

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Haushaltsplan 2019/2020 Einzelplan 7 – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: Nachbewilligung nach §35 Landeshaushaltsordnung A 26-Ost/Hafenpassage, Abschnitt 6c, Variantenentscheidung zur Tunnellänge in Wilhelmsburg und Beantragung einer Verpflichtungsermächtigung für 2020 in Höhe von 62.711 Tsd. Euro

1. Anlass und Ziel

Die Bundesautobahn BAB A26 Hafenpassage zwischen AK HH-Hafen (A 7) und dem AD Süderelbe (A 1) ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als 4-streifiges Neubauvorhaben im vorrangigen Bedarf enthalten. Das Projekt ist in die folgenden drei Planungsabschnitte unterteilt:

- Abschnitt 6a Moorburg (AK HH-Hafen bis AS HH-Moorburg),
- Abschnitt 6b Hafen (AS HH-Moorburg bis AS HH-Hohe Schaar),
- Abschnitt 6c Wilhelmsburg (AS HH-Hohe Schaar bis AD Süderelbe).

Im Abschnitt 6c Wilhelmsburg liegt die Trasse der geplanten A26 nahe der Wohngebiete Kirchdorf und der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd. Wegen der direkten Trassenbetroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner wurde ein frühzeitiges informelles Bürgerbeteiligungsverfahren vor dem Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Das Bürgerbeteiligungsverfahren hatte das Ziel die Planung der A26 Hafenpassage aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu optimieren. Im Jahr 2017 fanden Planungswerkstätten zu unterschiedlichen Themen statt. Die Ergebnisse der

Planungswerkstätten wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Beteiligungsprozesses in einem Bürgergutachten gebündelt, das der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation am 4. Oktober 2017 übergeben wurde. Eine zentrale Forderung aus dem Bürgergutachten ist eine Verlängerung des geplanten Tunnels im Bereich Finkenriek bis zur A 1. Der lange Tunnel hat für die Freie und Hansestadt Hamburg wesentliche Vorteile, da die Zerschneidungswirkung der A26 von Wilhelmsburg in Richtung Elbe minimiert wird und Potentiale für Stadtentwicklung und Grün im Süden Wilhelmsburgs erhalten bleiben. Die Planung der A26 Hafenpassage wurde daher im Süden Wilhelmsburg mit einem langen Tunnel fortgesetzt. Mit der Vorlage der RE-Unterlagen¹⁾ für den Abschnitt 6c, Wilhelmsburg liegt nun der Hamburger Kostenanteil für die Verlängerung des Tunnels vor.

Die Ziele der vorliegenden Drucksache sind, die Bürgerschaft über den aktuellen Sachstand zum 4-streifigen Neubau der A26 Hafenpassage zu berichten – insbesondere über:

¹⁾ Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)

- den Hintergrund des Projekts A26 Hafenspassage,
- die aktuelle Planung der A26 Abschnitts 6c, Wilhelmsburg mit dem langen Tunnel.

Darüber hinaus wird über die auf Hamburg entfallenden Kosten für den langen Tunnel berichtet und die Schaffung der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die erforderliche Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund durch Einstellung einer Verpflichtungsermächtigung angestrebt.

Gemäß der Bürgerschaftsdrucksache 20/6208 „Kostenstabiles Bauen – Fortentwicklung des öffentlichen Bauwesens“ gelten für gemeinsame Baumaßnahmen der Freien und Hansestadt Hamburg mit dem Bund, die anteilig aus dem Hamburger Haushalt finanziert werden, weiterhin das Bundesrecht und die einschlägigen Vorschriften des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dies gilt insbesondere für die Aufstellung der RE-Unterlagen. Der Bedarfsträger soll das Ziel verfolgen, dass die in der Drucksache „Kostenstabiles Bauen...“ beschriebenen Maßnahmen in ihren Grundzügen auch bei gemeinsamen Baumaßnahmen angewendet werden.

