Masterplan Kernbereich Kleiner Grasbrook Hamburg. Hamburg, http://static.hamburg.de/fhh/behorden/bsw/Masterplan-Band-1-Staedtebau_A3_Internet.pdf .

Freie und Hansestadt Hamburg, Senatskanzlei (8.10.2015): , <http://www.hamburg.de/contentblob/4612940/data/pdf-finanzreport.pdf>

Für eine stadtverträgliche, nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung für die Hamburger Elbinseln und den Hamburger Süden, 9.11.2009, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Info-Nov9/Premis/Erklaerung%209-11-09.pdf>

GAL/Grüne-Fraktion Hamburg, 19.1.2005, PM: Sprung über die Elbe in der Bürgerschaft

Gedaschko, Axel: „Der Fernverkehr muss raus aus Hamburg“, Interview Die Welt, 7.7.2007, <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article1006540/Der-Fernverkehr-muss-raus-aus-Hamburg.html>

Hackbusch, Norbert, 2014: Köhlbrandbrücke, Schriftliche Kleine Anfrage und Antwort des Senats, Drucksache 20/10725, 7.2.2014, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/43866/k%c3%b6hlbrandbr%c3%bccke.pdf>

Hamburg, BSU, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 2014: Green, inclusive, growing city by the water – Perspectives of Urban development in Hamburg, [http://www.hamburg.de/contentblob/4357518/9ac11792edd8de17e3119e1396474718/data/broschuere-perspektiven-englisch\).pdf](http://www.hamburg.de/contentblob/4357518/9ac11792edd8de17e3119e1396474718/data/broschuere-perspektiven-englisch).pdf)

Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hg.) Autoren Bischoff, Peter u.a. 2015,: Mobilitätskonzept, <http://www.hamburg.de/contentblob/4632952/a2ce474a82df182b2d7d2b618fb2c36f/data/mobilitaetskonzept-langfassung.pdf>

Hamburg Hafen Marketing, (2016), Charts zur 1.Quartalspressekonferenz <https://www.hafen-hamburg.de/downloads/media/dokumente/hhm-qpg1-2016.pdf>

Hamburg Port Authority HPA (2010): Verkehr im Fluss. Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg. Unter Mitarbeit von Sascha Westermann, http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/Masterplan_Straßen_Hafen.pdf

Hamburg Port Authority HPA (2012): Hamburg hält Kurs, Der Hafenentwicklungsplan bis 2025, <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/Hafenentwicklungsplan.pdf>

Hamburg Port Authority (2016) Finanzbericht 2015, Zahlen, Daten, Fakten, http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/2016%20Gesch%c3%a4ftsbericht_2015/gb_fb_de_2015.pdf

Hamburg. (Hg.) (1995): Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg. Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg; Entwurf. Hamburg

Hamburgische Bürgerschaft, Verkehrsausschuss, Protokoll vom 13.11.2015, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/50665/wortprotokoll-der-%c3%b6ffentlichen-sitzung-des-ausschusses-f%c3%bcr-sport-und-olympia-des-ausschusses-f%c3%bcr-umwelt-und-energie-und-des-verkehrsausschusses.pdf>

Hamburger Senat, 2010: Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, 2010, mit Nachtrag, 2011, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/30562/verlegung-der-b-4-75-%e2%80%9ewilhelmsburger-reichsstra%c3%9fe%e2%80%9c-1-bericht-an-die-b%c3%bcrgerschaft-%c3%bcber-den-sachstand-zur-geplanten-verlegung-der-b-4-75-und.pdf>

Hamburger Senat, 2000: Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg – Leitlinien und Handlungskonzept, Bü-Drcks.16/5219

IBA Hamburg (9.8.2012): Stellungnahme der IBA Hamburg GmbH zur geplanten A 252 Südvariante Hafenquerspange (HQS), http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/HQS/09-08-12_HQS%20Stellungnahme_IBA.pdf .

IBA Hamburg (2010): Klimahäuser Haulander Weg, http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Mediathek/Wettbewerbsdokumentation/wettbewerb_doku_haulander.pdf

Kessel & Partner (1997): Quantifizierung des durch Verkehrsprojekte induzierten Verkehrs. 01.138. Freiburg.

Kloss, Kerstin / Reimann, Sebastian: 11.2.2016: Der Kampf um den Kuchen wird härter, DVZ, <http://www.dvz.de/rubriken/seefracht/single-view/nachricht/der-kampf-um-den-kuchen-wird-haerter.html>

Kopp, Martin, 2001: Rüge vom Bundesrechnungshof: Hamburg droht Millionen-Fiasko, Die WELT, <http://www.welt.de/print-welt/article481926/Ruege-vom-Bundesrechnungshof-Hamburg-droht-Millionen-Fiasko.html>

Kunz, Josef (2011): Neubau der A26 (alt:A252) Hafenquerspange Hamburg - Änderung der Linienbestimmung nach §16(1)FStrG. FH Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 15.2.2011.

Lühmann, Jörg (24.1.2006): Entlastung durch die Hafenquerspange - Datengrundlagen und Prognosen. SKA und Antwort des Senats. Bürgerschafts-Drucksache 18/3521.

Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, 8.3.2016, bearbeitet von Mann, Hans-Ulrich TCI Röhling PTV Planung Transport Verkehr AG PTV Transport Consult (Hg.) FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015 Entwurfsfassung, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile

MWP, IHS, UNICONSLT, Fraunhofer CML, (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 2 (Seeverkehrsprognose), https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?__blob=publicationFile

Naturschutzbund Deutschland NABU (2016): Hafenquerspange in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen <https://hamburg.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/stadtentwicklung/verkehr/17513.html>

Peters, Klaus-Dieter, 16.6.2016, HHLA-Hauptversammlung, Präsentation, http://hlla.de/fileadmin/download/investor_relations/hv_2016/HHLA_160614_HV2016_Praesentation.pdf, Rede http://hlla.de/fileadmin/download/investor_relations/hv_2016/HHLA_160616_HV-Rede.pdf

PPL-Architektur und Stadtplanung GmbH: Städtebaulicher Fachbeitrag. A 252 - Hafenquerspange Hamburg Änderung der Linienbestimmung nach § 16 FStrG. März 2010. DEGES, www.hamburg.de/contentblob/3273976/5b51f8206ef52e8231b1a617c10176fe/data/6-4-staedtebaulicher-fachbeitrag-100324.pdf

Rieken, Peter; Trosky, Frank; Goldmann, Kathrin (Hg.) (2015): Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung. FE-PROJEKTNR.: 960974/2011, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-ueberpruefung-nka-endbericht.pdf?__blob=publicationFile

Röhling, Wolfgang TCI (Transport Consulting International) Waldkirch ptv Group (Juli 2012): Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelbauraum. Schlussbericht, <http://www.hamburg.de/contentblob/3568000/d6492f6478f9162231c2a430e460d9a0/data/suederelbekonzept-endfassung.pdf>

