

Naturschutz in Hamburg

Magazin des Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Hamburg e.V. | Dezember '20, Januar, Februar 2021 | Postvertriebsstück C6851 F



A26 – Eine neue Autobahn für die Vergangenheit

TOLLE AUSBILDUNG Werde Klima-Coach 2021 **SO GEHT'S** Vogelfütterung im Winter

MEHR RAUM FÜR DIE ELBE Aber wie? **LIEBLINGSVOGEL GESUCHT** Wahl zum Vogel des Jahres



Autobahnbaustelle (AdobeStock)

A26 – Eine neue Autobahn für die Vergangenheit

VON JONAS VOSS – Der NABU lehnt den Neubau der A26 Ost aufgrund der damit verbundenen nachhaltigen und erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft ab. Zudem ist das Vorhaben vor dem Hintergrund des Klimawandels in keiner Weise zu rechtfertigen.

Die A26 Ost, auch als Hafenspanne bezeichnet, ist die geplante Verbindung zwischen der A1 und der A7 im Hamburger Süden. Das Teilstück der A26 ist lediglich zehn Kilometer lang, soll laut Planung allerdings rund 1,5 Milliarden Euro kosten. Auf den Kilometer runtergerechnet gehört sie damit zu den teuersten Autobahnprojekten in der Geschichte der Bundesrepublik. Doch die finanziellen Aspekte sind nicht der alleinige Grund für die ablehnende Haltung des NABU Hamburg.

Wertvolle Lebensräume werden vernichtet – Ausgleichsmaßnahmen erscheinen fragwürdig

Das Vorhaben führt zu einem bau- und betriebsbedingten Verlust von etwa 40 Hektar Biotopflächen. Besonders erheblich sind dabei die Flächenverluste im Bereich des zusammenhängenden Niedermoorkomplexes südlich von Moorburg, der sich durch schutzwürdige Niedermoorböden, gesetzlich geschützte Biotop (insbesondere Röhrichte, Hochstaudenfluren und Gewässer) und damit verbundene besondere Lebensraumfunktio-

nen für zahlreiche seltene und gefährdete Arten auszeichnet. Betroffene Brutvögel sind beispielsweise Blaukehlchen, Sumpfrohrsänger, Schlagschwirl, Weidenmeise und Bekassine. Der Bergpieper ist in diesem Gebiet im Winter ein gern gesehener Übernachtungsgast. Außerdem verören auch Amphibien wie Erdkröte, Gras- und Moorfrosch wichtigen Lebensraum. Neben den Revierverslusten der Brutvögel und den Lebensraumverlusten für Amphibien ergeben sich aufgrund der Zerschneidungswirkung durch die Trasse und den betriebsbedingten Störungen durch Licht und Lärm auch negative Auswirkungen auf die Fledermauspopulation. Die Flugrouten der Fledermäuse und deren potenzielle Quartiere werden gestört bzw. gehen verloren. Durch die Lage und den Verlauf der Trasse greift das Vorhaben auch im größeren Rahmen in die Biotopverbundfunktion ein. Der Niedermoorkomplex spielt eine wichtige Rolle als Verbindungsbiotop zwischen der Süderelbe und dem angrenzenden Süderelberaum. Durch den erheblichen Eingriff des Autobahnbaus wird diese Verbundfunktion massiv gestört.

Aber nicht nur die Tierwelt hätte unter der

A26 Ost zu leiden, sondern auch die Flora. Im Jahr 2018 wurden an zwei Standorten im Eingriffsbereich Pflanzen des besonders seltenen Schierlings-Wasserfenchels nachgewiesen. Das bedeutet, dass die streng geschützte Art dort einen geeigneten Lebensraum hat, den es zu bewahren gilt. Eine Ausgleichsmaßnahme für den Schierlings-Wasserfenchel ist in den bisherigen Planungsunterlagen allerdings überhaupt nicht vorgesehen. Aber nicht nur für den besonderen Spezialisten wird es eng, sondern auch einer Menge Bäume soll es an den Kragen bzw. an die Krone gehen. Die Planungsunterlagen sehen einen Verlust von rund 160 Einzelbäumen vor, die alle nachgepflanzt werden wollen.

Die Planungsbehörde nimmt all dies billigend in Kauf und versucht, sämtliche artenschutzrechtlichen Bedenken durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen auszuräumen. Um etwa den Verlust der Brutgebiete von streng geschützten Vogelarten zu kompensieren, sollen sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen stattfinden, also Maßnahmen, die umgesetzt werden, bevor der Bau der Autobahn beginnt. Das entscheidende

Kriterium für diese Maßnahmen ist, dass die Ausgleichsflächen mit hinreichender, objektiv belegbarer Wahrscheinlichkeit von den betroffenen Tieren und Pflanzen genutzt werden. Hiervon kann bei den geplanten Ausgleichsflächen für die A26 Ost aber nicht die Rede sein. Ein Großteil der Maßnahmen soll nämlich im knapp 17 km (Luftlinie) entfernten Naturschutzgebiet Kirchwerder Wiesen umgesetzt werden. So ist beispielsweise für die zerstörten Brutreviere des Grauschnäppers als wesentliche Maßnahme die Aufhängung von Nistkästen in Kirchwerder geplant. Dass diese Nistkästen allerdings von den betroffenen Individuen aus Moorburg gefunden werden, darf stark angezweifelt werden.