Beim 4-streifigen Neubau der BAB A26 Hafenspassage sind gemäß Vorgaben des Bundes Bau- und Kostenrisiken in Form von Sicherheitszuschlägen auf die Baukosten berücksichtigt. Diese Sicherheitszuschläge finden ihren Niederschlag auch in den Hamburger Kostenanteilen.

2. Hintergrund

Die Planung einer Autobahnverbindung zwischen der A7 und der A1 wurde von der Freien und Hansestadt Hamburg zunächst als A 252 Hafenspassage im Norden von Wilhelmsburg verfolgt. Das förmliche Linienbestimmungsverfahren zur A 252 wurde im Jahr 2005 abgeschlossen und eine sogenannte Nordtrasse durch das ehemalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen als am besten geeignete Trasse bestimmt. In der weiteren Planung stellte sich heraus, dass die Nordtrasse nicht mehr den aktuellen Anforderungen an das Verkehrsnetz und den neuen städtebaulichen Rahmenbedingungen gerecht wird. Daher wurde von der mit der Planung beauftragten DEGES²⁾ eine Variantenuntersuchung durchgeführt, welche die neuen Randbedingungen (Prognose Hafenumschlag und -entwicklung, Schiffsgrößen, Stadtentwicklung „Sprung über die Elbe“, HafenCity, Modernisierung der Hafenstraßen) berücksichtigte. In der Variantenuntersuchung wur-

den ergänzend zur Trassenführung im Nordkorridor weitere Trassen im Süden des Hamburger Hafens detaillierter geprüft und Untersuchungen fortgeschrieben. Die Gesamtbewertung zeigte, dass die Südvarianten erhebliche Vorteile aufweisen (siehe Drucksache 19/5475). Die Freie und Hansestadt Hamburg beantragte daraufhin am 31. März 2010 eine Änderung der Linienbestimmung beim ehemaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die geänderte Linienführung im Süden wurde am 15. Februar 2011 genehmigt und das Projekt als A26 Hafenspassage weiter verfolgt.

Mit der A26 Hafenspassage werden folgende wesentliche Projektziele verfolgt:

- Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz,
- Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre,
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens,
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in städtischen Wohnquartieren,
- gesamtwirtschaftliche Kostenvorteile.

Das Projekt A26 Hafenspassage wurde 2013 durch den Senat für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und schließlich durch den Bund im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 14. August 2017) als 4-streifiges Neubauvorhaben und wegen seiner hohen verkehrlichen Bedeutung bzw. verkehrsgeographischen Lage (siehe Projektziele) im Status „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen.

Für den Abschnitt 6a Moorburg der A26 Hafenspassage wurde bereits das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, für Abschnitt 6b steht dies unmittelbar bevor.

3. Planung A26, Abschnitt 6c Wilhelmsburg

3.1 Ausgangsvariante

Der Abschnitt 6c Wilhelmsburg ist der längste der drei Planungsabschnitte der A26 Hafenspassage. Der Abschnitt beginnt an der Anschlussstelle HH-Hohe-Schaar und reicht bis zum Autobahndreieck Süderelbe mit dem die A26 an die A1 anschließt. Die Gesamtlänge beträgt 4,2 km. Der Abschnitt 6c verläuft sowohl durch das Hafengebiet als auch durch den Stadtteil Wilhelmsburg mit Wohn-

²⁾ DEGES GmbH

bebauung und dem Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Elbinsel (LSG).

Die Ausgangslage für die Planung des Abschnitts 6c ist die vom Bund genehmigte Linienbestimmung vom 15. Februar 2011. Die Linienbestimmung sah im Zuge der Kornweide einen 650 m langen Tunnel mit anschließender Fortsetzung als Trogbauwerk bis zur A1 vor. Der Bund verknüpfte mit der Genehmigung der Linienbestimmung die Auflage, im Sinne der Wirtschaftlichkeit auch die Realisierbarkeit eines kürzeren Troges sowie Optimierungspotenziale für die Verkehrsführung innerhalb des Komplexknotens HH-Stillhorn, einer Kombination des neuen Autobahndreiecks A26/A1 und der Anschlussstelle HH-Stillhorn, weitergehend zu prüfen.

