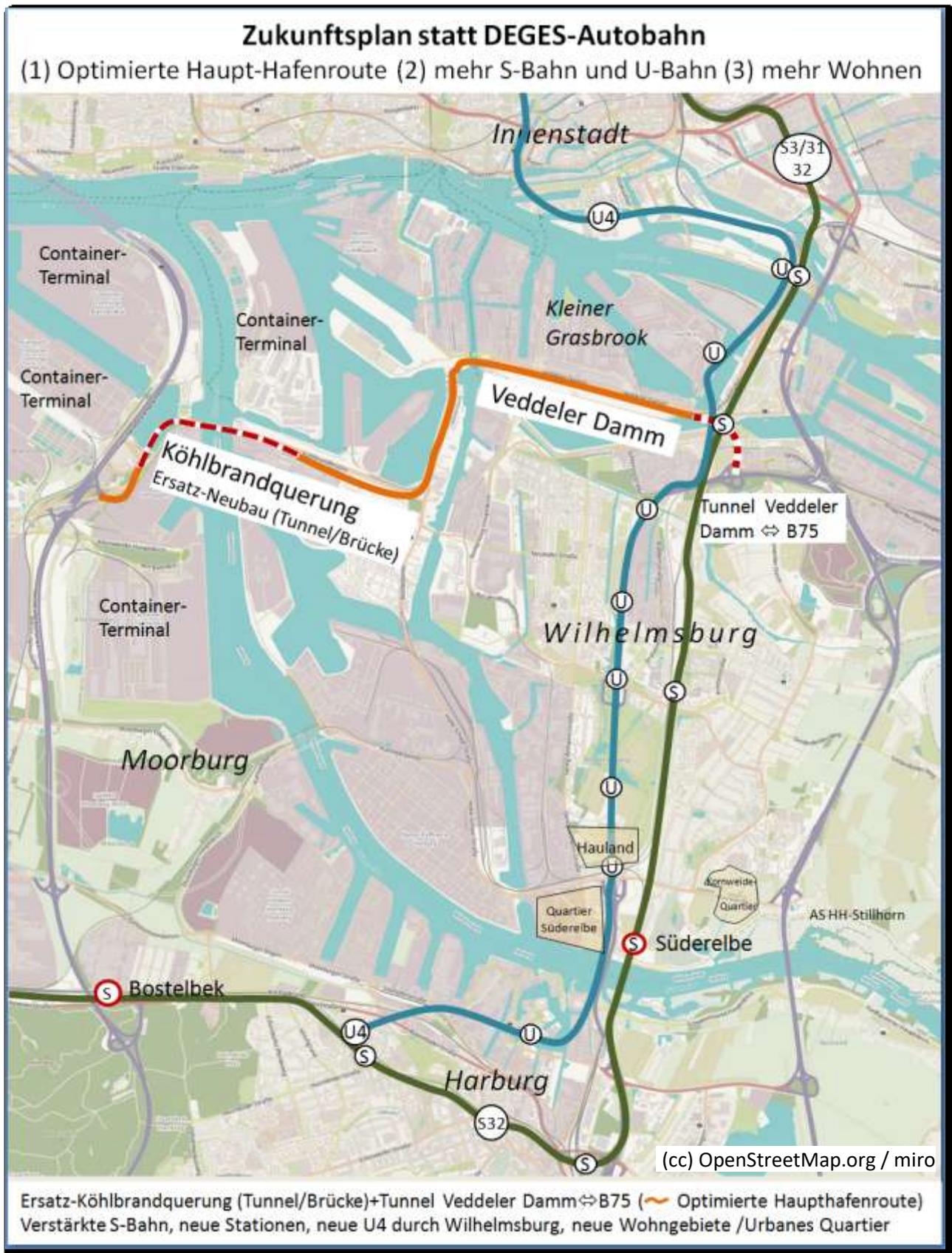


ZUKUNFTSPLAN STATT DEGES-AUTOBAHN 26-OST

ARBEITSPAPIER ZUR A26-OST / HAFENQUERSPANGE IN HAMBURG



VON MICHAEL ROTHSCHUH, FEBRUAR 2017

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

ZUSAMMENFASSENDE THESEN	3
1 KLEINE GESCHICHTE DER HAFENQUERSPANGE	7
2 DIE A26-OST IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030	9
2.1 HAMBURGS ANTRAG OHNE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG.....	9
2.2 FEHLENDE EINBEZIEHUNG DER KÖHLBRANDBRÜCKE IN DIE ANMELDUNG	10
2.3 FEHLENDE BERÜCKSICHTIGUNG DER VERKEHRSTRÄGER-ÜBERGREIFENDEN ALTERNATIVEN	10
2.4 DARSTELLUNG DER A26-OST IM BVWP 2030	10
3 DER HAFENVERKEHR BRAUCHT KEINE NEUE AUTOBAHN.	13
3.1 DIE „HAFENAUTOBAHN“ IST KEINE AUTOBAHN FÜR DEN HAFENVERKEHR	13
3.2 DER MODAL SPLIT IM HINTERLANDVERKEHR VERÄNDERT SICH ZUGUNSTEN DER BAHN.....	13
3.3 DER HAFENVERKEHR IST VOR ALLEM AUF DIE A7, ABER NICHT EINE A 26-OST AUSGERICHTET.	14
3.4 GRUNDLAGE DER PLANUNG DER HAFENQUERSPANGE WAREN ILLUSIONÄRE PROGNOSEN ZUM CONTAINERUMSCHLAG.....	15
3.5 DER CONTAINERUMSCHLAG BLEIBT SEIT 10 JAHREN AUF GLEICHEM NIVEAU.	15
3.6 DER VERKEHR AUF DEN HAFENBEZOGENEN WEST-OST-STRAßEN STAGNIERT.....	16
3.7 ALTERNATIVE ZUR A26-OST ERTÜCHTIGUNG DER „LEBENSADER“ HAUPT-HAFENROUTE UND NACHFOLGELÖSUNG FÜR DIE KÖHLBRANDBRÜCKE.....	17
3.8 HAFENVERKEHR UND KÖHLBRANDBRÜCKE ZWISCHEN DEN STÜHLEN DER ZUSTÄNDIGKEITEN	18
3.9 DIE MITFINANZIERUNG DER HAUPT-HAFENROUTE DURCH DEN BUND IST VORRANGIG GEGENÜBER DER A26-OST.....	19
4 HAMBURG BRAUCHT MEHR ÖPNV UND NICHT MEHR MOTORISIERTEN PENDLERVERKEHR	21
4.1 NI, D.H. „IMPLIZITER NUTZEN DURCH ZUSÄTZLICHE MOBILITÄT“, BEGÜNSTIGT DIE VERLAGERUNG VOM ÖPNV ZUM MIV.	21
4.2 VERLAGERUNG VON DER S_ BAHN AUF DIE A26-OST.....	22
4.3 ALTERNATIVE AUSBAU DES ÖPNV	22
4.4 MEHR UND BESSERER SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) HOLT PENDLER VON DER STRAßE ZUR BAHN.	23
5 DIE A26-OST IST KEIN „LÜCKENSCHLUSS“ IM AUTOBAHNNETZ.	24
6 DIE A26-OST GEFÄHRDET DIE UMWELT UND DEN KLIMASCHUTZ.....	25
6.1 DIE DOSSIERS ERLAUBEN KEINE SACHGERECHTE STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG (SUP).	25
6.2 EINE SUP DER A26-OST MUSS DIE BEEINTRÄCHTIGUNGEN VON SCHUTZGÜTERN UNTERSUCHEN.	26
6.3 VERNÜNFTIGE ALTERNATIVEN SIND BEI DER LINIENBESTIMMUNG NICHT GEPRÜFT.	27
6.4 DAS BMVI WEIST 2011 AUF DIE SCHLECHTE UMWELTBEWERTUNG HIN.	29
6.5 DAS UMWELTBUNDESAMT FORDERT ABSTUFUNG AUS DEM „VORDRINGLICHEN BEDARF“.	29
6.6 VERKEHRSLÄRM CA. 7000 BETROFFENE SIND NICHT BERÜCKSICHTIGT.	30
6.7 DIE AUTOBAHN BRINGT MEHR LÄRM, MEHR ABGASBELASTUNG UND CO2 EMISSIONEN.	30
6.8 NATURSCHUTZBUND „DÜSTERE AUSSICHTEN FÜR DIE NATUR“	31
6.9 ERGEBNIS EINE SACHGERECHTE SUP FÜHRT VORAUSSICHTLICH ZUR ABLEHNUNG DER A26-OST	32
7 EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISS LIEGT UNTER 1,0.....	33
7.1 DER „NUTZEN“ IST IM BVWP IST VOR ALLEM DEM PKW-VERKEHR ZUZURECHNEN UND IST ÜBERHÖHT DARGESTELLT.	33
7.2 DIE KOSTEN SIND UNREALISTISCH NIEDRIG ANGESETZT.	34
7.3 EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISS LIEGT EHER UNTER 1,0 ALS BEI 3,3.	35
8 „ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN A26-OST“	36
9 LITERATUR.....	38
9.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM PROJEKT IM BVWP UND DEM FERNSTRAßENAUSBAUGESETZ.....	38
9.2 HAMBURGISCHE BÜRGERSCHAFT UND HAMBURGER SENAT– DRUCKSACHEN	38
9.3 WEITERE LITERATUR (NEBEN DEN EINZELNACHWEISEN IN DEN FUßNOTEN)	39
PLANUNGSSTAND DER AUTOBAHN A26-OST IM OKTOBER 2016	46

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 gemäßigt, 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 verbliebenes 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 die Linienführung zur Disposition; der neue schwarz-grüne Senat veranlasste 2010, gegen den Willen der Bürger*innengruppen³ und die deutliche Kritik der damaligen Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg⁴, ei-

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

² Siehe Roths Schuh, 2012

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

⁴ IBA Hamburg 2012

ne 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 ins Maul.

Mit dieser West-Ost-Autobahn A26-Ost würde exakt der Fehler des Baus der Nord-Süd-Autobahn A7 mitten durch die Stadt wiederholt!

1. Der Haferverkehr braucht keine neue Autobahn.

Die Einstufung der Autobahn in den vordringlichen Bedarf wird vor allem mit der Verbindung zum Seehafen Hamburg begründet. Die Planung ist seit 2005 von einer jährlichen Steigerung des Containerumschlags um 10%, einer entsprechenden Steigerung des Haferverkehrs 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-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 denen vielleicht 2-3.000 mit dem Hafen zu tun haben. Es erscheint absurd, für >900 Mio. Euro 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 Veddelers 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 A26-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“. Das ist 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 und die Luft verpestet. 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. Euro 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.