Röhling, Wolfgang (2012) Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelbauraum. Schlussbericht, Anhang, <http://www.hamburg.de/contentblob/3568002/7a1016082031fd93e1cdda11bd1fb00e/data/suederelbekonzept-endfassung-anhang.pdf>

Rothschuh, Michael (2007): Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte? Mobilität und Verkehr im Lebensraum der großen Elbinsel, www.zukunft-elbinsel.de/2007-stadtautobahn-hamburg-mitte

Rothschuh, Michael, (2009) Wird eine „Hafenquerspange“ vom Bund finanziert werden? – Thesen zu den Ergebnissen der DEGES-Projektstudie zur Hafenquerspange, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/Protokolle/KAG4/Rothschuh-zur-DEGES-Studie-HQS.pdf>

Rothschuh, Michael (2012): Geschichte der Hafenquerspange, <http://www.hamburg-fuer-die-elbe.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/10/hafenquerspange-geschichte.pdf>

[Rothschuh, Michael \(2012\): Wie die Wilhelmsburger Bewohnerinnen und Bewohner einmal die Hafenquerschlange besiegten, http://www.zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/04/Die-Hafenquerschlange-besiegen.pdf](http://www.zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/04/Die-Hafenquerschlange-besiegen.pdf)

Sachverständigenrates für Umweltfragen (2016), Impulse für eine integrative Umweltpolitik, Umweltgutachten 2016, Bundestagsdrucksache 18/8500, <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/085/1808500.pdf>

Schirg, Oliver, Die irre Vision von einer Hamburger Stadtautobahn, 26.3.2016, online in <http://www.abendblatt.de/hamburg/article207295329/Die-irre-Vision-von-einer-Hamburger-Stadtautobahn.html>

Sudmann, Heike (30.4.2001): Die Hafenquerspange – Entlastung oder Motor für Verkehrszuwächse. SKA und Antwort des Senats. BÜRGERSCHAFT Drucksache 16/5919.

Sudmann, Heike (22.7.2016): Welche Verkehrswirksamkeit hat die von Hamburg für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete A26-Ost für den Hafenverkehr?, SKA und Antwort des Senats, Bürgerschaft Drucksache 21/5279, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/53750/welche-verkehrswirksamkeit-hat-die-von-hamburg-f%C3%BCr-den-bundesverkehrswegeplan-angemeldete-a26-ost-f%C3%BCr-den-hafenverkehr-.pdf>

Tiedemann, Axel: 2008: Mehr Züge und neue Bahnhöfe, Hamburger Abendblatt, 11. Oktober 2008

Thering, Dennis, / Stöver, Birgit, 18.8.2016: Kostensteigerung aus heiterem Himmel bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75)?, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/54112/kostensteigerung-aus-heiterem-himmel-bei-der-verlegung-der-wilhelmsburger-reichsstra%C3%9Fe-b4-75-.pdf>

TU Berlin, TCI Röhling Gernot Liedtke und Aaron Scholz (2010): „Analyse der verkehrsprognostischen Instrumente der Bundesverkehrswegeplanung“. Endbericht zum Forschungsprojekt FE 96.029/2009., https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-verkehrsprognostische-instrumente-endbericht.pdf?__blob=publicationFile

Umweltbundesamt (2005): Determinanten der Verkehrsentscheidung. (Texte, 26/2005). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2967.pdf>

Umweltbundesamt (2009): Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategie-fuer-einen-nachhaltigen-gueterverkehr>

Umweltbundesamt (April 2016): Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung Diskussionsbeitrag des Umweltbundesamtes., https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/klimaschutzplan_2050_der_bundesregierung_0.pdf

Umweltbundesamt (Hrg.) Tilman Bracher; Dr. Jürgen Gies; Jörg Thiemann-Linden; Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann (beratend), (2014): Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_59_2014_umweltvertraeglicher_verkehr_2050_0.pdf

Umweltbundesamt (2016): Stellungnahme des Umweltbundesamtes zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbereich, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf

Umweltbundesamt, Anhang zur Presseinformation Nr.18/2016: Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht, (25.4.2016) https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht_anhang_a.pdf

Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord (28.4.2016): Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030, https://www.vcd.org/vorort/fileadmin/user_upload/nord/redaktion/Stellungnahmen/LV_Nord_VCD_Stellungnahme_Bundesverkehrswegeplan_2030.pdf

Verkehrsrundschau, Bundesrechnungshof kritisiert neuen Verkehrswegeplan, 6.4.2016 <http://www.verkehrsrundschau.de/bundesrechnungshof-kritisiert-neuen-verkehrswegeplan-1778990.html>

Verwaltungsgericht Hamburg (5.11.2014): Urteil, AZ 9 K 1280/13, <http://justiz.hamburg.de/contentblob/4467954/fe7ee42f5ff4ca99ea1e30c6cc303bba/data/9-k-1280-13-urteil-vom-05-11-2014.pdf>

Wirtschaftsverein für den Hamburger Süden (2009): Harburg Vision 2020/2050. Perspektiven für den Hamburger Süden., http://www.harburg-vision.de/attachment/5/download?name=harburg_202050_bericht.pdf

Wolf, Reinhard; Siebrand, Jan-Oliver; Biallas, Julia (2004): Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs - die Entwicklungsperspektive der Elbinsel. Hamburg: Handelskammer Hamburg [u.a.], <http://perspektiven-elbinseln.de/wp-content/uploads/2013/10/HandelskammerEntwicklungsperspektiven2004.pdf>

Zukunftskonferenz Wilhelmsburg (Hg.) (2002): Wilhelmsburg. Insel im Fluss - Brücken in die Zukunft ; Weissbuch ; Bericht der Arbeitsgruppen Mai 2001 bis Januar 2002. Hamburg, http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die_IBA-Story_post2013/weissbuch_2002.pdf

Website: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.– wird laufend aktualisiert, www.zukunft-elbinsel.de

Neben Karten aus amtlichen Broschüren wurde openstreetmap genutzt, dafür gilt www.openstreetmap.org/copyright