Die Prüfung wurde im Rahmen einer Voruntersuchung 2016 für den Planungsraum zwischen Bahndamm und A1 durchgeführt. Der Planungsraum ist durch die Wohnbebauung urban geprägt, wobei derzeit im betrachteten Abschnitt die landwirtschaftliche Nutzung in den ehemalige Elbauen überwiegt. Im Ergebnis der Voruntersuchung wurde die Trasse von ihrer ursprünglichen Planungslage auf Höhe der Kornweide weiter in Richtung Süden in den Bereich der Siedlung und des Friedhof Finkenrieks verschoben. Diese planerische Verschiebung der Trasse weiter in den Süden ist insbesondere aus absehbaren bautechnischen Gesichtspunkten am Kreuzungspunkt Bahnstrecke/Kornweide/neuer Tunnel der A26 erforderlich, da sonst eine Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs als auch des Verkehrs auf der Kornweide während der Bauphase kritisch gewesen wäre.

Im Zusammenhang mit der leicht geänderten Trassierung wurde auch eine mögliche Trennung des Autobahndreiecks A26/A1 und der Anschlussstelle HH-Stillhorn in zwei Knotenpunkte untersucht. Insgesamt ergab sich für den betrachteten Planungsbereich eine wirtschaftlich optimierte Variante. Bestandteil dieser Variante im östlichen Bereich des Abschnittes 6c war ein 390 m langer Tunnel Finkenriek und eine Trennung von Autobahndreieck und Anschlussstelle. Der in der Linienbestimmung enthaltene Trog wurde durch eine geländenahe Trassierung ersetzt.

3.2 Bürgerbeteiligung und 10-Punkte-Konzept

Die A26 Hafentpassage wird weitgehend durch Industrie- und Hafengebiete verlaufen, in einigen Teilabschnitten jedoch auch in der Nähe von Wohngebieten. Daher wurde in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung der A26 Hafentpassage die Information und Einbeziehung

der Öffentlichkeit weiter intensiviert. Hierzu entwickelten BWVI und DEGES ein mehrstufiges Beteiligungskonzept, in das unterschiedliche Akteure und Gremien eingebunden wurden. Mit der Durchführung des Beteiligungsprozesses wurde Perspektiven! vom Bürgerhaus Wilhelmsburg beauftragt.

Das Beteiligungsverfahren hatte zum Ziel, die Planungen um die A26 Hafentpassage weiter zu optimieren. Als Grundlage diente die bis dahin entwickelte Variante mit einer Trennung von Autobahndreieck und Anschlussstelle sowie einem 390m langen Tunnel Finkenriek. Die Beteiligungsthemen waren in Lärmschutz, Lage und Gestaltung der Anschlussstelle im südlichen Wilhelmsburg, Quermöglichkeiten/Verminde- rung der Trennwirkung, Verkehrliche Fragen im Umfeld der A26, Stadtentwicklung im Umfeld der A26 und Umfeldverträglichkeit während der Bauzeit untergliedert.

Das Beteiligungsverfahren verlief in mehreren, zum Teil auch parallelen Schritten. Wichtige Eckpunkte waren die Infoveranstaltung am 1. Februar 2017 mit anschließender Beteiligung (online und aufsuchend) auf den Elbinseln. Die Ergebnisse daraus gingen in eine am 22. April 2017 stattgefundene Planungswerkstatt ein, in der die Grundlagen für das spätere Bürgergutachten erarbeitet wurden. Anschließend wurden diese Grundlagen in mehreren Workshops für das Bürgergutachten konkretisiert. Das Bürgergutachten wurde der BWVI am 4. Oktober 2017 übergeben.

Die wesentlichen Forderungen aus dem Bürgergutachten sind:

1. Schutz der Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner
 - Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der A26
 - Entlastung des nachgeordneten Netzes
 - Beruhigungs- und Rückbaumaßnahmen
 - Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs
2. Verlängerung des Autobahntunnels zur A1
 - Belastungen (Lärm, Trennungswirkung) minimieren
 - Möglichkeit Städtebau erhalten
 - Natur- und Landschaftsraum schützen
3. Keine Anschlussstelle zwischen A1 und B75
 - Entlastung des nachgeordneten Netzes
 - Insbesondere Entlastung Lkw-Verkehr
 - Alternativ: Anschluss Pollhornbogen.