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

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 mit 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 gebaut. Lediglich die B73 in Harburg würde eine gewisse Entlastung erfahren, aber durch deren Lage neben der Bahn behält sie ihre 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. Verhindert würde auch die Umwandlung des Gewerbegebiets südlich der Kornweide in ein „urbanes Gebiet“ Süderelbe.

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

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 Moorburg, 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 Ver-

bund 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. Euro, ergibt sich für die A26-Ost ein Nutzen-Kosten-Verhältnis 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.

Die A26-Ost darf nicht gebaut werden. Stattdessen sind die Alternativen voran zu bringen:

- **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.**

1 KLEINE GESCHICHTE DER HAFENQUERSPANGE

1939ff Autobahn durch Wilhelmsburg als Teil einer Ringautobahn

1939 Reichsautobahn-Ringe um Berlin und Hamburg

1943 Im Schulatlas ist geplante Autobahn durch Reiherstiegviertel eingezeichnet.

(Ring „um Hamburg“ auch Autobahnen durch Billstedt, Bahrenfeld und Wilhelmsburg)

1970ff Diskussion um Generalverkehrsplan mit Stadtautobahnen

1970 Planungen für eine Autobahn von Stade bis zur A1 am Südrand des Harburger Hafens

1973 Stadtautobahnplanungen kreuz und quer durch Hamburg (u.a. unter der Alster, Zuschüttung des Isebekkanals, Altona-Anschluss an A7)

1973 Widerstand gegen Stadtautobahnen „Eine Autobahn mitten in der Stadt - ihr spinnt ja“.

1974 Fertigstellung Köhlbrandbrücke und Elbtunnel A7

1979ff. Hafenuerspange als Entlastung der Hamburger Innenstadt

1979 Planung „Hafen-Autobahn“ (Georgswerder und „Baumwalltunnel“, Widerstand aus Wilhelmsburg)

1979 Autobahn durch Wilhelmsburg soll Ottensen und Stresemannstraße entlasten

1984 „Keine Autobahnquerverbindung“ – Zusage des Bürgermeisters von Dohnanyi

1987 Veddel B 4/75-Verkehr auf Autobahn A252 verlagert

1993 Hafenuerspange im Bundesverkehrswegeplan „vordringlichen Bedarf“

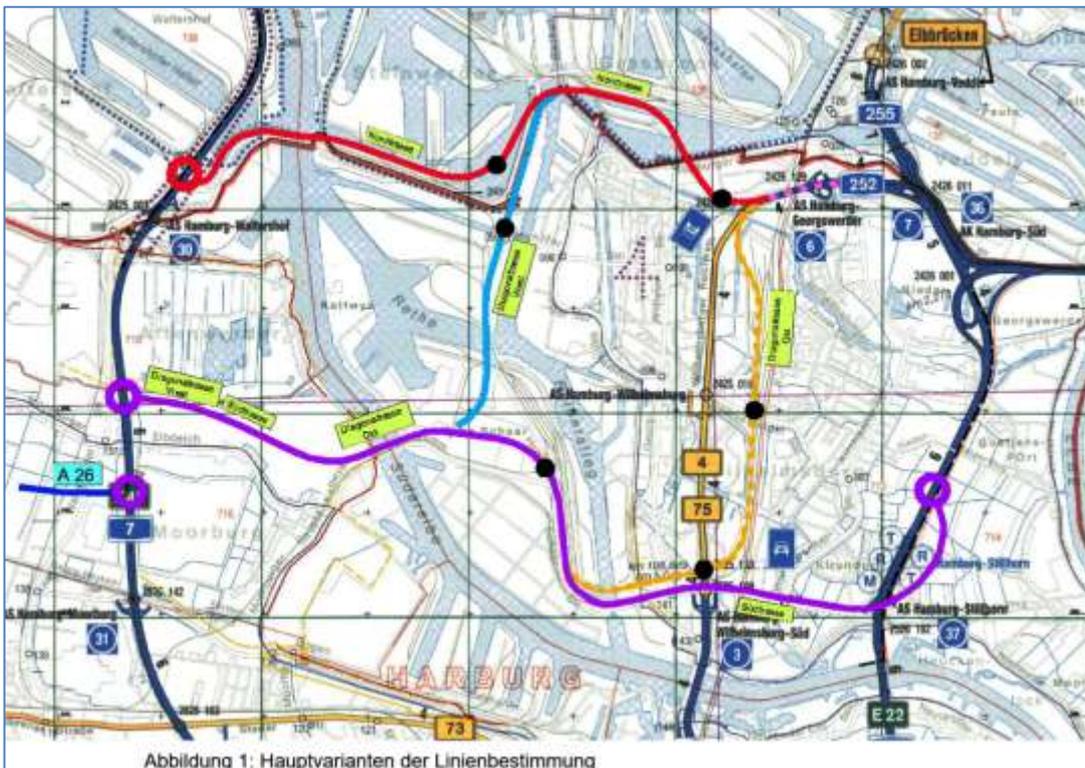
1998-2002 Diskussion um Linienbestimmung in Hamburg

1999 Machbarkeitsstudie zur Privatfinanzierung Anschubfinanzierung >65% notwendig, aber nicht zulässig

2001 Zukunftskonferenz Wilhelmsburg legt Alternativen zur HQS vor.

2003 Hafenuerspange im Bundesverkehrswegeplan „weiterer Bedarf mit Planungsrecht

2002-2005 Linienbestimmung durch den Bund auf der Nordtrasse⁶



⁶ Skizze in: Bürgerschaftsdrucksach3 8/7723 vom 11.1.2008

2005ff. Hafenquerspange mit Privatfinanzierung zur Bewältigung des „Containerbooms“

2005 Prognose des Senats⁷ für 2015 ca. 18,1 Mio. TEU (Ist 2015 8,9 Mio. TEU), Baubeginn geplant 2010

„Aus hamburgischer Sicht ist die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens dadurch völlig unstrittig, dass die zukünftige stürmische Entwicklung des Hafens speziell im Containerverkehr nur dann problemlos bewältigt werden kann, wenn die HQS spätestens 2015 dem Verkehr zur Verfügung steht.“

2005/6 Industrieverband Hamburg LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen Hafenquerspange nützt wenig und kostet viel.

2007 Hamburg erwirbt anteilig DEGES zum Erreichen hoher Akzeptanz der Planungen beim Bund und vor Ort, zunächst bei A7 sodann anderen Infrastrukturprojekten

2008 (Januar) CDU-Senat will neue Linienbestimmung

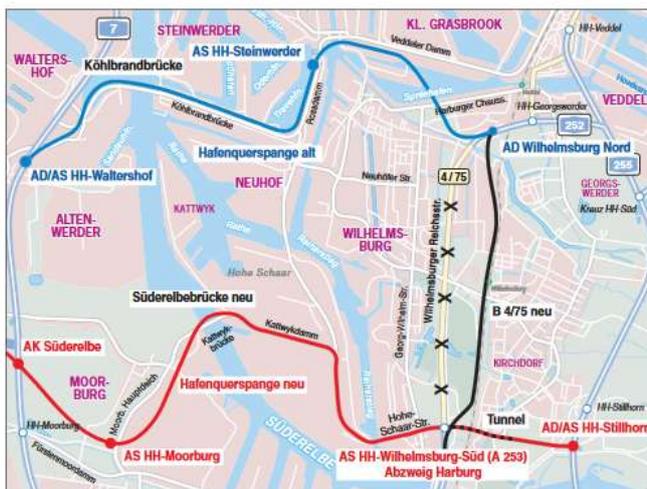
2008 CDU-Grüne-Senat gibt DEGES Planungsauftrag für Fernstraßen im Hamburger Süden

2008 (August) Machbarkeitsstudie empfiehlt auf der Nordtrasse mautfinanzierte HQS mit Sperrung der Köhlbrandbrücke für LKW>12t und 50% Anschubfinanzierung durch den Bund

2009ff. Planung der Südtrasse der HQS

2009 DEGES Projektstudie zur Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) und Hafenquerspange

2009 (März) Planung Senatorin Hajduk (Grüne) zu HQS und WRS



In den Plan wurde die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße schon aufgenommen.

GRAFIK:
MICHAELIS⁸

2009 (4.4.) Große Demonstration gegen Hafenquerspange

2009 (Oktober) Finanzierungsvereinbarung zur WRS zwischen Bund und Hamburg

2010 Beantragung der Linienbestimmte Süd-Trasse der Hafenquerspange

2011 Planfeststellungsverfahren WRS

2013 SPD-Senat Anmeldung der Hafenquerspange in der Südtrasse beim Bundesverkehrswegeplan 2030

2013 Planfeststellungsbeschluss WRS, Baubeginn Bau bis 2019 (geplant war bis 2013)

2016 HQS als A26 im Bundesverkehrswegeplan Vorrangiger Bedarf

2017 Planänderung A26-West, Planfeststellungsverfahren

⁷ Bürgerschafts-Drucksache 18/3226 vom 22.11.2005

⁸ Hamburger Abendblatt 5.3.2009

2 DIE A26-OST IM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030

Die Hafenuerspanne stand, damals als A252 zwischen der AS Hamburg-Waltershof (A7) und der bestehenden A252 AS Hamburg-Georgswerder, bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) von 1993 und war dort in den vordringlichen Bedarf eingestuft. 2003 unter der rot-grünen Bundesregierung wurde sie im neuen BVWP zurück gestuft in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“. Mit Nachdruck wurde 2005 der Vorstoß unternommen, sie als PPP-Modell zu finanzieren, begründet mit dem damaligen Boom des Containerumschlags. 2008 zog der CDU-Senat die Pläne einer nördlichen Trasse der Hafenuerspanne zurück und die CDU-GAL-Regierung stellte 2010 den Antrag auf eine neue Linienbestimmung als A26-Ost in Verlängerung der im Bau befindlichen A26 aus Stade. Die Linienbestimmung wurde Anfang 2011, zeitgleich mit der Amtsübernahme durch den neuen SPD-Senat, vom Bund durchgeführt. Ab 2012 stand die Anmeldung der Bundesländer für den BVWP 2015 bzw. nach seiner späteren Benennung BVWP 2030 an. Dafür legte das Bundesverkehrsministerium im Februar 2013 eine Grundkonzeption vor (BMVBS, 2013).