Rückmeldungen bitte an michael@rothschuh.de

1 Gesamtprojekt

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

1.1 Übersicht

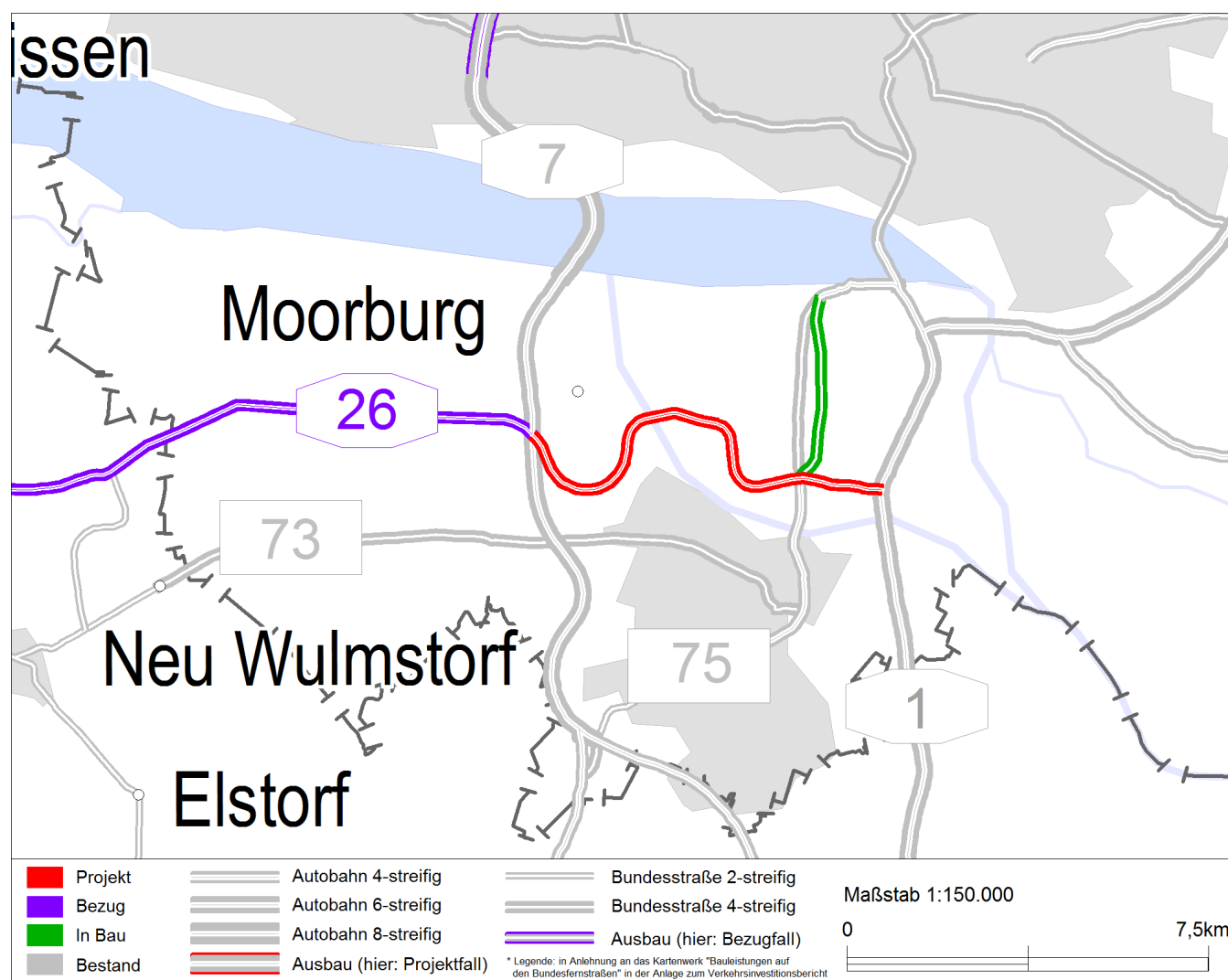


Abb. 1: Lage der Maßnahme

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. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	895,9	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (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
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	885,1	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ¹⁾)	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 Verkehrsstärken 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 erhoehrt und die Zahl der Unfaelle und Verunglueckten reduziert. Mit dem Neubau erfolgt auch eine Reduzierung der Laerm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in den innerstaedtischen 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 Durchfahrthöhen für 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).