Die BWVI stellte am 11. Dezember 2017 als Reaktion auf die Forderungen aus dem Bürgergutachten, dem Positionspapier des Unternehmensver-

bands Hafen Hamburg e.V. und dem Positionspapier der Handelskammer ein 10-Punkte-Konzept mit einer veränderten Planung der A26 Hafepassage vor.

Das 10-Punkte-Konzept beinhaltet folgende Punkte:

1. Langer Tunnel von der B 75 bis zur A 1,
2. Erhaltung von Potentialen für Stadtentwicklung und Grün,
3. Schlankes Autobahndreieck A 1/A 26,
4. Lärmschutz an der A 1,
5. Kompakte Anschlussstelle auf Höhe der Otto-Brenner-Straße,
6. Zentrale Anschlussstelle für den Hafen,
7. Rückbau der Otto-Brenner-Straße von vier auf zwei Fahrstreifen,
8. Entlastung des Stadtstraßennetzes durch Folgemaßnahmen,
9. Verbesserungen für den Radverkehr,
10. Verbesserungen für den ÖPNV.

Mit diesem 10-Punkte-Konzept wurde auf den Großteil der Forderungen eingegangen. Insbesondere der lange Tunnel von der B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße bis zur A 1 bedeutet für die Bewohnerinnen und Bewohner eine erhebliche Verbesserung der ursprünglichen Planung. Allerdings bedeutet die Verlängerung auch eine Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg an den Kosten für die Verlängerung des Tunnels, die mit der Erhaltung des Potentials für Stadtentwicklung und Grün gerechtfertigt werden können. Lediglich dem geforderten Entfall der geplanten verlagerten Anschlussstelle HH-Stillhorn auf Höhe der Otto-Brenner-Straße (bisherige AS HH-Stillhorn an der A 1) konnte aus fachlicher Sicht mit dem 10-Punkte-Konzept nicht entsprochen werden. Um dennoch eine deutlich bessere Integration der Anschlussstelle in den Stadtraum zu erreichen, wurde der Flächenbedarf der Anschlussstelle in der Planung weiter minimiert. Die Lage der Anschlussstelle auf Höhe der Otto-Brenner-Straße hat aus fachlicher Sicht folgende Vorteile:

- Die Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße ersetzt die bisherige Anschlussstelle HH-Stillhorn, die durch den Umbau zu einem Autobahndreieck entfällt, und hat in dieser Lage die größtmögliche Bündelungswirkung des Verkehrs für die A 26.
- Die Anschlussstelle entlastet die Wilhelmsburger Mitte, die neuen Wohngebiete in der Nord-Süd-Achse und den Norden von Wilhelmsburg.
- Durch die Anschlussstelle wird eine Redundanz des Netzes sichergestellt.

- Die Lage ist nah an der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd, sodass die Verkehre aus Kirchdorf sowie gegebenenfalls neuen Wohngebieten am Autobahndeckel über die Anschlussstelle abgewickelt werden (Erschließungswirkung).

- Die Kornweide wird östlich der neuen Anschlussstelle stark entlastet, auch westlich der Anschlussstelle findet eine Entlastung des Schwerverkehrs um 30 % statt.

- Zugleich gelingt es, das AD Süderelbe durch die Verlagerung der AS baulich zu verschlanken und den Flächenversiegelungsanteil insgesamt deutlich zu minimieren.

Nach der Übergabe des Bürgergutachtens und der Vorstellung des 10-Punkte-Konzepts wurde die DEGES damit beauftragt, die Planung der A26 Hafepassage unter der Berücksichtigung des 10-Punkte-Konzepts weiterzuführen und die RE-Unterlagen zu erarbeiten. Parallel zum Planungsprozess finden bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, also bis zum Beginn des formellen Beteiligungsprozesses, weiterführende Workshops und Informationsveranstaltungen in Wilhelmsburg statt.

