

Der Hamburger Abschnitt der A26:

8 Argumente zu einem der ganz unsinnigen Autobahn-Projekte

Die Hafentunnel/A26-Ost gilt mittlerweile bundesweit als eines der bekanntesten Beispiele einer verkehrten Verkehrspolitik – spätestens nach der Auszeichnung als „**Verkehrs-Dinosaurier des Jahres 2020**“ durch den NABU-Deutschland. Ihre Ursprünge reichen 80 Jahre zurück.

- Ihre zentrale Begründung fußt auf längst überholten und mittlerweile utopisch anmutenden Prognosen für die Entwicklung des Hamburger Hafens. So wurden 2004 noch 28 Millionen Container (TEU) für das Jahr 2025 prognostiziert. Z. Zt. stagnieren die Zahlen bei 9 Millionen. Ein aktuelles Gutachten im Auftrag der HPA erwartet einen Jahresumschlag von 11,1 bis 14 Mio. TEU im Jahr 2035.
- Die Planung der „Hafentunnel“ kommt der Hamburger Hafenbahn an zahlreichen Stellen in die Quere und wirft damit die Entwicklung eines umweltfreundlichen Schienen-Güterverkehrs um viele Jahre zurück.
- Sie gefährdet die Finanzierung einer neuen Köhlbrandquerung, die für den Hamburger Hafen existentielle Bedeutung hat. Es ist kaum vorstellbar, dass der Bund zwei extrem teure Straßenbauprojekte in unmittelbarer Nachbarschaft in der Nach-Corona-Zeit finanzieren wird.
- Schon während der bisherigen Planung haben sich die Kosten auf 1,8 Milliarden verdoppelt. Die über 50 Meter hohe Brücke über die Süderelbe, mehrere Kilometer in Hochlage und der geplante Tunnel im Wilhelmsburger Süden müssen auf bzw. in schwankendem Grund realisiert werden: „Organogene Weichschichten“ = Moore und Torfe haben schon bei der Wilhelmsburger Reichsstraße die Kosten von 67 Millionen auf über 300 Millionen steigen lassen.
- Zu Recht wird die A26-Ost als „Pendler-Autobahn“ bezeichnet. 321 000 pendeln täglich nach Hamburg. Besonders die südliche Metropolregion leidet unter einer schlechten öffentlichen Verkehrs-Infrastruktur. Kein Wunder, wenn Pendler mit der A26-Ost vermehrt auf die Straße gelockt werden und dann die Innenstadt verstopfen. Die Hamburger Verkehrswende entscheidet sich im Umland!
- Negative Auswirkungen auf die Umwelt prägen den gesamten Trassenverlauf: Vom Landschaftsschutzgebiet „Moorburg“ bis zum Landschaftsschutzgebiet „Wilhelmsburger Elbinsel“. Auch gesetzlich geschützte Biotope und 72 Brutvogelarten sind betroffen.
- In einem breiten Korridor quer durch den Hamburger Süden zerstört die sog. „Hafentunnel“ wertvolle Potentiale für Stadtentwicklung: In Moorburg, auf der Hohen Schaar, wo mit der Aufgabe der Shell gar ein neuer Stadtteil entstehen könnte, und im Wilhelmsburger Süden, z.B. an der sog. „Goldküste“, wie das Süderelbe-Ufer gegenüber der Harburger Schlossinsel genannt wird.
- Aktuell forderte das Bundesverfassungsgericht am 24. März 2021 ein verbessertes Klimagesetz für mehr Generationen-Gerechtigkeit. Dies erfordert einen gravierenden Einfluss vor allem auch auf die Verkehrsplanung und muss zu einer Neubewertung des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes führen. Die Forderung nach einem „Moratorium für den Bau neuer Autobahnen“ wird bundesweit lauter.