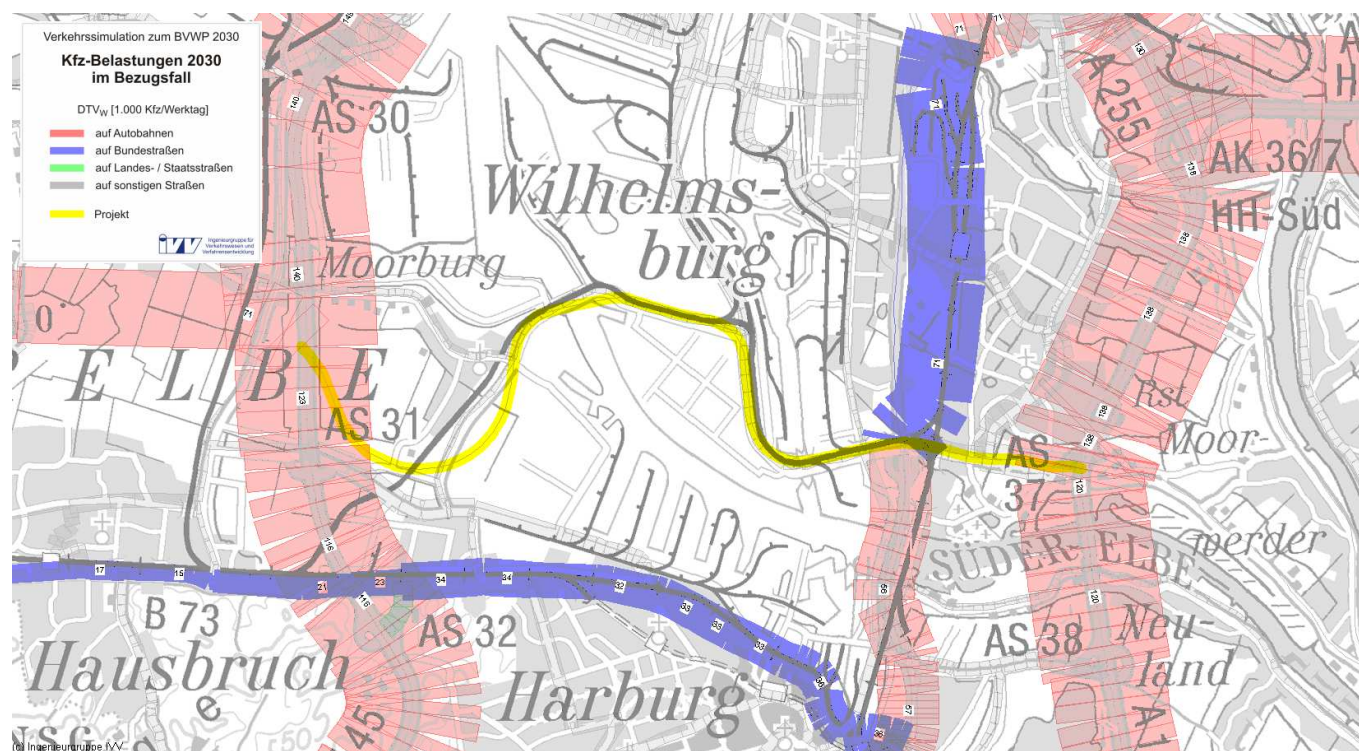


Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