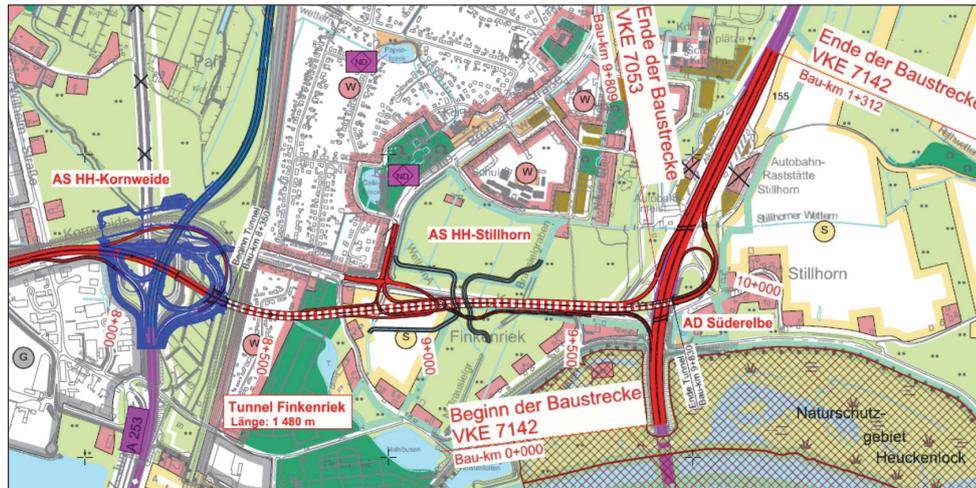
3.3 Aktuelle Planung Abschnitt 6 c

Die Trasse der mit dem RE-Vorentwurf vorliegenden Planung verläuft wie die vorherige Planung von der B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße entlang des Gebiets Finkenriek und weiter parallel der Kornweide. Der genaue Verlauf wurde mit der weiteren Planung planerisch präzisiert. Neben einer ausgewogenen räumlichen Linienführung – beispielsweise wurde der Abstand der Trasse zum Knotenpunkt Kornweide/Otto-Brenner-Straße zur besseren Anbindung der A 26 etwas vergrößert – bereitet der RE-Vorentwurf vorausschauend wichtige Randbedingungen für die bauliche Umsetzungsphase des langen Tunnels vor.

Die Strecke ist charakterisiert durch

- eine nunmehr 1.480 m Tunnelstrecke, die auf Verlangen Hamburgs geplant wird,
- eine 940m Trogstrecke (einschließlich der Trogstrecken östlich der A 1 sowie der Rampen von AS und AD),
- 5 Brückenbauwerke,
- Umfeldverträgliche Trennung des Autobahndreiecks/AS HH-Stillhorn.

Abbildung 1: Neubau der A26-Ost Hafenpassage – Ausschnitt Abschnitt 6c, langer Tunnel (1.480 m), Stand: August 2018



Die aktuelle Planung hat weiterhin keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Stadtstruktur. Vielmehr wird durch die die hohe Bündelungswirkung der A26 Hafenpassage eine deutliche Entlastung von Kfz-Verkehren im nachgeordneten Netz u.a. auf der Kornweide/Stillhorer Weg zwischen Otto-Brenner-Straße und A1 erreicht und eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation in den angrenzenden Stadtteilen geschaffen (Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie der Trennwirkungen der hoch belasteten Straßenverbindungen). Die derzeit bereits bestehende Zäsur für den landschaftlichen Bezug zur Süderelbe wird hierdurch deutlich verbessert. Lediglich für die Rampe A26–A1 Süd werden technische Bauwerke erforderlich. Der Stadtteil erfährt durch die im Zusammenhang auch mit der A1 vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen eine deutliche qualitative Verbesserung für Umfeld und Umwelt.