2.1 Hamburgs Antrag ohne Öffentlichkeitsbeteiligung

Die wichtigste politische Entscheidung zur Hafenuerspanne während der SPD-Regierung war die Hamburger Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan mit dem Ersuchen, diese vom weiteren Bedarf zum vordringlichen Bedarf aufzusteufen. Diese wurde mit den Wirtschaftsverbänden vorbereitet, nicht aber mit der Öffentlichkeit.

Dabei war sich der Senat der Brisanz der Entscheidung für die Bevölkerung durchaus bewusst. So erklärte er gegenüber dem Verkehrsausschuss

„(Die Senatsvertreter) betonten, dass die A 26 Ost nicht angemeldet worden sei, um den Menschen in Wilhelmsburg zu schaden, sondern um für sehr viele Menschen in Hamburg eine Entlastung zu schaffen. Als Beispiel sei an dieser Stelle die tägliche Verkehrsbelastung auf der B 73 in Harburg zu nennen. Die A 26 Ost würde den Verkehr aus diesem dicht besiedelten Gebiet auf unbesiedeltes Hafengebiet ziehen. Den einzigen Ausnahmehereich bilde die Kornweide, für die nach derzeitiger Vorstudie aber ein geschlossener Tunnel vorgesehen sei. Letzteres würde für die Wilhelmsburger sogar eine Verbesserung bedeuten, denn die Kornweide sei zurzeit eine stark befahrene vierspurig ausgebaute Straße und hätte danach keine Funktion als Durchgangsstraße mehr.“(Drucksache 20/10252).

Tatsächlich ist die Kornweide zweispurig und behielte bei einer neuen Autobahn ihre Funktion als Durchgangsstraße, nur ein kleiner Teil der Autobahn sollte nach der linienbestimmten Trasse im Tunnel geführt werden.

Der Oppositionsabgeordnete Till Steffen (Grüne) fragt 2012 zweimal (Drucksache 20/4535 und 20/4844)

„In welcher Weise und wann soll die Öffentlichkeit für die Anmeldung von Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 einbezogen werden?“

Die Antwort ist knapp und abweisend

„Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Planungsinstrument des Bundes. Für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 wird der Bund eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchführen. Darüber hinaus ist eine gesonderte Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Anmeldung Hamburger Maßnahmen nicht vorgesehen.“ (Drucksache 20/4844)

Versprochen wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Bund, die formal 2016 durchgeführt wurde. Hier aber führte Hamburg, anders als z.B. das Baden-Württembergische Verkehrsministerium, keine Veranstaltungen durch, sondern legte lediglich die Bände BVWP-Entwurf und BVWP-Umweltbericht in einen Raum und stellt einen Computer daneben, der aber nicht einmal den Zugang zu den Projektbeschreibungen im Internet (PRINS) ermöglichte. Es stand kein Mitarbeiter der Behörde zur Beratung oder auch nur zur Internetöffnung zur Verfügung – laut mündlicher Auskunft des Amtsleiters Huber war dieses so geregelt, weil die

Auftragsverwaltung des Bundes nicht in der Lage gewesen sei, die Dokumente des Bundesministeriums zu erläutern.

2.2 Fehlende Einbeziehung der Köhlbrandbrücke in die Anmeldung

Hamburg zum BVWP ein umfangreiches Maßnahmenpaket eingereicht (Drucksache 20/7047), das beispielsweise mit Hafenbahn-Projekten weit über die im BVWP aufgelisteten Maßnahmen hinaus geht. Hamburg hat aber nicht die Köhlbrandbrücke angemeldet, obwohl es in der Grundkonzeption geradezu eine Einladung dazu gab

Die See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen i.d.R. nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen liegen in den Händen der Länder, Kommunen oder privater Betreiber. Der Bund ist zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung. (BMVBS, 2013, S.3)

Der Hamburger Senat hat diesen Satz offenbar nicht wahrgenommen, weshalb er noch im Jahr 2014 auf eine Anfrage zur Finanzierung zwar zu Recht sagt, dass die Haupthafenroute nicht zu einer Autobahn werden darf, aber zu Unrecht daraus schließt, dass eine Mitfinanzierung durch den Bund nicht möglich sei.

(Hackbusch, Die Linke) Geht die Wirtschaftsbehörde davon aus, dass dieses Vorhaben (Anm. gemeint ist der Neubau der Köhlbrandbrücke) als Autobahnquerverbindung zwischen A 1 und A 7 realisiert wird?

(Antwort) Nein, aufgrund der vielen hafeneninternen Umfuhren und der Anschlüsse der Firmengelände und Terminals kann auch zukünftig nicht auf die Haupthafenroute als Stadtstraße verzichtet werden.

(Hackbusch) a) Wenn nein, aus welchen Gründen verzichtet Hamburg darauf, das Bundesverkehrsministerium an der Finanzierung zu beteiligen?

(Antwort) Bei der Köhlbrandbrücke handelt es sich nicht um eine Bundesfernstraße, sondern die Baulast liegt in der Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg.“ (Drucksache 20/10725)

2.3 Fehlende Berücksichtigung der Verkehrsträger-übergreifenden Alternativen

Dem Senat lag zum Zeitpunkt der Anmeldung das Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum (Röhling 2012) vor, das zwar nur rudimentär erarbeitet werden konnte, bei dem aber auch die Wechselwirkungen untersucht werden

„Wechselwirkungen des Individualverkehrs mit dem öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) einschließlich von Park + Ride (P+R) Konzepten;“

„Neben den infrastrukturellen Erfordernissen wird es ebenso wichtig und notwendig sein, ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen, um heutige KFZ-Fahrten auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern.“, <http://www.hamburg.de/bwvi/gesamtmobilitaetskonzept-fuer-den-suederelberaum/>

Diese Wechselwirkungen und Verkehrsträger-übergreifende Alternativen hätten zwingend Teil der Hamburger Anmeldung zum BVWP sein müssen. Dann wäre die Wirkung von ÖPNV-Maßnahmen auf die Prognosen mit berücksichtigt worden können.

2.4 Darstellung der A26-Ost im BVWP 2030

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).

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		Ziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz-/ Erhaltungsbedarf	
von	bis			Gesamt	Darvon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte										
AK Hamburg-Süderelbe	AD/AS Hamburg-Stillhorn	N4	9,7	895,9	885,1	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 A26-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/WerkeTag ergeben im Jahr bei 261 Werktagen⁹ 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“¹⁰. In der Anmeldung der A26-Ost für den Bundesverkehrswegeplan, die im Februar 2013 erfolgte¹¹, wurde für 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.

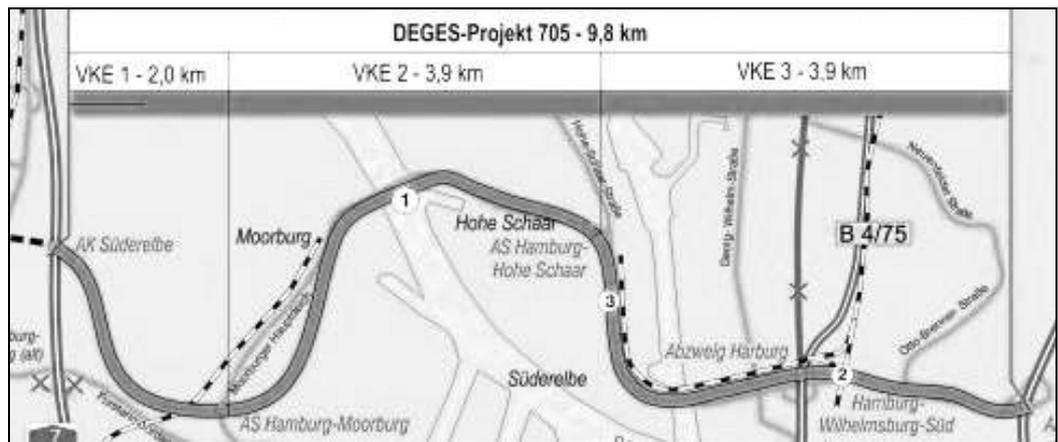
Das Dossier enthält darüber hinaus Karten mit Verkehrsstärkeplots zur prognostizierten Verkehrsbelastung 2030 ohne und mit A26-Ost, jeweils für Kfz insgesamt sowie für LKW.

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 10-22.000 LKW/Tag werden nun 5-7.000 LKW auf der A26-Ost veranschlagt.

⁹ Aus dem Dossier ergibt sich nicht, wie die Wochenenden berücksichtigt werden.

¹⁰ DEGES 2010 Erläuterungsbericht , S. 88

¹¹ FHH, BWVI (26.2.2013): Bundesverkehrswegeplan: Hamburg meldet Bedarfe an.



	A7 - Moorburg	Moorburg - Hohe Schaar	Hohe Schaar - B75	B75 - A1
Kfz lt. Projektstudie 2009 ¹²	62.000	54.700	48.100	29.300
Kfz lt. Entwurf BVWP 2016 ¹³	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

¹² 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“

¹³ PRINS 2016 zu A26-Ost

3 DER HAFENVERKEHR BRAUCHT KEINE NEUE AUTOBAHN.

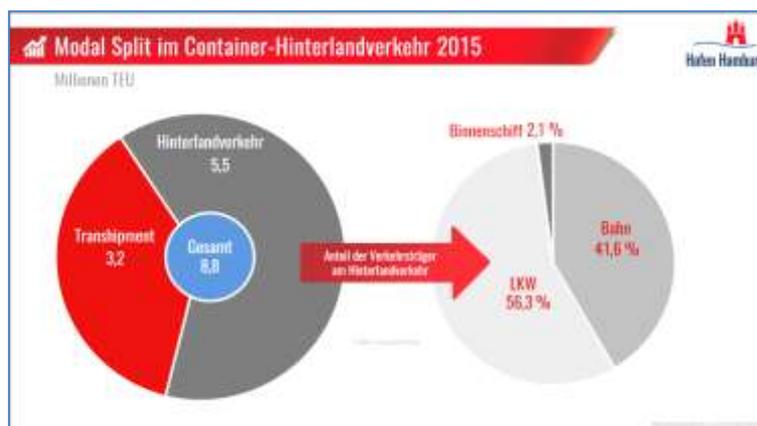
Zu Recht legt der Bundesverkehrswegeplan einen Schwerpunkt auf den Hinterlandverkehr der Seehäfen, der eine nationale Bedeutung hat. Zu Unrecht aber wird der A26-Ost in der Projektliste des Bundesverkehrswegeplans eine wesentliche Bedeutung für die Seehafenanbindung zugesprochen.