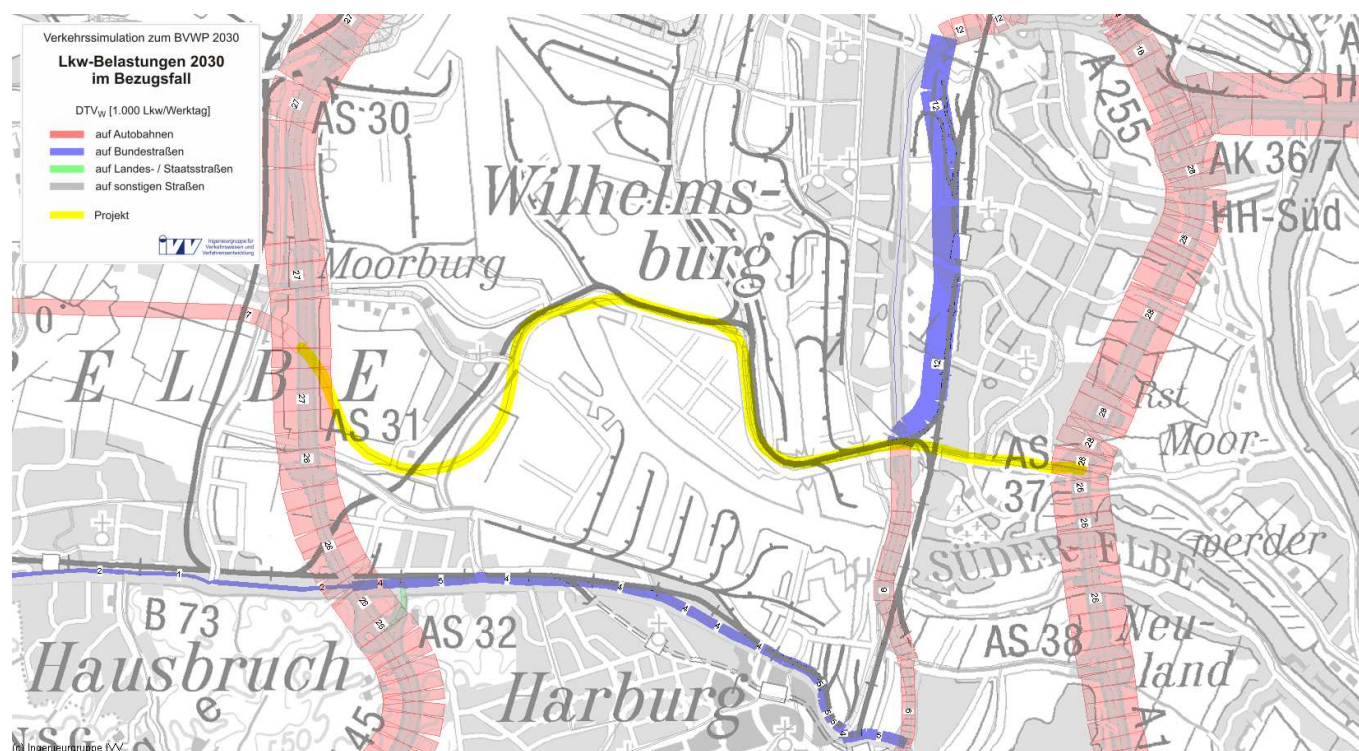
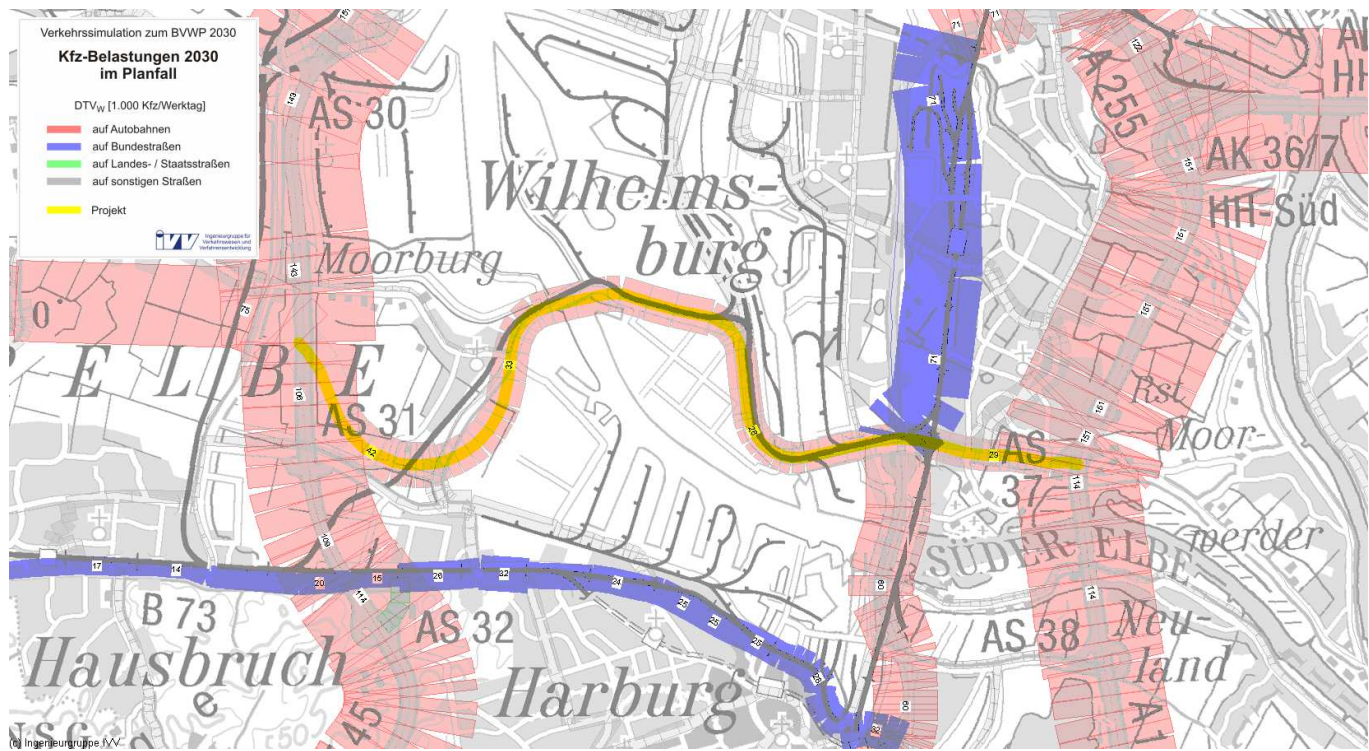
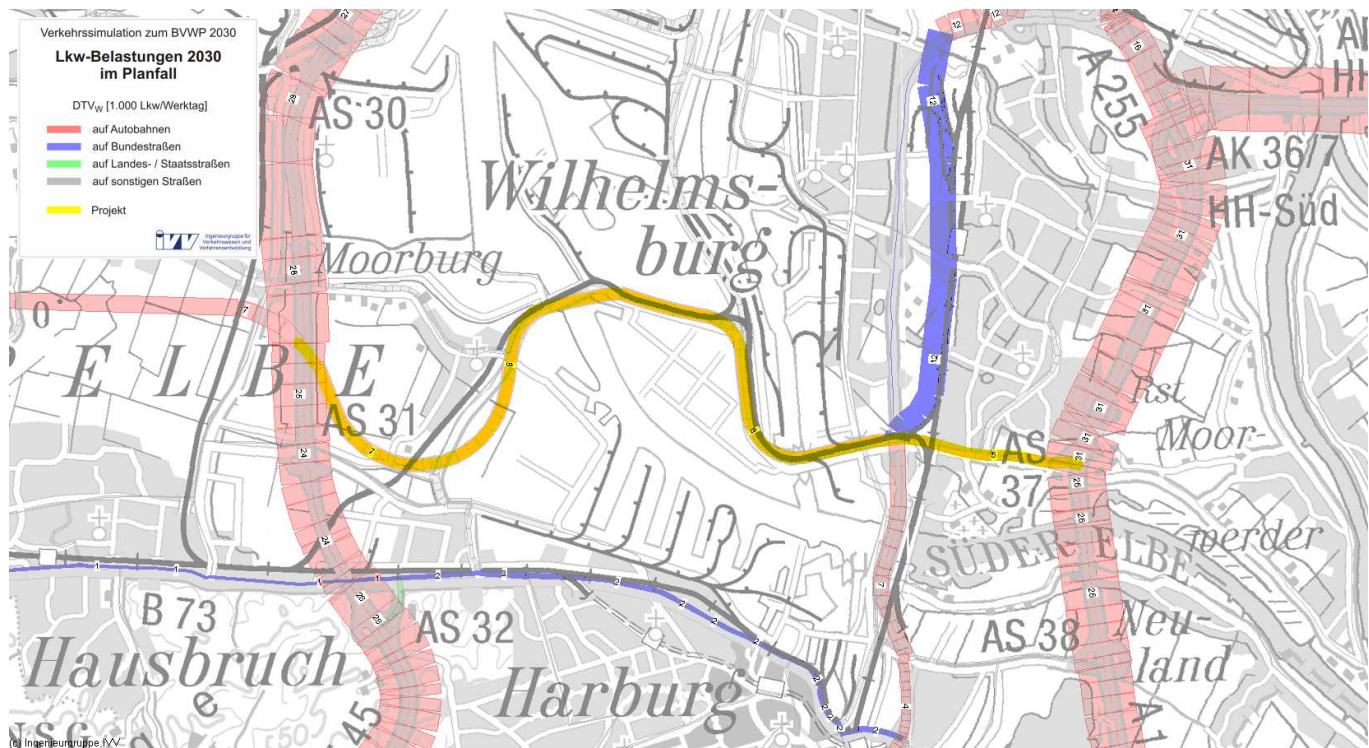