Der Flächenverbrauch der geplanten A26 Hafenpassage beziffert sich gemäß Ermittlung von 2018 auf insgesamt ca. 8,0 ha. Dieser in Relation zum Projektumfang geringe Verbrauchswert wird durch die Tunnellage und die schlanke Gestaltung der Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße und des AD Süderelbe erreicht. Die Gehölzbestände nördlich der Kornweide können erhalten werden. Vom LSG Wilhelmsburger Elbinsel werden gemäß Ermittlung von 2018 ca. 1,5 ha überplant. Insgesamt wird das Wohnbaupotenzial und die Landwirtschaft vor Ort nur wenig eingeschränkt. Die mit der A26 verbundene Verkehrsentslastung auf der Kornweide/Stillhorer Weg eröffnet zusätzliche Entwicklungspotentiale entlang dieser Achse.

3.4 Potentiale für Stadtentwicklung und Grün

Die Planung der A26 Hafenpassage erhält durch den langen Tunnel die Option einer städtebaulichen Entwicklung mit Wohnnutzung und Grünverbund einschließlich einem Biotopverbund von Kirchdorf bis an die Süderelbe. Für die Eingriffe auf den für den Naturschutz hochwertigen Entwicklungsflächen werden entsprechende Ausgleichsflächen bedarfsgerecht gesichert, die trassennah an der A26 Hafenpassage und östlich der A1 im Bereich der Raststätte Stillhorn und der östlich daran angrenzenden Flächen liegen. Die Raststätte Stillhorn wird zurückgebaut, die Flächen werden entsiegelt und dem Naturraum zugeschlagen.

Die BWVI und BSW wurden gebeten, im Zuge der Entwurfsphase für die A26 Hafenpassage, Abschnitt 6c eine Variantenbetrachtung und Bewertung unter Einbeziehung möglicher Wohnbaupotentiale zu erstellen. Hintergrund sind Überlegungen, durch ein deutlich längeres Tunnelbauwerk eine bessere Verträglichkeit der A26 mit dem Landschaftsraum zu erreichen. Die betrachteten Flächen befinden sich zwischen der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd und der Straße Finkenriek im Süden und werden in weiten Teilen landwirtschaftlich genutzt. Sie sind im Flächennutzungsplan als landwirtschaftliche Flächen und Grünflächen dargestellt. Des Weiteren gibt es eine Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet mit hochwertigem Biotopbestand. Große Teile im Norden der geplanten A26 Hafenpassage stehen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg.

Bei der städtebaulichen Betrachtung wurden neben der Lärmeinwirkung und den damit ver-

bundenen Folgen besonders die Auswirkungen auf Kirchdorf und den landschaftlichen Bezug zur Süderelbe berücksichtigt. Die Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd ist bereits heute beeinträchtigt durch die mit der A 1 verbundenen Verkehrs- und Lärmbelastung sowie den Zubringerstraßen Kornweide und Otto-Brenner-Straße.

Die zu erreichenden Wohnungsbaupotentiale nördlich der A26 liegen je nach Variante bei bis zu ca. 1.000 Wohneinheiten.

Aus Umweltsicht hat die aktuelle Planung (siehe 3.3) auf Grund der fast vollständigen Tunnelführung erhebliche Vorteile. Betriebsbedingte Wirkungen, insbesondere Schall- und visuelle Störreize, die nicht nur hinsichtlich des Schutzgutes Menschen, sondern auf die Schutzgüter Tiere und Landschaftsbild beeinträchtigend wirken, erreichen bei dieser Variante geringere Wirkintensitäten.

Ob und in welchem Umfang die durch den verbesserten Lärmschutz begünstigten Flächen im Bereich der A26 auch für Wohnungsbauzwecke genutzt werden sollen ist nicht Gegenstand der Planung.

Die genaue Nutzung der Tunneloberfläche sowie der angrenzenden Flächen wird in weiteren Planungen unter Berücksichtigung des Naturschutzgebietes Heuckenlock und des angrenzenden Landschaftsschutzgebietes festgelegt werden. Die hier dargestellten Potentiale dienen lediglich einer Einschätzung dafür, welche Möglichkeiten durch die Verlängerung des Tunnels im Süden Wilhelmsburg bestehen.