3.1 Die „Hafenautobahn“ ist keine Autobahn für den Hafenverkehr

Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. (§1 (3) Bundesfernstraßengesetz)

Die Autobahn ersetzt keine Straße im und zum Hafen. Eine Autobahn holt vielmehr Pendler- und Fernverkehr in und durch den Hafen und behindert damit den Hafenverkehr.

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



Hamburg Hafen Marketing, 2016, Chart 20

Der Güterverkehr von und zum Hafen 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. Hafenhöfe 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)¹⁴, 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 überholt¹⁵.

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

„Seit 2013 gibt es eine Verschiebung des Modal Split des Hinterlandverkehrs vom Lkw zum Bahntransport. Dadurch reduzierte sich auch das Transportaufkommen für den Lkw-Hinterlandverkehr von ca. 46,1 Mio. t im Jahr 2012 auf 42,0 Mio. t im Jahr 2015.“ (Hamburg Port Authority, 2016b, S.27)

¹⁴ HPA, 2012, S. 18

¹⁵ Hamburg Hafen Marketing, 2016, Chart 21

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

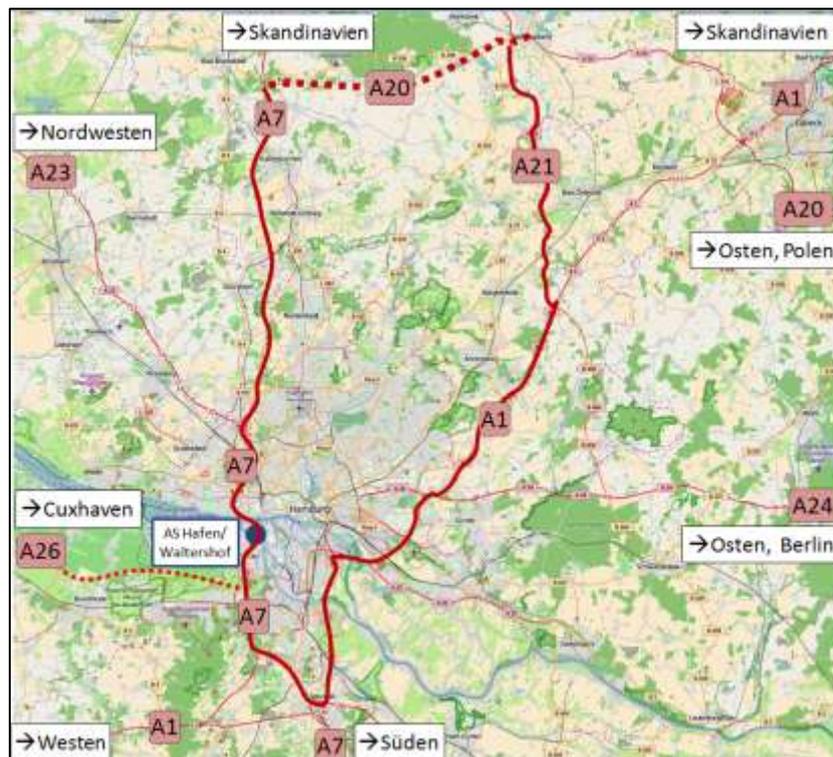
Der Hinterlandverkehr mit LKW betrifft vor allem den Transport von und zu den Containerterminals (CT). Drei der vier CT liegen westlich des Köhlbrands, dicht an der AS Waltershof der A7, und sind über diese an das Autobahnnetz ganz Europas angebunden CT Altenwerder (geplante Kapazität¹⁶ 4 Mio. TEU), CT Burchardkai (geplant 6 Mio. TEU), CT Hamburg-Waltershof-Eurogate (geplant 6 Mio. TEU).

Der CT Tollerort mit geplanter Kapazität von 4 Mio. TEU dagegen liegt östlich des Köhlbrands und bedarf ebenso wie mehrere Umschlagshäfen im Hamburger Osthafen der dauerhaften Anbindung an die A7 über die Köhlbrandbrücke bzw. eine Nachfolge für diese Brücke (neue Brücke oder Tunnel oder Kombination von bestehend bleibender Brücke für PKW sowie einem Ergänzungstunnel für den LKW-Verkehr).

Eine Bedeutung hat die Haupt-Hafenroute nicht nur für die Anbindung östlichen Häfen an das Bundesfernstraßennetz (A255, A1), sondern auch für hafeninterne Umfuhren, Anschlüsse der Firmengelände und Terminals sowie die Verbindung zur Stadt Hamburg.

Im Süden des Hamburger Hafens werden derzeit die Verkehrsverhältnisse für Bahn und Straße erheblich durch den Neubau der Retheklappbrücken sowie eine zweite Kattwyk-Hubbrücke verbessert. Durch beide Bauwerke erhalten künftig Eisenbahnverkehr und Straßenverkehr jeweils eigene Brücken.

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.

©OpenStreetMap.org / miro

¹⁶ Vgl. Hamburg Port Authority (2012), S. 23

3.4 Grundlage der Planung der Hafenuerspange waren illusionäre Prognosen zum Containerumschlag.

Ursprünglich war die seit ca. 1975 geplante Hafenuerspange 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.¹⁷. Außerdem plante man neben der Erweiterung der bestehenden Containerterminals zwei neue Containerterminals in Steinwerder (mit Zuschüttung u.a. des Travehafens) sowie danach in Moorburg.

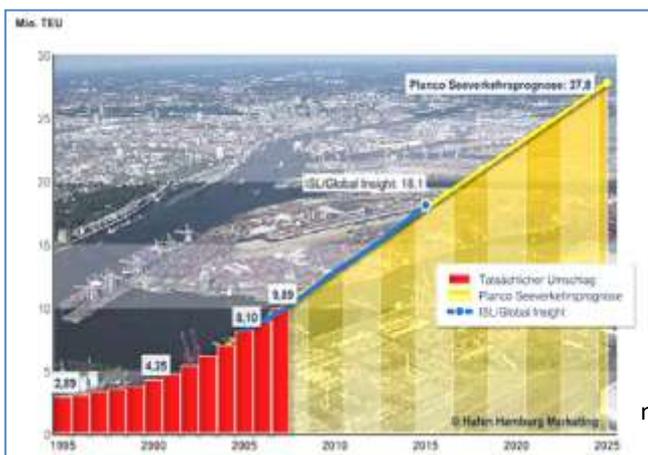
Bis 2008 stieg der Containerumschlag tatsächlich bis nahezu an die 10 Mio.-Schwelle. Der Einbruch auf 7 Mio. danach wurde als bloße Folge der Wirtschaftskrise gedeutet, keine der vielen hochrangigen Prognosen hat die tatsächliche Entwicklung zutreffend eingeschätzt, dass nämlich der Containerumschlag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

3.5 Der Containerumschlag bleibt seit 10 Jahren auf gleichem Niveau.

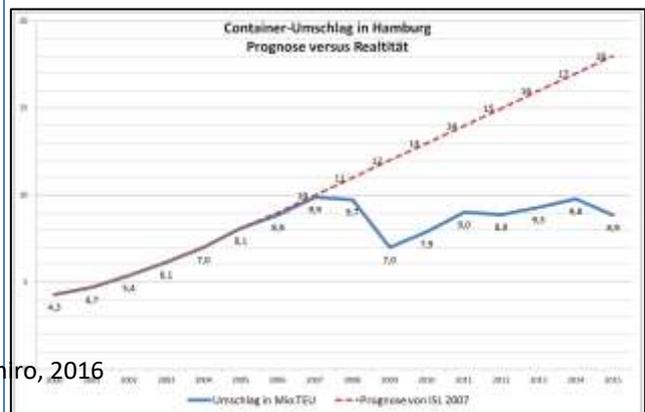
Die bis heute geltende Kernargumentation ist in einer Antwort des Senats vom 24.1.2006 auf die Anfrage des Abgeordneten Lühmann von der GAL/ Grüne zusammen gefasst.

„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.



micro, 2016



Tatsächlicher Umschlag von Containern 2000–2015¹⁸ versus Prognosen von 2007¹⁹

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 beruht²⁰.

¹⁷ Hamburg Port Authority, 2016, S.12

¹⁸ 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)

¹⁹ Hrg. Von Hamburg Hafen Marketing, 2007 (Original nicht mehr im Internet)

„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.²¹

Der Bund hat die Hamburger Erwartungen im Dossier des PRINS korrigiert, aber auch seine Grundlage, die 2014 veröffentlichte Seeverkehrsprognose²² mit einer jährlichen Containerumschlags-Wachstumsrate von 4,1-4,4 % und die neuere ISL Prognose von 18 Mio. TEU im Jahr 2030²³ 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 Koper²⁴ sowie der Ostseehäfen wie Danzig, die veränderten Produktionsstandorte, aber auch generell eine Entkopplung des Containerumschlags vom Wirtschaftswachstum²⁵.

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 uns 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

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

Im Vordergrund steht der LKW-Verkehr auf der Haupt-Hafenroute (Köhlbrandbrücke – Veddeler Damm) und der Kattwykbrücke²⁶.