Abb. 3: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030

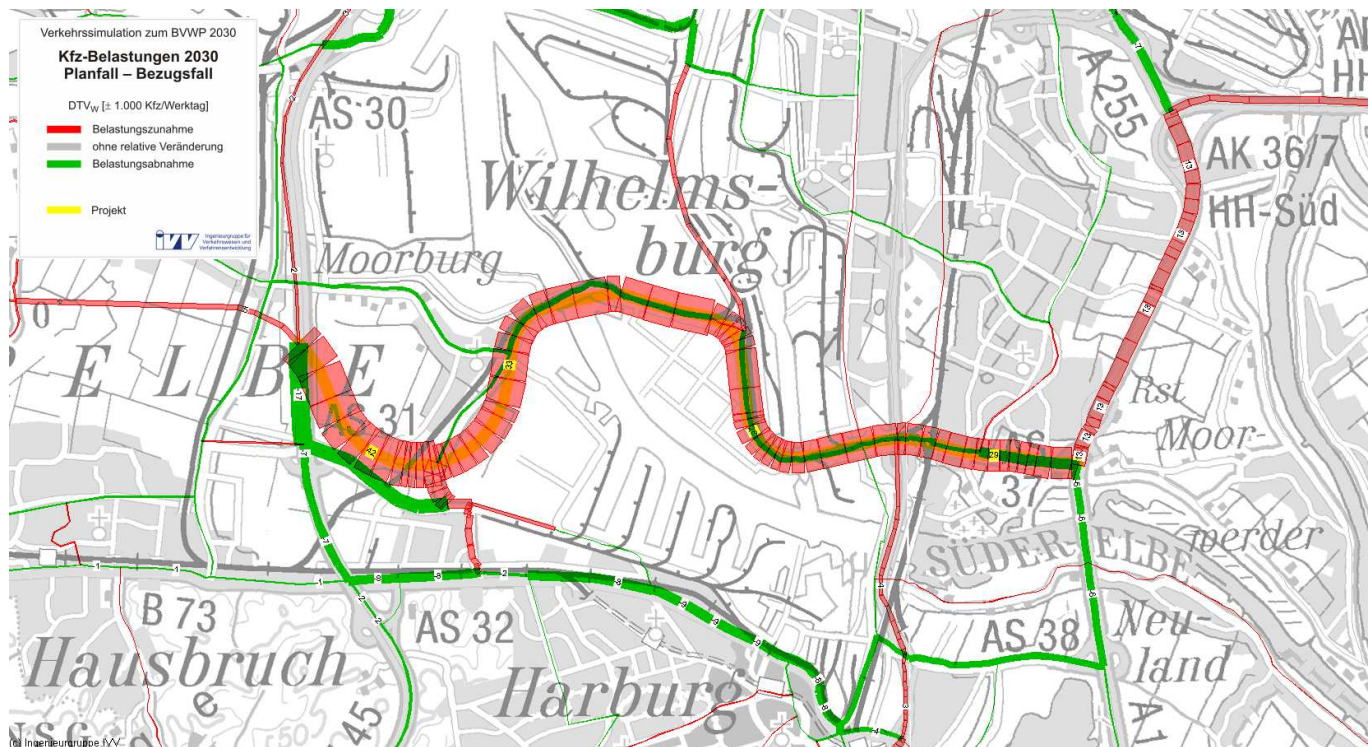


Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

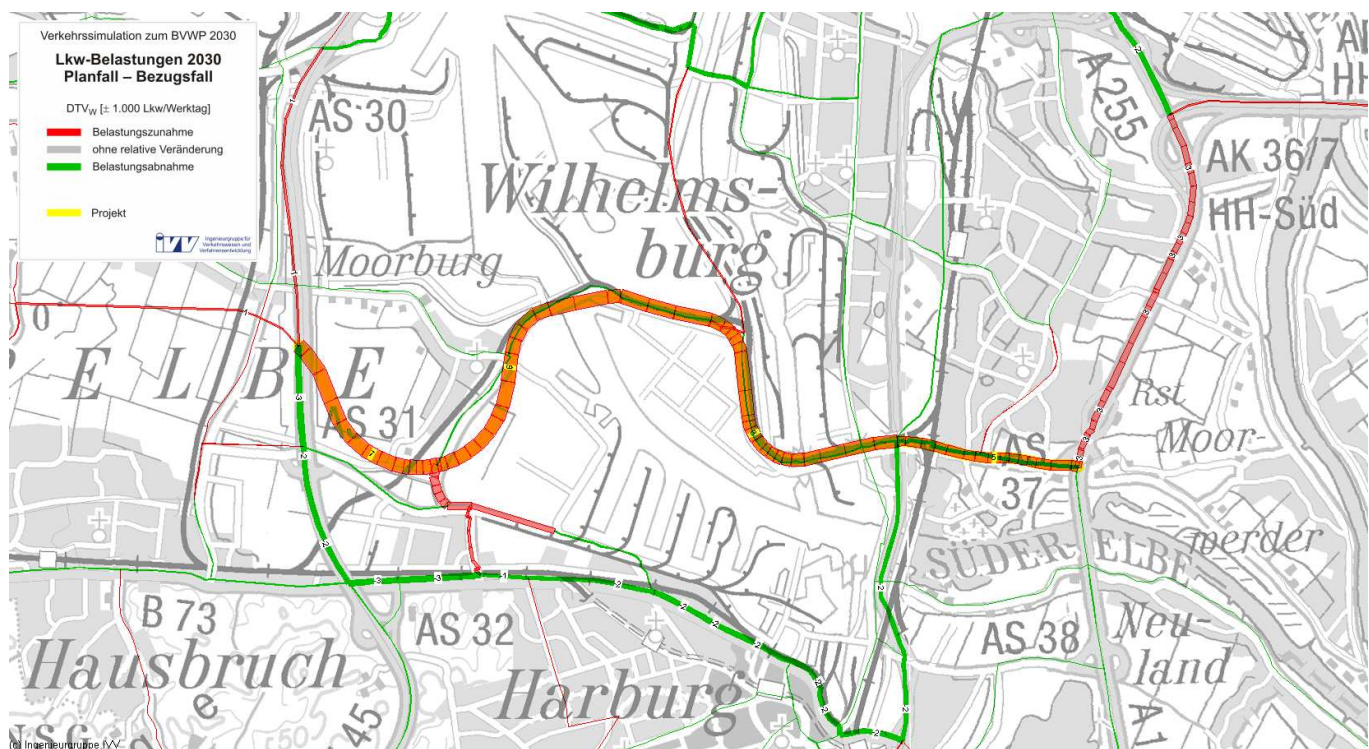


Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt mittlere Kfz-Belastungen im Bezugsfall im Planfall mittlerer Lkw-Anteil im Bezugsfall im Planfall	 0 Kfz/Tag 32.000 Kfz/Tag 0 % 16 %
Verkehrswirkungen im Planfall Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV) davon aus verlagertem Verkehr davon aus induziertem Verkehr Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im PV davon aus verlagertem Verkehr davon aus induziertem Verkehr Veränderung der Reisezeit im PV 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 Betriebsleistung Güterverkehr (GV) Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im GV 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 Kraftstoffverbräuche (PV+GV) 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 Abgasemissionen (PV+GV)	Pkw	Lkw	Kfz
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	15,26	3,20	18,47 t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	122,68	2,60	125,28 t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	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 ₂)	0,24	-0,00	0,23 t/a
Veränderung der Zuverlässigkeit Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	11,16 Tsd. h/a		
Veränderung der Trennwirkungen	-36,55 Tsd. Personen-h/a		

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

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

Kosten

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

Nutzen-Kosten-Verhältnis

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

Grundlagen der Barwertermittlung	
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
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 Moorborg 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.	

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 ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	13.907,356	t/a	-2,017	-52,046
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO _x)	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 ₂)	0,233	t/a	-0,003	-0,079
	Nutzensumme Umwelt				-76,594

Umweltbeitrag Teil 2

(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung				Bewertung
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		je Kriterium
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	Querungshilfen eingeplant	X
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	-

Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 8 und 9 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