3.5 Tunnel – Vergleichsvariante Bund

Zur Ermittlung des Hamburger Kostenanteils wurde im weiteren Planungsprozess eine Vergleichsvariante Bund untersucht. Die Vergleichsvariante unterscheidet sich von der Hamburger Variante nur durch den mit 1.000 m Länge um 480 m kürzeren Tunnel. Die Länge des Tunnels dieser Variante ergibt sich aus den planerischen Zwangspunkten, insbesondere der Lage und Gestaltung der Anschlussstelle und den Gewässern in der Umgebung. Anstelle der 480 m Tunnelstrecke der Hamburger Vorzugsvariante soll die Trasse anschließend in einem Trog bis zur A1 verlaufen.

Die Strecke ist charakterisiert durch

- 1.000 m Tunnelstrecke,
- 1.420 m Trogstrecke (einschließlich der Trogstrecken östlich der A1 sowie der Rampen von AS und AD),
- 6 Brückenbauwerke.

Die von der Freien und Hansestadt Hamburg auf Basis des 10-Punkte-Konzeptes und den bisherigen Planungen verfolgte Variante des langen Tunnels (siehe 3.3) bietet im Vergleich zur Bundesvariante nachhaltige Vorteile – insbesondere hinsichtlich der raumstrukturellen Wirkungen und aus Sicht des Lärmschutzes für das Wohnumfeld und den angrenzenden Naturraum. Insgesamt ist es gelungen, mit der fortgeführten Entwurfsplanung zur A26 Hafentpassage vor allem die umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Belange weiter zu optimieren.

Die Vergleichsvariante Bund stellt eine Alternative für die Realisierung des im Vordringlichen Bedarf eingestuften Bedarfsplanprojektes dar und gewährleistet die grundlegenden Anforderungen für Lärmschutz, Stadtentwicklung und Naturraum entlang des Planungskorridors. Durch den kürzeren Tunnel können jedoch die Schutz- und Entwicklungspotenziale der Hamburger Lösung (1.480 m Tunnellänge) in dieser Größenordnung nicht erreicht werden.

Die sehr geringen Beeinträchtigungen der Stadtstruktur, des Wohnumfeldes, der Erholungsfunktion und möglicher Stadtentwicklung auf der Elbinsel werden unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Bürgerbeteiligung als positiv eingeschätzt. Vor allem für die Frage des Schallschutzes ist durch die längere Tunnelvariante eine hohe Akzeptanz zu erwarten. Auch die Vorkommen wildlebender Tiere und die Biotopverbundfunktionen würden bei einer Tunnelvariante weniger beeinträchtigt. Zudem ist in größerem Umfang eine Wiederherstellbarkeit von Boden- und Biotopstrukturen über dem Tunnel möglich. Allerdings ist die Planung der Freien und Hansestadt Hamburg durch den längeren Tunnel teurer als die Bundesvariante und bedarf einer Kostenmitverantwortung durch die Freie und Hansestadt Hamburg.

4. Kostenübersicht

Gemäß der grundgesetzlichen Zuordnung trägt der Bund bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen grundsätzlich die Baukosten. Darüber hinaus hat Hamburg die Kosten für die baulichen Tunnelverlängerungen bzw. weitere Projektergänzungen zu tragen, zu deren Übernahme der Bund nicht verpflichtet ist. Der Bund hat sich auf Drängen Hamburgs jedoch bereit erklärt, nach Prüfung und Übernahmeerklärung durch Hamburg bauliche Ergänzungen zu gestatten.

Zur Aufstellung und Abstimmung der weiteren Planungen für die Tunnelverlängerung im Abschnitt 6c Wilhelmsburg der geplanten A26 Ha-

fenpassage sowie zur Aufstellung der finanziellen Vereinbarung mit dem Bund muss zum jetzigen Zeitpunkt und in Kenntnis der Kosten die Entscheidung zur Tunnellänge erfolgen. Zum aktuellen Zeitpunkt finden Verhandlungen zur Finanzierungs- und Nutzungsvereinbarung statt. Es ist daher erforderlich, für Planung und Bau des langen Tunnelbauwerks eine Verpflichtungs-

mächtigung für den Haushaltsplan 2020 zu ermächtigen.