²⁰ DEGES 2013, S.17

²¹ Henning Vöpel, HWWI Hamburg, HA 30.6.2016, S.6

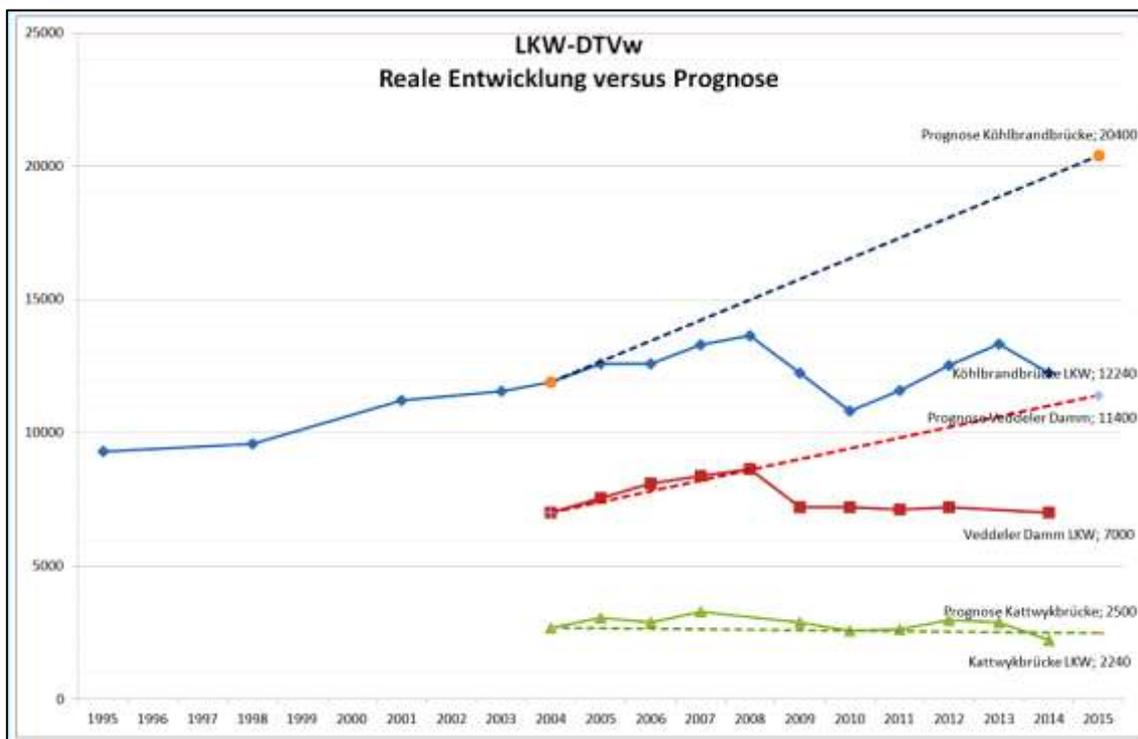
²² MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML, (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030

²³ Hamburg Port Authority, 2016, S.12

²⁴ Vgl. Kloss, Reimann, 2016

²⁵ Vgl. Peters, 2016, Chart 1 sowie S.13

²⁶ 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, Drucksache 18/3521, 2010.



3.7 Alternative zur A26-Ost Ertüchtigung der „Lebensader“ Haupt-Hafenroute und Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke.

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

- (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 fünf 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 13.6.2012²⁷).

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
- (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 Veddeler Damm abzweigenden Tunnel zur A253 als Stadtstraße ins Spiel gebracht²⁸. Diese Lösung

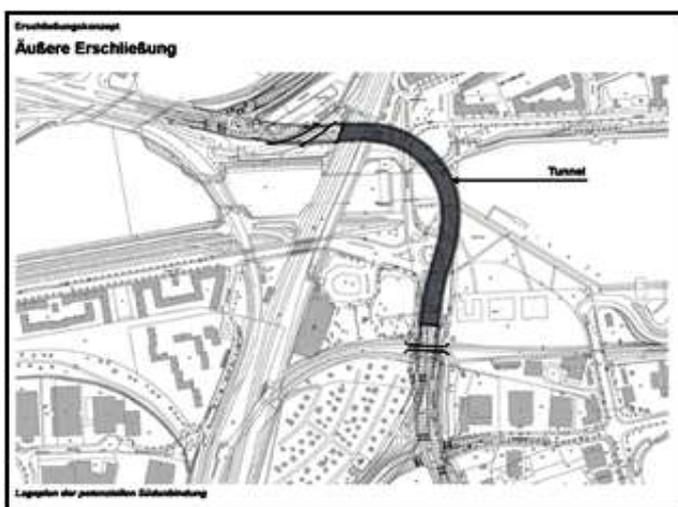
²⁷ <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2305586/Scholzverspricht-Neubau-der-Koehlbrandbruecke.html>

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“²⁹ und ließ ausschließlich Bundesfernstraßen-Modelle untersuchen.

Im Zusammenhang mit der Olympiaplanung 2015 wurde ein Tunnel als „Südanbindung“ entworfen. Dieser soll den Veddeler Damm über die B75/A252 mit der A255 und damit A1 verbinden³⁰. Der Tunnel wurde von ARUP und ARGUS geprüft und seine Machbarkeit festgestellt.

„Die favorisierte Tunnellösung stellt eine Verbindung zwischen dem Veddeler Damm und der Anschlussstelle Georgswerder an die A252/A255 dar. Im Linienvverlauf werden die bestehenden Gleise der Hafenbahn und der DB bis zur Veddeler Straße unterquert. Durch diese Tunnellösung unter dem Wilhelmsburger Platz und der Müggenburger 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 Veddel eine Lösung bieten. Deshalb hat z.B. der Stadtteilbeirat Veddel-Kleiner Grasbrook Fachbehörden und Politik aufgefordert, sich für einen Tunnel von der Haupt-Hafenroute zur Anschlussstelle Georgswerder einzusetzen und seine Finanzierung zu gewährleisten.³¹

3.8 Hafenverkehr und Köhlbrandbrücke zwischen den Stühlen der Zuständigkeiten

Baulastträger	Bund	Bundesautobahnen
	FHH	Bundesstraßen, "Freie Strecken", auch HVS
		Bundesstraßen, Ortsdurchfahrten, auch HVS (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation)
		Hauptverkehrsstraßen (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation)
		Hauptverkehrsstraßen (Hamburg Port Authority)

Die Baulast für Bundesautobahnen und Freie Strecken der Bundesstraßen (insb. Wilhelmsburger Reichsstraße) liegt beim Bund. Für Hauptverkehrsstraßen im Hafen ist die HPA zuständig, für alle anderen Hauptverkehrsstraßen die Verkehrsbehörde. Die HPA legt großen Wert auf ihre Zuständigkeit für Planung, Reparatur und

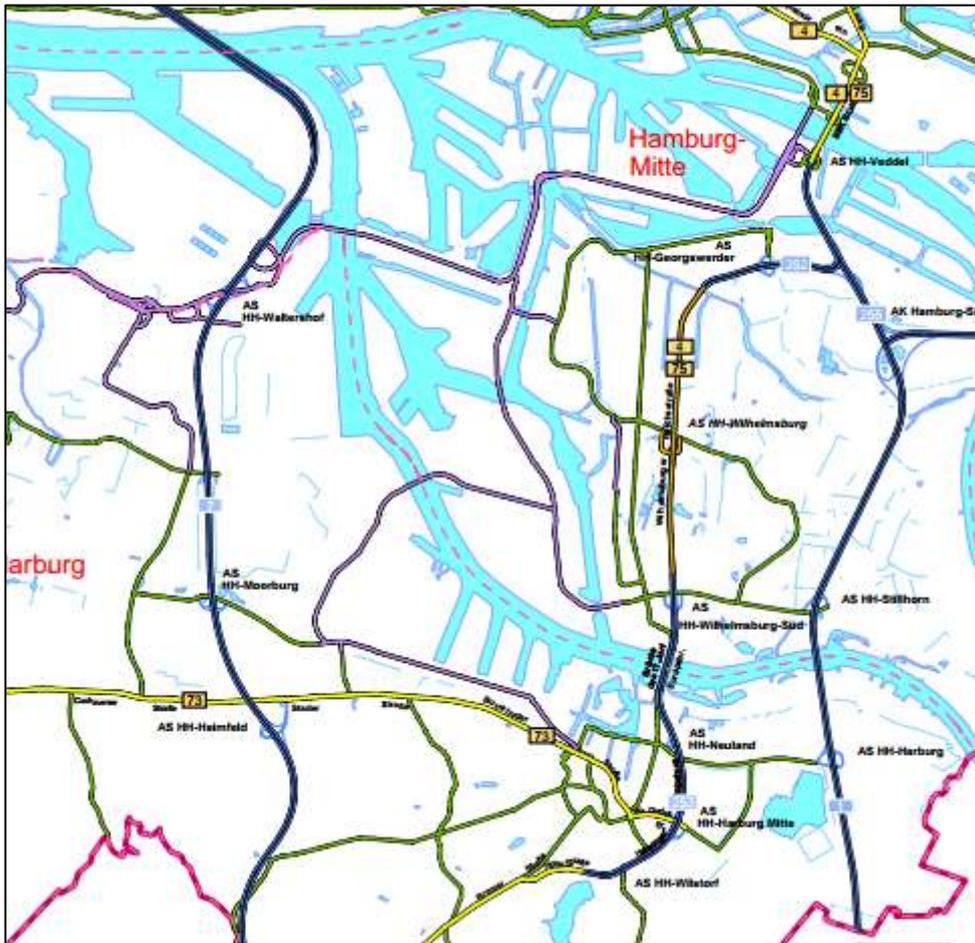
ggf. Neubau der Köhlbrandbrücke.

²⁸ Vgl. GAL-Fraktion, PM 19.1.2005 sowie Bölckow, Lühmann, 2006,

²⁹ CDU und Bündnis90/Die Grünen, 2008, S.34

³⁰ FHH, BSW, 2015, Masterplan, S.150

³¹ <http://sitzungsdienst-hamburg-mitte.hamburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1007183>



Aus Grundnetz der Hauptverkehrsstraßen und Bundesautobahnen, Stand 15.4.2015³²

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

Der Hamburger SPD-Senat hatte noch 2014 die Möglichkeit einer Finanzierungsbeitragung des Bundes an einem Ersatz für die begrenzt funktionsfähige Köhlbrandbrücke mit Verweis auf deren Status als Stadtstraße zurückgewiesen³³. 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 kann³⁴. Diese Regelung wird derzeit beim Hafentunnel in Bremerhaven angewandt³⁵.

³² <http://www.hamburg.de/contentblob/129798/9469099757657214eba0e2cc9d767544/data/karte-hauptverkehrsstrassen.pdf>

³³ Hamburger Senat/ Hackbusch, Drucksache 20/10725, S.2

³⁴ Vgl. Witting in Müller/Schulz/ Bender, 2013, S. 139-142

³⁵ Vgl. Rechnungshof der FH Bremen, 2014, sowie Beschreibung des Hafentunnels in <http://hafenanbindung-a27.de/das-projekt.html>

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 18/9350, 5.8.2016, S.IV)

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.

4 HAMBURG BRAUCHT MEHR ÖPNV UND NICHT MEHR MOTORISIERTEN PENDLERVERKEHR

4.1 NI, d.h. „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 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. Euro 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 übervoll, so dass es Anreize gibt, auf das Auto zurück zu kehren, sobald eine Autobahn dafür zur Verfügung steht.

Für Fälle, wie sie exemplarisch bei der S-Bahn und der A26-Ost im Ballungsraum Hamburg auftreten, 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.“ (BMVI 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)

4.2 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 verlagertem Verkehr ist.