Ein Projekt von gestern für gestern

So fehlgeleitet diese geplante Ausgleichsmaßnahme ist, so überschätzt und veraltet sind die Prognosen für Hafenerverkehr und Containerumschlag, die der Planung des Gesamtvorhabens zugrunde liegen. Der prognostizierte Containerumschlag, der unter anderem als Rechtfertigung für den Bau der A26 Ost angeführt wird, ist meilenweit von der Realität entfernt. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) prognostizierte im Jahr 2004 für das Jahr 2020 einen Containerumschlag von 23 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit = Standardcontainer), im nach wie vor gültigen Hafenerwicklungsplan stehen sogar 25 Mio. TEU für 2025. Der tatsächliche Containerumschlag in Hamburg hat die 10 Mio. TEU-Marke bis heute allerdings nie überschritten und ist seit 2011 ohne nennenswerten Anstieg geblieben. Wirtschaftsfachleute gehen zudem davon aus, dass wir den Höhepunkt des globalen Handels womöglich bereits erreicht haben. Neue Technologien wie der 3D-Druck und die Digitalisierung führen den Welthandel stärker zurück zur Re-Regionalisierung. Transportwege auf den Weltmeeren verändern sich dadurch nachhaltig. So endet die chinesische Seidenstraße bereits heute im griechischen Piräus, das seinen Umschlag innerhalb von zehn Jahren auf über 5 Mio. TEU verzehnfacht hat. Von dort, aber auch aus anderen Mittelmeerhäfen wie Triest oder Genua, laufen Containerverkehre auf der Schiene Richtung Norden. Das war bisher andersrum, weil der Warenverkehr von nord-europäische Häfen wie Rotterdam, Antwerpen und Hamburg organisiert wurde. Dieser Wandel verändert perspektivisch den Bedarf.

Bedarf ist auch das Stichwort für die bei Moorburg geplante Brücke über die Süderelbe, die mit über 50 Metern gigantisch hoch sein würde. Sie müsste aber nur deshalb so hoch gebaut werden, damit Kohle-Transport-



Bekassinen verlieren durch die A26 Ost ihren Brutplatz [M. Sommerfeld]

schiffe das dahinter gelegene Kraftwerk Moorburg erreichen können. Die baldige Abschaltung des Kohlekraftwerks Moorburg wird allerdings nicht nur wegen der wahnsinnig schlechten Klimabilanz, sondern auch aufgrund der fehlenden Wirtschaftlichkeit bereits diskutiert. Mit dem absehbaren Ausstieg aus der Kohleverstromung ist die Berücksichtigung dieser veralteten Infrastruktur alles andere als zukunftsweisend, denn zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Brücke, wird im Kraftwerk Moorburg höchstwahrscheinlich gar keine Kohle mehr verstromt.

Klimakiller Autobahn

Die Hamburgische Bürgerschaft hat im Januar 2020 den Schutz des Klimas als Staatsziel in die Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg aufgenommen. Im Hamburger Klimaplan sind zudem konkrete Sektorziele festgehalten. Der Verkehrssektor ist mit jährlich fast 6 Mio. Tonnen CO₂ der klimaschädlichste Sektor – gleichzeitig ist das anvisierte Minderungsziel für 2030 mit minus 44,6% das Unambitionierteste. Damit umweltverträgliche Verkehrsmittel im Jahr 2050 einen Großteil der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr decken können, bedarf es einer kontinuierlichen Förderung mit Qualitätsverbesserungen und Ausweitungen des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs. Dem steht ein Autobahnneubau diametral entgegen. Zusätzlich verursacht allein der Bau Mengen von sogenanntem „grauen“ CO₂, weil für die Konstruktion von Straße, Brücke und deren Aufständigung viel Beton verarbeitet werden muss. Dessen Hauptbestandteil Zement ist in der Herstellung besonders klimaschädlich.

Selbst das Umweltbundesamt lehnt den Bau der A26 Ost ab und empfiehlt, das Vorhaben ersatzlos aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen. Alle vom Bundesumweltamt zur Streichung vorgeschlagenen Projekte beanspruchten zu viel Fläche, verursachten massive Nachteile für den Naturschutz sowie hohe Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen. All dies ließe sich in Gänze vermeiden, denn es gibt eine andere, bereits bestehende Route, über die der Hafenerverkehr abgewickelt werden kann.

Sinnvolle und kostengünstige Alternative zum Neubau

Der NABU unterstützt als Alternative zum Neubau der A26 Ost den qualitativen Ausbau der Haupthafenroute auf dem Veddeleer Damm, denn dort fährt der hafenerbezogene Verkehr. Dazu gehört ganz im Westen auch ein Ersatz für die marode Köhlbrandbrücke, die bis spätestens 2030 durch einen Tunnel ersetzt werden soll. Die Kosten hierfür betragen offiziell mehr als drei Milliarden Euro. A26 Ost und Köhlbrandquerung produzieren somit exorbitante Kosten für eine nicht notwendige Doppel-Infrastruktur. Angesichts der Aussagen von Verkehrsstaatsminister Enak Ferlemann ist es ausgeschlossen, dass sowohl die A26 Ost als auch die neue Querung für den Köhlbrand vom Bund finanziert werden. Die Freie und Hansestadt Hamburg wird rund die Hälfte der Kosten für die Köhlbrandquerung selbst übernehmen müssen. Die Hamburger Staatskasse ist jedoch ohnehin aufgrund der Corona-Pandemie stark belastet. Dabei bieten weniger Verkehr durch neue Mobilitätsformen und mehr ÖPNV, bessere Auslastung des bestehenden Straßensystems durch die Digi-



Graben beim Moorburger Hinterdeich (D. Esfandiari)

talisierung, Anpassung völlig überzogener Erwartungen an das begrenzte Wachstum im Hamburger Hafen sowie ein im Bundesverkehrswegeplan vorgesehener „Erhalt vor Neubau“ erhebliche Chancen zum Umsteuern. „Trotzdem werden Autobahnvorhaben in einer Menge und Dimension geplant und gebaut, die in naher Zukunft überflüssig sein werden. Deswegen müssen zum Schutz von Natur, Umwelt und Klima langfristig geplante große Verkehrsprojekte wie die antiquierte A26 Ost erneut auf den Prüfstand“, sagt Malte Siegert, 1. Vorsitzender des NABU Hamburg. Das steife Festhalten an veralteten Straßenverkehrsprojekten darf nicht zulasten von wirksamen Infrastrukturmaßnahmen für die Zukunft, wie zum Beispiel dem Ausbau des ÖPNV, gehen.

Gretchenfrage an den Hamburger Senat

Wer Straßen baut, wird Autoverkehr ernten, denn durch den Neubau der A26 Ost entsteht nach Ansicht des NABU sogenannter induzierter Verkehr. Das ist verlagertes Verkehr, der ohne die neue Autobahn nicht auf der Straße gelandet wäre. Im schlechtesten Falle zieht

die A26 Ost den Pendlerverkehr von der ökologischeren S-Bahn auf die Straße. Eine Investition in die Zukunft ist die A26 Ost also in keinem Szenario. „Die gesamte Planung atmet den Geist der Vergangenheit, ihr liegen Zahlen und Fakten zugrunde, die schon lange nicht mehr aktuell sind. Der Hafenverkehr braucht keine neue Autobahn“, ist Siegert überzeugt. Alle Bestrebungen zum Schutz von Klima und Umwelt sprechen gegen den Bau der Autobahn und auch Natur- und Artenschutz würden in erheblichem Maße beeinträchtigt.

Die Gretchenfrage an den Hamburger Senat lautet ganz eindeutig: Nun sag, wie hast du's mit der Verkehrswende? Denn eines ist ganz logisch: Sollte der Hamburger Senat auf Bundesebene verkünden, dass er eine neue Autobahn auf Hamburger Stadtgebiet nicht will, dann würde sie nicht gebaut. Der Bund hätte dadurch unter Umständen mehr Spielraum, die Kosten der Köhlbrandquerung ganz zu übernehmen.

Wir stehen an einem zukunftsweisenden Scheideweg: Entweder wir drängen, auch wenn es einigen wehtut, den individuellen Autoverkehr langsam aber stetig ins Abseits und investieren voll und ganz in ökologische Mobilität. Oder wir entscheiden uns für die rückwärtsgewandte Alternative und machen das Auto im wahrsten Sinne des Wortes zum Dauer(ver)brenner.

Auch in anderen Bundesländern, wie zum Beispiel bei der A49 in Hessen, regt sich Widerstand gegen einen Autobahnneubau, weil er Natur zerstört und in Zeiten des immer schneller werdenden Klimawandels verantwortungslos ist. Die einzige Schnellstraße, die im 21. Jahrhundert noch gebaut werden sollte, ist eine nach Paris. Denn wenn wir es verpassen die Ziele des Pariser Klimaabkommens einzuhalten, dann wird es ohnehin eng für Mensch, Umwelt und Natur.



Jonas Voß studierte in Greifswald und Hamburg Philosophie, Politik- und Wirtschaftswissenschaften (M.Sc.). Zu Beginn des Jahres startete er beim NABU Hamburg als Trainee im Bereich

Umweltpolitik, den er ab 2021 als Referent für Umweltpolitik weiterhin unterstützen wird. Er beschäftigt sich u.a. mit den Themen Verkehr, Infrastruktur und Klimaschutz, sowie dem Phänomen rechtsextremer Naturschützer*innen.



Moorfrösche (K. Karkow)

Die Natur in Hamburgs Süden ist unter Druck. An vielen Ecken wird schon gebaut oder geplant.