Im Einzelplan 7, Aufgabenbereich 269, ist im Haushaltsjahr 2020 eine Einzelinvestition „Tunnel A26-Ost/Hafenpassage, Abschnitt 6c“ mit einer Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 62.711 Tsd. Euro einzurichten.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Beschreibung	Vereinbarung zw. HH und Bund mit prozentualer Beteiligung an Kostensteigerungen/Risiken
	In Tsd. Euro
Beteiligung FHH an Investition (RE)	40.000
Ablöse BW ³⁾	7.583
Ablöse Ausstattung ⁴⁾	4.328
Kostenvarianz ⁵⁾	4.000
Preissteigerung ⁶⁾	6.800
Summe ⁷⁾ Vereinbarungsentwurf	62.711

³⁾ Pauschal Bauwerk (90 J, 0,6 % jährl. Unterh.) gem. ABBV2010

⁴⁾ Pauschal Ausstattung (20 J, 2 % jährl. Unterh.) gem. ABBV2010

⁵⁾ Gemäß Drucksache 20/6208 Kostenstabiles Bauen, hier: Komplexität schwierig (+/-20 %), hälftiger Ansatz

⁶⁾ Gemäß Drucksache 20/6208 Kostenstabiles Bauen, hier: abweichend 4 Jahre bis Vergabe (Drucksache begrenzt auf 3 J.)

⁷⁾ Zahlungsplan (Vorschlag): Beteiligung Bau je 20 % je Baujahr (5 Jahre), Ablöse mit Inbetriebnahme

Die Kosten werden in mehreren Jahresraten an den Bund auszuzahlen sein. Vorbehaltlich des Zeitpunkts der Erlangung von vollziehbaren Bau-

recht wird sich der Mittelabfluss vorraussichtlich folgendermaßen darstellen:

Zahlungsplan	Jahr	2024	2025	2026	2027	2028	2029
	In Mio. €	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	11,711

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe der Gesamtkosten notwendig, die Hamburg in die Lage versetzt, die erforderliche Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abzuschließen, damit der lange Lärmschutzdeckel in der weiteren Planung zugrunde gelegt werden kann.

5. Alternativen

Die A 26 Hafenpassage würde ohne den Hamburger Kostenanteil nur in einer Bundesvariante realisiert, die eine Kombination aus kürzerem Tunnelabschnitt mit anschließender Trogstrecke bis zur A 1 enthält (vgl. 3.5). Der Trog hätte eine deutliche Zerschneidungswirkung des Landschafts-

raumes und würde sich für die Freie und Hansestadt Hamburg nachteilig auf die nachhaltige Flächennutzung im Süden Wilhelmsburg auswirken. Auf die erheblichen Vorteile für Lärmschutz, Stadtentwicklung und Naturraum durch den längeren Tunnel würde verzichtet.

6. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

- den vorliegenden Bericht zur Kenntnis nehmen,
- der Nachbewilligung zum Haushaltsplan 2019/2020 nach § 35 LHO gemäß Zahlenprotokoll in der Anlage zustimmen.

Änderungen von Ansätzen im Haushaltsplan 2019/2020

Einzelplan 7.0

Investitionen des Aufgabenbereichs 269 Verkehr und Straßenwesen

	2019		2020		
	Fortg. Plan bisher Tsd. EUR	Veränderungs- wert Tsd. EUR	Fortg. Plan neu Tsd. EUR	Veränderungs- wert Tsd. EUR	Fortg. Plan neu Tsd. EUR
Einzelinvestitionen					
Tunnel A26-Ost/Hafenpassage, Absch.6c					
Verpflichtungsermächtigungen	0	0	0	0	62.711
			Investition wird neu eingerichtet		
			0	0	62.711
					62.711