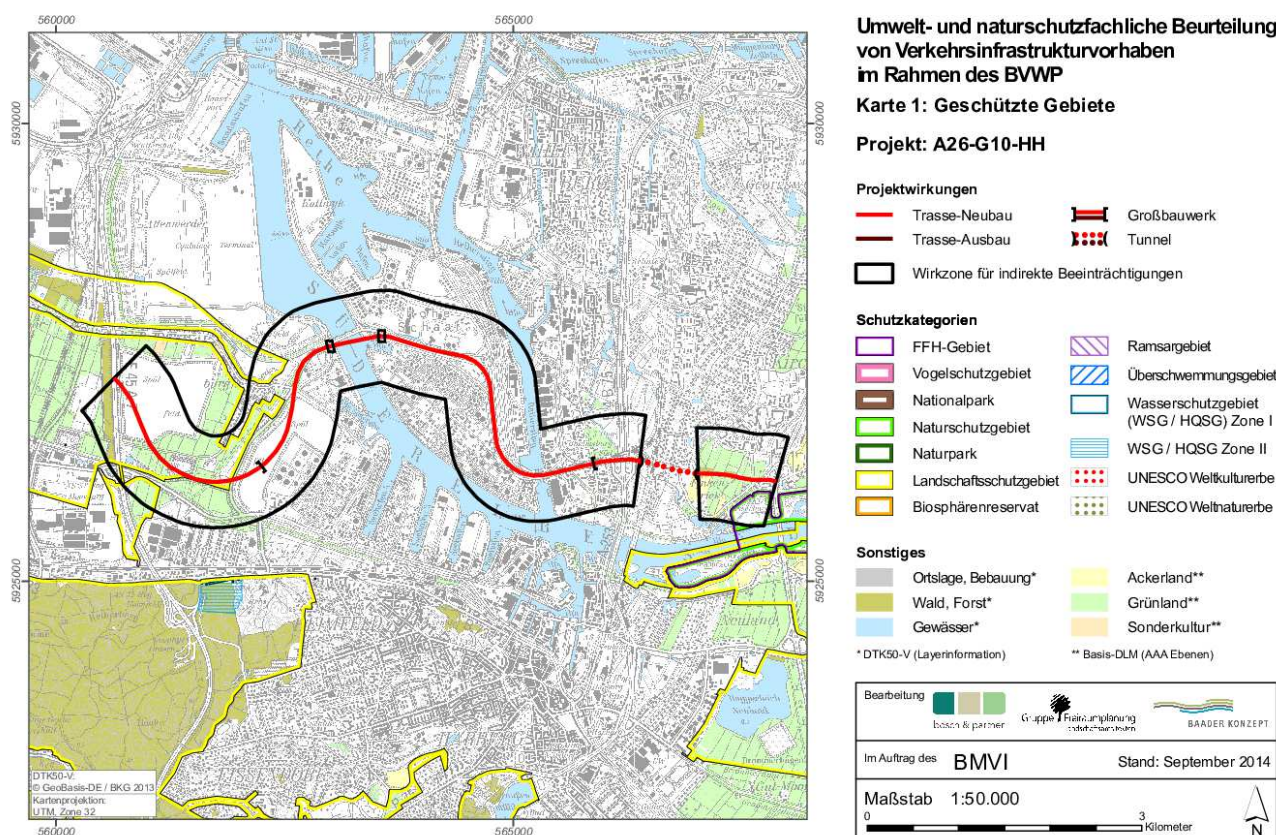


Abb. 8: Geschützte Gebiete

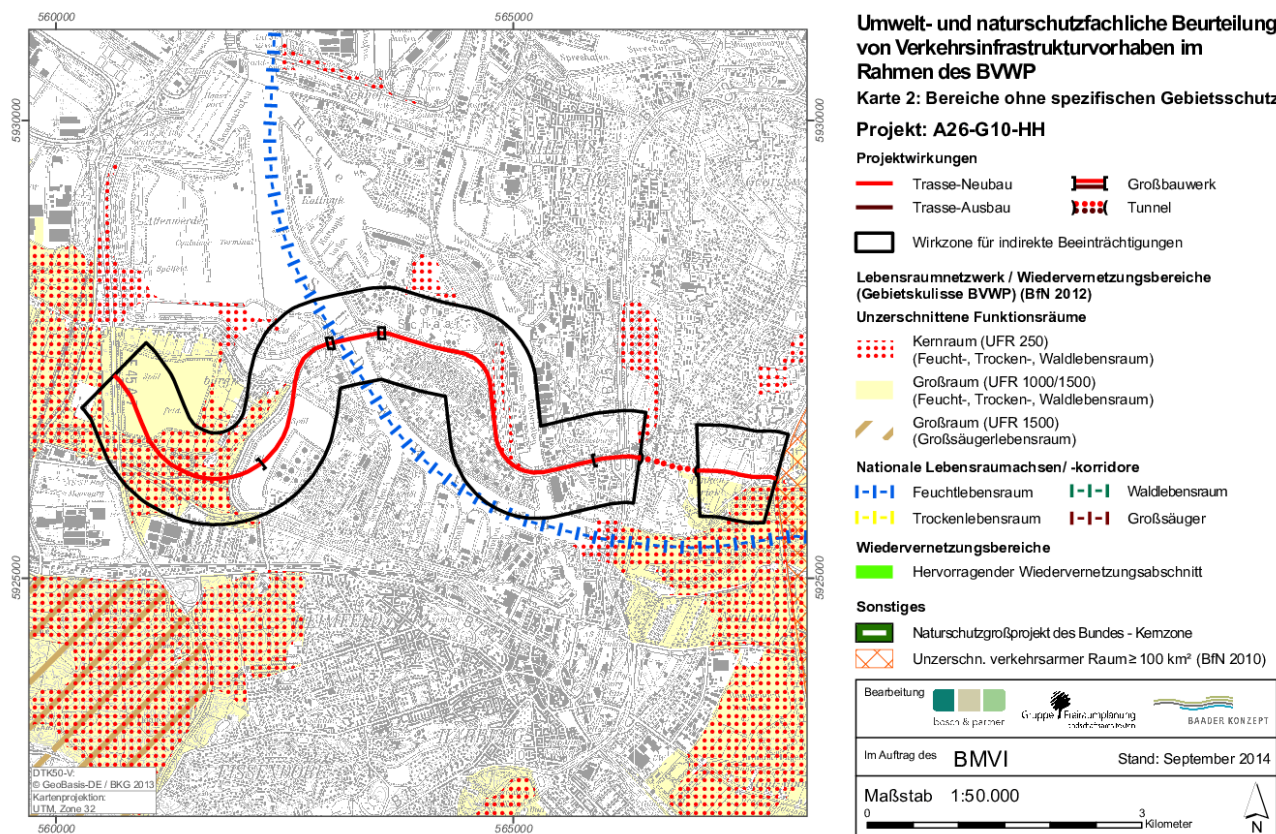


Abb. 9: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Nicht bewertungsrelevant.

1.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.

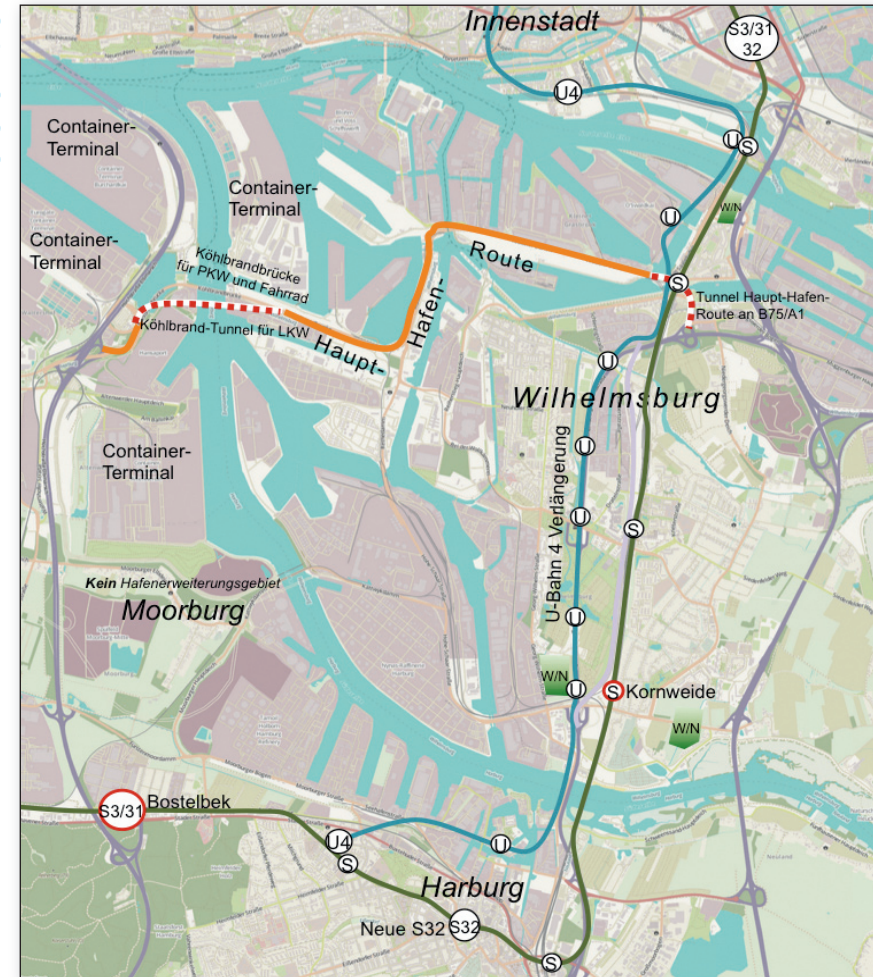
DIE PLANUNG



... IST DIE ZERSCHNEIDUNG DURCH EINE STADTAUTOBAHN.