4.3 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 verkehrintensiven Nutzungen.“ (Röhling Juli 2012 #9154 115)

Allein durch Verstärkung der S-Bahn und Verbesserung der Erreichbarkeit könnten laut Gesamtmobilitätskonzept 15.900 Fahrten / 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)

4.4 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 ... Verstärkung der S-Bahn langfristig der weitere Ausbau der U4, der die Hafencity mit dem Bahnhof Harburg verbinden soll.“ (Röhling Juli 2012 #9154 102)

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

Die S-Bahn muss von einem Transportmittel für Beförderungsfälle zu einem attraktiven Verkehrsmittel für alle Menschen werden. Das Normale muss sein, dass gerade bei langen Strecken alle einen Sitzplatz haben. Eine zumeist übervolle S-Bahn vertreibt Menschen von der Bahn auf die Straße.

- Mehr S-Bahn-Züge und -Langzüge
- Ausbau der Stationen westlich von Neugraben auch für Langzüge
- Verstärkungslinie S32 und engerer Takt auch in Nebenzeiten
- Bessere Anbindung an die Stadtteile mit Bussen und Fahrrädern
- Funktionierende Rolltreppen und Fahrstühle
- Geschützte Warteplätze
- Funktionsfähige Toiletten, deren Nutzung im Fahrpreis enthalten ist
- Neue Stationen
 - o Süderelbbrücke (südlich der Kornweide) für neue Wohngebiete,
 - o Bostelbek für Pendler, die z.B. von der A7 in die S-Bahn umsteigen

Die seit langem versprochene Verlängerung der U-Bahn 4 muss in Angriff genommen werden. In einer Ausführung als Hochbahn steht dafür noch die Trasse der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße zur Verfügung.

Die Regionalbahn (derzeit Metronom) muss häufiger bis zum Hauptbahnhof weiter fahren.

Es muss Busverbindungen in alle Richtungen geben.

5 DIE A26-OST IST KEIN „LÜCKENSCHLUSS“ IM AUTOBAHNNETZ.

Es ist schwierig nachzuvollziehen, was die Projektstudie unter einem „Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A7/A26 im Westen und der A1 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)

6 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. Konfliktschwerpunkte 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)

6.1 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.“(BMVBS (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 weiterführenden 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 Hafenuferspange, 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 vorliegende 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.

6.2 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 1³⁶

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 umweltoptimiert, so dass der Bereich innerhalb dieses Schutzgutes nicht als entscheidungserheblicher Konflikt-schwerpunkt angesehen wird.“

Dieses ist nicht zureichend. 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 ³⁷.

„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

Wasser

³⁶ DEGES, 2010, hier und zum Folgenden: Erläuterungsbericht S.38

³⁷ Vgl. Ehrhardt u.a., 2010

- Betroffenheit des Wettern- und Grabensystems 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

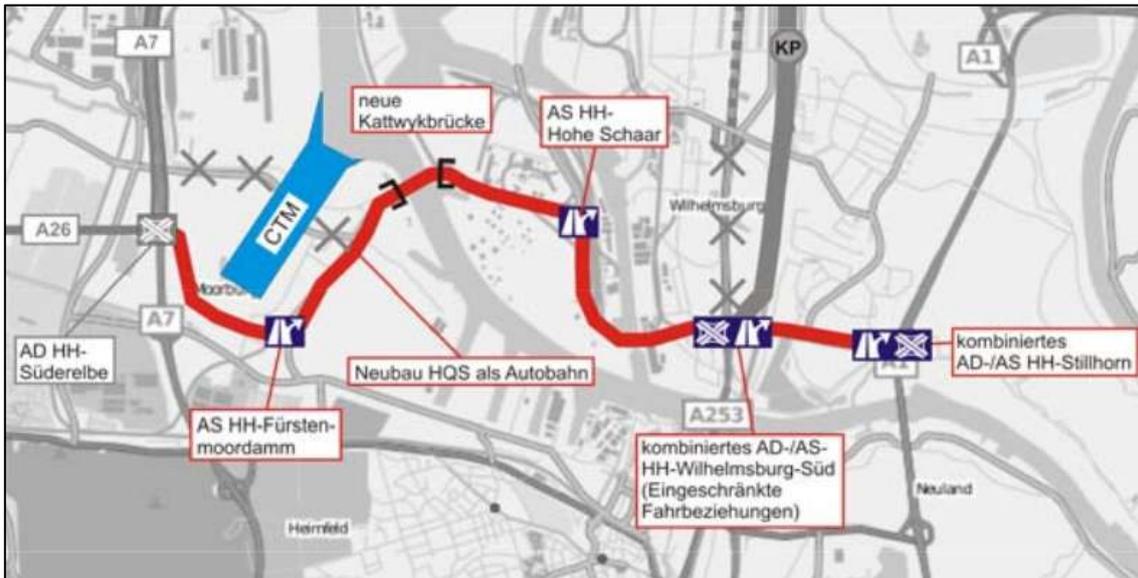
- in geringem Umfang Betroffenheit von Bodendenkmalen in Moorburg und ggf. Betroffenheit von einem erkannten Denkmal in Stillhorn (DEGES 2010, S.38f.)“

6.3 Vernünftige Alternativen sind bei der Linienbestimmung 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 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.“ .

6.4 Das BMVI weist 2011 auf die schlechte Umweltbewertung hin.

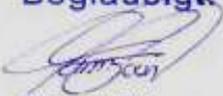
Seite 3 von 3

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 Hafengebäudes 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, BMVBS, 2011, S.3).

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

Projekttyp	Dringlichkeitseinstufung	Nutzensumme Umwelt		Umwelt-Betroffenheit	Krit. 2.1 Naturschutz-vorrangflächen [ha]	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "nicht ausgeschlossen"]	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "wahrscheinlich"]	Krit. 2.3 UFR Kernräume [ha]	Krit. 2.4.1a UFR Großräume (feucht, trocken Wald) [km]	Krit. 2.4.1b UFR Großräume (Großsäuger) [km]	Krit. 2.4.1c BfN-Achsen/Korridore [Anzahl]	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "wiedervernetzt"]	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "nicht wiedervernetzt"]	Krit. 2.5 Flächeninanspruchnahme [ha]	Krit. 2.6 USG [km]	Krit. 2.7 WSG [km]	Krit. 2.8 UZVR [ha]	Krit. 2.9 Vorrangflächen Kultur und Landschaft [ha]
		[km]	[Mio. Euro]															
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 BVWP³⁸ (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 belastet³⁹. 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.

6.6 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*innen
- eine unbestimmte Zahl von Einwohner*innen in Harburg, zu denen der Lärm der Hochstraße A26-Ost (Hohe Schaar – Kornweide) getragen wird
- Einwohner*innen in Moorburg, ca. 600

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.

6.7 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“⁴⁰.

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

³⁸ BVWP 2030, Umweltbericht, Anhang 1: Ergebnisse des Umweltbeitrags zur Projektbewertung für die Aus- und Neubauprojekte Straße (Vordringlicher und Weiterer Bedarf), Liste

³⁹ Umweltbundesamt, 2016, Anhang sowie Sachverständigenrates für Umweltfragen, 2016, S. 156

⁴⁰ DEGES, März 2010, S. 5

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 verlangt⁴¹, 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.

6.8 Naturschutzbund „Düstere Aussichten für die Natur“

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

„Der NABU Hamburg wehrt sich gegen die Aufnahme der Hafenspanne 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 Hafenspanne 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 Schilfflächen, die beim Bau der südlichen Trasse komplett zerstört würden.“

⁴¹ Verwaltungsgericht Hamburg, 2014

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.⁴²

6.9 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 gerügt⁴³.

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, statt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu nutzen und zu verbessern. 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.

⁴² NABU Hamburg 2016

⁴³ Vgl. BUND, 26.8.2016

7 EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISS LIEGT 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. Euro ausgegangen.

7.1 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 $\approx 40,56\%$ 360	Bei 5.120 LKW $\approx 59,43\%$ 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 Hafenerverkehr, wie es bei der Begründung zum „vordringlichen Bedarf“ den Anschein hat. Dieser Nutzen des PKW ent-

steht 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. Euro.

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. Wird der Verkehr zutreffend als verlagerter Verkehr identifiziert, schwindet der NI erheblich, so dass der Gesamtnutzen bereits auf unter 2 Mrd. sinkt.

Der „Nutzen“ muss daher neu geprüft und berechnet werden, wofür ein Sondergutachten erforderlich ist.⁴⁴

7.2 Die Kosten sind unrealistisch niedrig angesetzt.

7.2.1 Referenzprojekt Wilhelmsburger Reichsstraße

Die Planungen der südlichen Hafenuferspanne (A26-Ost) und der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße-B4/75(WRS) sind politisch, planerisch und baulich aufs engste miteinander verbunden⁴⁵. 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. Euro veranschlagt, von denen Hamburg 10.4 Mio. Euro zahlen sollte – diese Zahlung wurde mit dem vermeintlichen Nutzen für die Internationale Gartenschau 2013 begründet⁴⁶.

Anfang 2011 wurden die Kosten auf 136,3 Mio. Euro angehoben⁴⁷, begründet vor allem mit dem Baugrund sowie Lärmschutz.

Am 26.8.2016 bestätigt der Senat die Kostenfortschreibung auf 235 Mio. Euro⁴⁸. 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 sind.

Eine Kostensteigerung bei der A26-Ost wie bei der WRS würde Kosten von 3 Mrd. Euro bedeuten.

7.2.2 Die Kosten nicht plausibilisiert.

Der Bundesrechnungshof hat generell die Kostenermittlung beim Bundesverkehrswegeplan gerügt⁴⁹.

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“

⁴⁴ Vgl. Rieken 2015: 12

⁴⁵ Vgl. CDU und GAL, 2008; DEGES 2008, DEGES 2009

⁴⁶ 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.

⁴⁷ Hamburger Senat 2011, Bürgerschaftsdrucksache 19/7116, S.15

⁴⁸ Vgl. Thering, Stöver, 2016

⁴⁹, vgl. Verkehrsrundschau, 6.4.2016,

Die Kosten sind ohne jegliche Anpassung und Überprüfung noch niedriger angesetzt als in den Planungen 2010. Nach der Kostenveranschlagung im 2016 vorgelegten BVWP hätten sich die Kosten seit der Linienbestimmung 2010⁵⁰ 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. Euro zu vermuten als bei dem veranschlagten „Barwert“ von 741Mio.€

7.3 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.

⁵⁰ Vgl. DEGES 2010, S. 29

8 „ZUKUNFTSPPLAN STATT AUTOBAHN A26-OST“

(Schaubild siehe Titelseite)

Elemente des Zukunftsplans

a) Straßen

- Keine A26-Ost
- Zeitnaher Neubau Köhlbrandquerung, (z.B. Hafentunnel für LKW mit Nutzung autonomen Fahrens und Widmung der bestehenden Köhlbrandbrücke für Fahrzeuge bis 7,5/12t)
- Tunnel Veddel unter dem Sperrwerk Muggenburger Zollhafen Anbindung der Haupt-Hafenroute an B75 und weiter A255 und A1)

b) ÖPNV

- S-Bahn (vgl. Röhling, 2012)
 - Verstärkung der S-Bahn 3 (Ergänzungslinie 32, 9-Wagenzüge)
 - Dichter Takt bis Buxtehude und Stade
 - Bessere Erreichbarkeit der Stationen durch Bus, Bike&Ride, Park&Ride
 - Neue Stationen Süderelbe Nordufer (vgl. Tiedemann 2008) und Bostelbek (vgl. Hamburger Senat, 2000)
- Zeitnahe Verlängerung der U4 als Hochbahn durch Wilhelmsburg bis Harburg.
 - Enge Stationsfolge in Wilhelmsburg zum Erreichen vieler Wohngebiete.
 - Vorhaltung der jetzigen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße als möglicher Hochbahntrasse.

c) Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung

- Wohngebiete in Wilhelmsburg-Süd mit U-/S-Bahn-Anschluss
 - Hauland (IBA-Planung wieder aufnehmen)
 - Kornweide (Überlegungen zu den Handelskammerplänen [Handelskammer Hamburg, 2004])
 - Gemischtes, „Urbanes Gebiet“ nach verändertem Baurecht (Wohnen und wohnverträgliches Gewerbe) im Südwesten der Elbinsel südlich der Kornweide
- Entlassung Moorburgs aus Hafenerweiterungsgebiet → dauerhaftes Wohnen/ Wissenschaftspark u.a.

Dieser „Zukunftsplan statt A26-Ost“ entspricht den grundlegenden Zielen des BVWP erheblich besser als eine neue Autobahn A26-Ost

Zukunftsplan statt DEGES-Autobahn A26-Ost Ein Mobilitätskonzept für Hafen und Stadt!		
Kernelemente des Zukunftsplans als Alternative zur A26-Ost	Seehafenanbindung, Güterverkehr Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute - Ersatz Köhlbrandquerung - Tunnel Veddeler Damm an B75 Finanzierung Bund und Land (u.a. §5a FStrG).	Personenverkehr Mehr und längere S-Bahnen mit besserer Anbindung von Bus, Rad, PKW Planung und Trassierung einer U-Bahn (U5) Finanzierung Bund und Land (u.a. GVFG).
Übergeordnete Ziele des BVWP 2030⁵¹	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030	
1. <i>Mobilität im Personenverkehr ermöglichen</i>	<i>Erhaltung, Ersatz und Modernisierung Transportkostensenkungen</i>	<i>Erhaltung und Modernisierung der Substanz</i>
2. <i>Sicherstellung der Güterversorgung</i>	<i>Verbesserung Verkehrsfluss Zuverlässigkeit von Transporten Verbesserung der Anbindungen...Seehäfen,</i>	<i>Verbesserung Verkehrsfluss Verbesserung von Erreichbarkeiten</i>
Wirkung des Zukunftsplans	Haupthafenroute ist „Lebensader des Hafens“ und nicht durch A26-Ost ersetzbar. Nachfolgelösung für Köhlbrandbrücke bedeutet nachhaltige Sicherstellung der Güterversorgung und Seehafenanbindung.	Ohne A 26-Ost entfallen 61 Mio. PKW-km/Jahr induzierter MIV. S-Bahn-Verbesserung verlagert 16.000 Fahrten/ Tag von der Straße auf die Schiene (Gesamtmobilitätskonzept) .
3. <i>Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	<i>Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit</i>	<i>Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit</i>
Wirkung des Zukunftsplans	Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute verbessert Verkehrssicherheit.	SPNV bietet gerade in einem Ballungsraum die höchste Verkehrssicherheit.
4. <i>Reduktion von Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen</i>	<i>Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger</i>	<i>Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger</i>
Wirkung des Zukunftsplans		SPNV ist emissionsarmer Verkehrsträger. Im Gegensatz zur A26-Ost verbessert SPNV die Klima- und Schadstoffbilanz.
5. <i>Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft</i>	<i>Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume</i>	
Wirkung des Zukunftsplans	A26-Ost verbraucht extrem viel Fläche, weil parallele Hafenverkehrsstraßen beibehalten werden.. Ohne A26-Ost gibt es keinen zusätzlichen Flächenverbrauch. Naturräume und Lebensräume von Lebewesen in Moorburg und Wilhelmsburg werden geschont.	
6. <i>Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation</i>	<i>Lärmvermeidung und Lärminderung Entlastung von Orten und Menschen/ Erschließung städtebaulicher Potenziale</i>	
Wirkung des Zukunftsplans	Stadtentwicklung und Wohnungsbau in Moorburg und Wilhelmsburg-Süd werden ohne A26-Ost möglich. Veddel wird durch Tunnel entlastet, Lärmvermeidung in Moorburg, Harburg, Wilhelmsburg.	

⁵¹ Kursiv: Zitate aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bundesregierung, S.6

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile,

9 LITERATUR

9.1 Allgemeine Informationen zum Projekt im BVWP und dem Fernstraßenausbaugesetz

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Februar 2013) Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-grundkonzeption-entwurf.pdf?__blob=publicationFile

BMVI (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>

BMVI (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

BMVI (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, seit Mitte September 2016 ohne ersichtliche Änderungen wieder zugeschaltet), siehe <http://www.bvwp-projekte.de/>

BMVI (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

Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz-FStrAbG), letzte Änderung 23.12.2016, <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbaug/BJNR008730971.html> mit der Anlage Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

9.2 Hamburgische Bürgerschaft und Hamburger Senat– Drucksachen

<https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/>

16/5219, 5.12.2000 Senat, 5.12.2000 Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg – Leitlinien und Handlungskonzept

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

18/4148 Senat Konzept zur Realisierung von Public-Private-Partnership-Projekten, Bürgerschaftliches Ersuchen 18/430

18/3521, 24.2.2006 Lühmann, Jörg (GAL) und Antwort des Senats (24.1.2006) Entlastung durch die Hafenspanne - Datengrundlagen und Prognosen. SKA und Antwort des Senats. Bürgerschafts-Drucksache 18/3521

18/3226, 22.11.2005 Senat Haushaltsplan 2005/2006, Bundesautobahn A252-Hafenspanne, Aufnahme von Vorarbeiten für die Realisierung

18/6766, 14.8.2007 Erwerb von DEGES-Anteilen; Ziel hohe Akzeptanz der Planungen beim Bund und vor Ort“ (zunächst, außerdem flexibler Einsatz bei Infrastrukturmaßnahmen im Fernstraßenbereich

18/7723, 18.1.2008 SKA Quast und Timmermann (SPD) Sind Hamburgs Bau- und Infrastrukturvorhaben in guten Händen? 5. Hafenspanne Verzögerung durch Plan B?

Stadtentwicklungsausschuss 19/9, 15.4.2009 Bericht über den Stand des Leitprojekts -Sprung über die Elbe und seine Umsetzung durch IBA 2013, IGS 2013 und Infrastrukturmaßnahmen auf den Elbinseln und der Harburger Schlossinsel sowie zur finanziellen Abwicklung, (Bericht Senat), Hier Durchführung einer öffentlichen Anhörung gemäß § 59 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Bürgerhaus Wilhelmsburg

Plenarprotokoll 19/50, 31.10.2010 Bericht über den Sachstand zur Hafenuerspange (HQS) und über einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) nach § 16 Bundesfernstraßengesetz, S. 3118-3132

19/2066, 23.2.2009 Große Anfrage Die Linke Konzept für den Hafen und auf den Elbinseln Veddel/Wilhelmsburg

19/7116, 31.8.2010 mit Nachtrag vom 4.1.2011 Senat, Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, 2010, mit Nachtrag.

19/5475, 23.02.2010 Senat Bericht über den Sachstand zur Hafenuerspange (HQS) und über einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) nach § 16 Bundesfernstraßengesetz

19/8479, 18.1.2011 Haushaltsausschuss Bericht über die Drucksache 19/7116 Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“,

20/4535, 26.6.2012, Steffen, Till (Grüne) und Antwort des Senats Hamburger Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015, SKA

20/4844, 14.8.2012 Steffen, Till (Grüne) und Antwort des Senats Hamburger Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015 (II)

20/6201, 11.12.2012 Hesse, Klaus-Peter (CDU) und Antwort des Senats Was meldet Hamburg für den Bundesverkehrswegeplan an?, SKA

20/7047, 26.2.2013 Senat Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans, Anmeldung von Maßnahmen durch die Freie und Hansestadt Hamburg

20/7395, 23.3.2013 Fraktion Grüne und Antwort des Senats Hafenfinanzierung II, GA

20/9376, 17.9.2013, Senat Mobilitätsprogramm 2013, Grundlage für eine kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg

20/10252, 9.2.13 Verkehrsausschuss Bericht über ... Neuaufstellung des BVWP u.a., Sitzung 15.10.2013

20/10725, 7.2.2014 Hackbusch, Norbert (Linke), und Antwort des Senats 2014 Köhlbrandbrücke, Schriftliche Kleine Anfrage und Antwort des Senats, Drucksache 20/10725, 7.2.2014,

20/10857, 18.2.2014 Steffen, Till (Grüne) und Antwort des Senats Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans, SKA

Verkehrsausschuss, Protokoll Nr. 21/6 vom 13.11.2015,

20/132, 30.9.2014 Senat Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“

21/5279, 22.7.2016 Sudmann, Heike und Antwort des Senats (22.7.2016) Welche Verkehrswirksamkeit hat die von Hamburg für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete A26-Ost für den Hafenverkehr?, SKA

9.3 Weitere Literatur (neben den Einzelnachweisen in den Fußnoten)

AIDA (2016) Aufruf „Aktionsnetzwerk für Infrastruktur-Dialoge und Alternativenprüfung (AIDA), http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/10/Aufruf_Netzwerk-AIDA.pdf

AIDA (2016) Fernstraßenprojekte zu denen Dialoge durchgeführt und Alternativen geprüft werden sollen vor einer verbindlichen Bundestagsentscheidung <http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/10/BVWP-besonders-umstrittene-Fernstra%C3%9Fenprojekte.pdf>

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

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

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) Verfasser Kunz, Josef (2011) Neubau der A26 (alt A252) Hafenuerspange Hamburg - Änderung der Linienbestimmung nach §16(1)FStrG. FH Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 15.2.2011.