- Planung: 9,7 km, 4-spurig, **53 m hohe Brücke über die Süderelbe, auf Stelzen von Moorburg bis Wilhelmsburger Reichsstraße**, kurzer Tunnel unter der Bahn und Wohngebiet Katenweg, Troglage Finkenriek bis A1
- Planfeststellung vorgesehen ab 2016 in Abschnitten: West, danach Mitte, danach Ost
- Geplante Verkehrsbelastung **32.000 Kfz/Tag**, davon 5.100 LKW, **davon ca. 2.500 aus dem Hafen** (Vergleich Köhlbrandbrücke: 12.000 LKW/Tag)
- Kosten: nach Plan 2009/2016: **900 Mio. Euro, realistischer: 2 Mrd.** (Referenzprojekt Wilhelmsburger Reichsstraße mit Kostensteigerungen von 67 Mio auf 235 Mio.€)

DIE LÖSUNG



... FÜR DEN HAFEN UND HAMBURG.

- Nachfolgelösung für Köhlbrandbrücke**, möglichst Tunnel für LKW sowie bestehende Köhlbrandbrücke für Verkehr bis 7,5 t und Fahrräder
- Anbindung des Vedder Damms an A252/A1** durch einen Tunnel
- Verstärkung der S-Bahn** (längere Züge, Verstärkerlinie, neue Stationen Bostelbek und Kornweide)
- Planung einer U-Bahn** durch Wilhelmsburg
- W/N: **Natur-/Wohngebiete** statt neuer Autobahn

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs



HAMBURG BRAUCHT BESSERES ALS EINE NEUE STADTAUTOBAHN

Die Bundesregierung hat auf Hamburgs Antrag eine neue Autobahn A26-Ost, die „Hafenquerspange“, in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) aufgenommen. Der Bundestag will noch dieses Jahr über die Aufnahme in den Bedarfsplan und damit im Grundsatz über ihre Finanzierung entscheiden.

1. Stärkung der Haupt-Hafenroute über den Köhlbrand statt einer neuen Autobahn

Die A26-Ost wird im BVWP mit der „Seehafenanbindung“ Hamburgs begründet. Grundlage für die Planungen sind Prognosen für fortwährend steigenden Containerumschlag und Hafenverkehr, der die jetzige Haupt-Hafenroute über die Köhlbrandbrücke überlasten würde. **Tatsächlich gibt es aber seit 10 Jahren weder eine Steigerung des Umschlags noch des Hafenverkehrs.** Zu Recht wird nicht eine A26-Ost weitab von den Containerterminals, sondern die Haupt-Hafenroute von der Senats-Koalition als „Lebensader des Hafens“ bezeichnet.

Diese muss erhalten und verbessert werden: im Westen durch eine Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke, im Osten durch einen Tunnel vom Veddel Damm zur A252/A1, wie er bei der Olympiaplanung entwickelt wurde. Für diese Anbindungen des Hamburger Hafens an die bestehenden Autobahnen A7 und A1 braucht Hamburg Mittel vom Bund im Gegenzug für einen Verzicht auf die Hafenquerspange. **Diese Lösung ist kostengünstiger, verbessert die Hafenanbindung und macht sie verträglicher für Hamburg und seine Stadtteile Wilhelmsburg, Moorburg und die Veddel.**

2. Mehr S-Bahn statt neuer Stadtautobahn

Laut BVWP erzeugt die A26-Ost vor allem „induzierten“ PKW-Verkehr, der ohne die neue Autobahn nicht auf der Straße wäre. Dieser Verkehr wird vor allem von der parallelen, gedrängt vollen und zu selten fahrenden S-Bahn abgezogen. **Man sät Autobahnen und erntet mehr Motorisierten Individualverkehr**, der die Straßen und Plätze im Ballungsraum Hamburg verstopft. Dies widerspricht diametral den von Hamburg formulierten Grundsätzen einer nachhaltigen, klimafreundlichen, stadtgerechten und verkehrssparsamen Mobilität.

Alternativen hat das von Hamburg 2012 veröffentlichte Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum aufgezeigt: eine verstärkte S-Bahn mit längeren und häufiger fahrenden Zügen, eine bessere Anbindung der Stationen per Bus und Fahrrad sowie eine Verlängerung der U-Bahn 4 über Wilhelmsburg nach Harburg.

Siehe auch: 2016: Hamburg braucht besseres als die Hafenquerspange, www.zukunft-elbinsel.de/besseres-als-die-hafenquerspange/

3. Natur-, Umwelt- und Klimaschutz statt mehr Lärm, Abgasen und CO₂

Die vom Gesetz geforderte Strategische Umweltprüfung ist auf der Grundlage des BVWP nicht möglich. Die gesetzlich geforderte ernsthafte Prüfung von vernünftigen Alternativen gab es nicht. **Der Umweltschutzverband BUND hat deshalb eine Beschwerde bei der EU eingereicht.**

Alle Daten zum Schutz von Umwelt und Klima sprechen gegen die A26-Ost. Es gibt mit der Autobahn mehr Schadstoffbelastung, mehr CO₂-Ausstoß, mehr Lärm und mehr Flächenverbrauch. Naturschutz und Artenschutz werden durch die Autobahn erheblich gefährdet. **BUND und NABU erwägen zu Recht eine Klage gegen die A26-Ost. Flächen braucht Hamburg für Natur und Wohnungsbau, nicht für neue Autobahnen.**

4. Wohnungsbau und gute Stadtteile statt Zerschneidung durch neue Betonpisten

In Altona und Othmarschen wird die Nord-Süd-Autobahn A7 für viele Hundert Mio. Euro überdeckelt. Gut so. Den Fehler, der nun „repariert“ werden soll, hat der frühere Wirtschafts-senator Gedaschko (CDU) auf den Punkt gebracht: „Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staub-saugereffekt für den gesamten Verkehr geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus.“ (Die Welt, 7.7.2007) Jetzt soll wieder eine Autobahn quer durch Hamburg gebaut werden? Für die Bewohner der durchschnittlichen Stadtteile Moorburg und Wilhelmsburg verschlechtern sich die Lebensbedingungen, Kirchdorf-Süd mit 6000 Menschen wird eingequetscht in ein Autobahndreieck. Keine der vorhandenen Straßen würde zurück gebaut.

Die Autobahn A26-Ost verhindert die von allen geforderte innere Stadtentwicklung und dringend benötigten Wohnungsbau, wie ihn die IBA und die Handelskammer unmittelbar an (Hauland) bzw. auf der Trasse (südlich der Kornweide) vorgeschlagen hatten. Die in den 1970er Jahren geplante Autobahn „Hafenquerspange“ durch Hamburg ist ein Relikt eines überwundenen Leitbilds der „autogerechneten Stadt“. So wie die DEGES jetzt die Verlängerung der A26 von Moorburg quer durch Hamburg zur A1 propagiert, wollten 1970 die Verkehrsplaner auch die A24 vom Horner Kreisel quer durch Hamburg zur A7 verlängern. Damit sind sie gescheitert, denn die Hamburger wollen lebendige Stadtteile, intelligente und verkehrssparsame Mobilität und eine intakte Umwelt auch in einer quirligen Millionenstadt. Die Hafenquerspange gehört in die Mottenkiste, nicht in ein modernes Hamburg.

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs