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), (Hg.) (2015) Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung. FE-PROJEKTRN.

960974/2011, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-ueberpruefung-nka-endbericht.pdf?__blob=publicationFile

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

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 Hafenuerspange, 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%9c-1-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 2009a)_ Projektstudie Hafenuerspange 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>

DEGES (Juni 2009a) SSP Consult Verkehrsstärkeplots, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274038/945b67511b39bf0efc68e08c56d43d6/data/3849-eb-090716-anlage-1-hauptplanfaelle.pdf>

DEGES (Juni 2009b), Kortemeier&Brockmann A 252 – Hafenuerspange Hamburg, Umweltverträglichkeitsstudie zur Änderung der Linienbestimmung, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274002/baf68aca35cb9d8b67a90b473535c6ff/data/uv-erlaeuterungsbericht-hqs.pdf>

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

DEGES (März 2010b) 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 (2010c) A 252-Hafenuerspange, Umweltverträglichkeitsstudie, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274002/baf68aca35cb9d8b67a90b473535c6ff/data/uv-erlaeuterungsbericht-hqs.pdf>

DEGES (2010d) A 252 Linienbestimmung – LP-Vorzugsvariante, <http://www.hamburg.de/contentblob/3273958/b43ce1b882d9c3a9691db86b076f5661/data/3-1-lp-vorzugsvariante-sued1.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

DEGES (Mai 2016) PTV Neubau der BAB A26, AK HH-Süderelbe (BAB A7) bis Landesgrenze NI, Verkehrsprognose 2030 und Berechnung von Planfällen, Schlussbericht

DEGES (1.2.2017) Bau der A26, Präsentation Kick-Off Bürgerbeteiligung Wilhelmsburg, <http://www.hamburg.de/contentblob/8070350/a196c4187695959770919b51e5506cc9/data/degess-praesentation-kick-off-buergerbeteiligung-wilhelmsburg.pdf> sowie Bilder, <http://www.hamburg.de/fernstrassen/buergerinformation/>

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_innerstaedtische-Autobahnen.pdf

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

Fraunhofer CML, 2016 NORDDEUTSCHE SEEHAFENKOOPERATION, Mögliche Synergien und Effekte für die Häfen in Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg, <http://www.fabio-de-masi.de/kontext/controllers/document.php/220.a/9/54be88.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/behoerden/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/data/broschueren-perspektiven-englisch\).pdf](http://www.hamburg.de/contentblob/4357518/data/broschueren-perspektiven-englisch).pdf)

Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hg.) Autoren Bischoff, Peter u.a. 2015, Mobilitätskonzept, Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hg.), Feb. 2013 Bundesverkehrswegeplan – Maßnahmenanmeldungen der Freien und Hansestadt Hamburg, <http://www.hamburg.de/contentblob/4633080/0948fa51940e7bff9a8b6fb31553bf82/data/bundesverkehrswegeplan-massnahmenanmeldung.pdf>

Hamburg Hafen Marketing, (2016), Charts zur 1.Quartalspressekonferenz <https://www.hafen-hamburg.de/downloads/media/dokumente/hhm-gpg1-2016.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 Hafenenwicklungsplan bis 2025, <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/Hafenenwicklungsplan.pdf>

Hamburg Port Authority HPA (2016a) Finanzbericht 2015, Zahlen, Daten, Fakten, http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/2016%20Gesch%3a4ftsbericht_2015/gb_fb_de_2015.pdf

Hamburg Port Authority HPA (2016b) Straßenverkehrsbericht 2015

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-%3b6ffentlichen-sitzung-des-ausschusses-f%3bc3%bcr-sport-und-olympia-des-ausschusses-f%3bc3%bcr-umwelt-und-energie-und-des-verkehrsausschusses.pdf>

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

IVH Industrieverband Hamburg (2006) LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen unter Berücksichtigung des wachsenden Containerumschlags, http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06_lkw-verkehrsflussoptimierung_hamburgerhafen.pdf

IVH Industrieverband Hamburg, (Oktober 2016) Hafenpassage 2025, http://www.bdi-hamburg.de/files/magazin_industrie/IVH_Magazin_Ausgabe_14.pdf

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>

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, UNICONSULT, 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>

Müller/ Schulz/ Bender u.a., 2013 Bundesfernstraßengesetz, FStrG, -Kommentar, 2. Aufl., http://www.beck-shop.de/fachbuch/inhaltsverzeichnis/Mueller-Bundesfernstrassengesetz-FStrG-9783406642968_2808201306155506_ihv.pdf

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://hhla.de/fileadmin/download/investor_relations/hv_2016/HHLA_160614_HV2016_Praesentation.pdf , Rede http://hhla.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

PTV Planung, Transport und Verkehr AG (2008) Machbarkeitsstudie eines Betreibermodells für den Neubau der A 252 – Südtangente Hamburg („Hafenquerspange“) von der A 7 bis zur B 4/ B 75 nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz, Auftraggeber BMVBS

Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen, 2014 Sonderbericht ... über die Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und der Kostenfortschreibung für die geplante Anbindung des Überseehafengebietes an die A 27 in Bremerhaven „Hafentunnel“, <https://ssl.bremen.de/rechnungshof/sixcms/media.php/13/Sonderbericht%2BHafentunnel.pdf>

REGE Hamburg, (Abruf 19.10.2016) Autobahnkoordination A26, <http://www.rege.hamburg/projekte/infrastruktur/autobahnkoordination-a-26/>

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

Röhling, Wolfgang (2012) Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelbberaum. 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>

Schönefeld, Tobias, SVU Dresden, (8.11.2016) Stellungnahme zum Entwurf eines 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetz, Bundestagsdrucksache 18/9523, https://www.bundestag.de/blob/479356/66692e6a7af7a879b170e2a865368482/087_sitzung_svu-dresden-data.pdf

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 Verkehrsentstehung. (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_umweltvertraglicher_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>

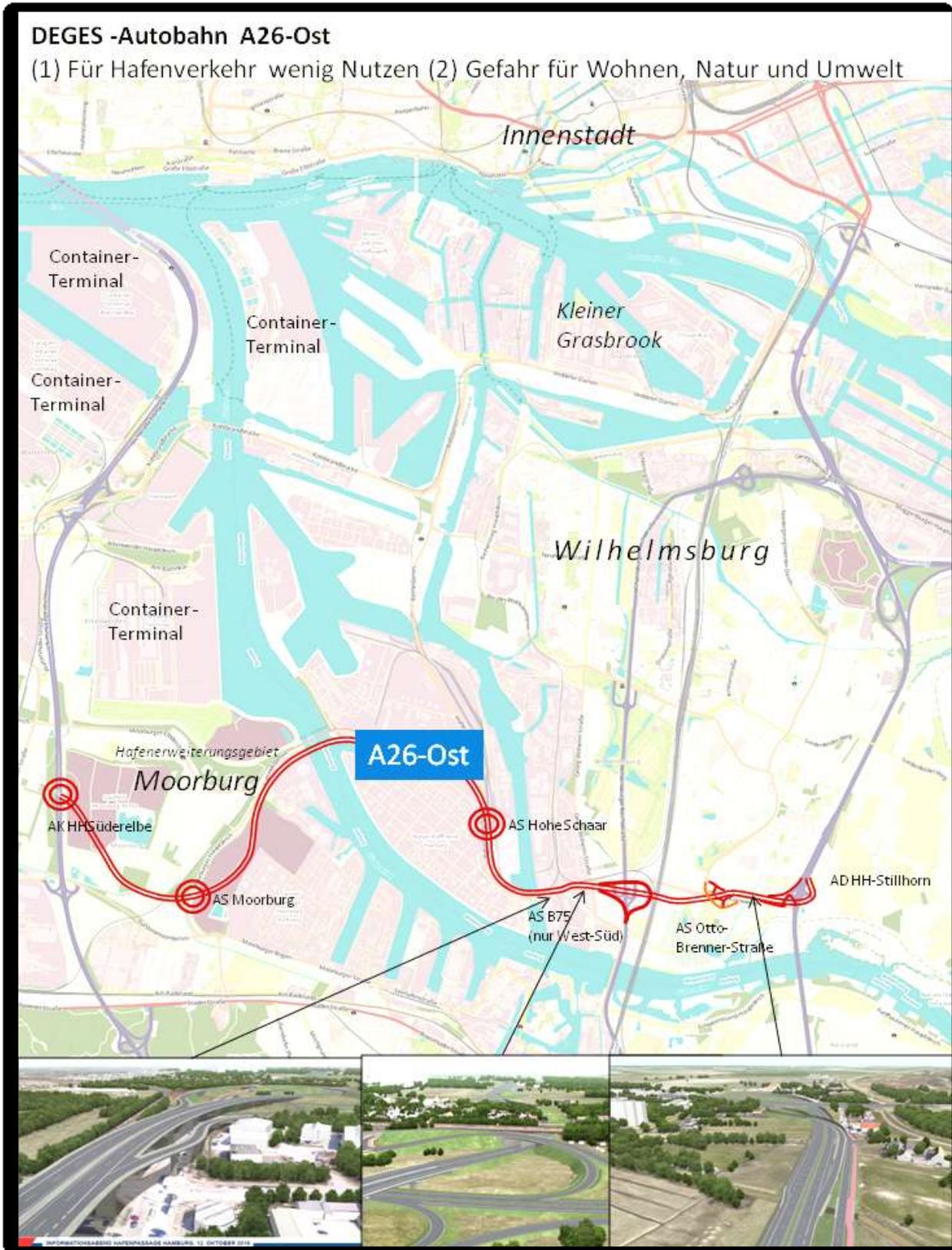
Verwaltungsgericht Hamburg (5.11.2014) Urteil, AZ 9 K 1280/13, <http://justiz.hamburg.de/contentblob/4467954/fe7ee42f5ff4ca99ea1e30c6cc303bba/data/9-k-1280-13-urteil-vom-05-11-2014.pdf>

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

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

Handelskammer Hamburg (Verfasser Wolf, Reinhard; Siebrand, Jan-Oliver; Ölschläger, Michaela, Färber, Christoph, Schleinitz, Joana.) (2014) Stadtmobilität in Hamburg 2030, Bericht und Karten, https://www.hk24.de/produktmarken/interessenvertretung/verkehr-stadtentwicklung/verkehr/stadtverkehr/stadtmobilitaet-hamburg_2030/1162876

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



⁵² Vgl. <http://www.hamburg.de/fernstrassen/buergerinformation/>