

04.04.2023

# PEGELSTAND ELBINSEL

Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Die sog. „Zeitenwende“ fordert Umdenken für alle Ebenen. Warum soll davon ausgerechnet die Stadtautobahn A26-Ost ausgenommen sein, deren Ursprünge noch aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg stammen? Als 2010 die jetzige Trasse festgelegt wurde, wurden für den Hamburger Hafen noch 30 Millionen TEU bei den Containern für die derzeitigen 20er Jahre prognostiziert. Real gingen 2022 nur 8,3 Millionen über die Kaikante.

**Für den Hamburger Hafen steht die Priorität ohnehin außer Frage: Sicherung der Haupthafenroute mit Erneuerung der Köhlbrandquerung!** Auch und gerade wenn dafür jetzt mit Kosten von über 5 Milliarden Euro gerechnet wird.

Der Schienenanteil am Hamburger Hafenumschlag ist erfreulich hoch. Der Bau der A26-Ost würde die ambitionierten Pläne für den weiteren **Ausbau der Hafeneisenbahn** um Jahre zurückwerfen.

**Auch Pendler verzichten gerne auf PKW und Autobahn, wenn sie mit Öffentlichen Verkehrsmitteln schneller, bequemer und günstiger vorankommen.**

Für die S3 bis Stade hat Verkehrssenator Tjarks zügige Verbesserungen angekündigt. Andere Pläne und Ideen brauchen noch mehr öffentlichen Druck. Dazu gehören: Die Verlängerung der U4 bis Harburg, Nutzung von Teilen der Hafeneisenbahn für den Personenverkehr, eine schienengebundene Elbquerung im Westen etc.

Im Dialog, wie immer auch mit dem Publikum:

**Dr. Philine Gaffron**, TU Hamburg, Verkehrswissenschaftlerin

**Christoph Birkel**, Geschäftsführer Tempowerk/hit-Technopark

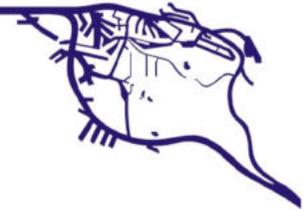
und Beiratsmitglied im Wirtschaftsverein Hamburger Süden

**Dominik Lorenzen**, Fraktionsvorsitzender der Grünen Bürgerschaftsfraktion

Moderation: **Hartmut Sauer**

## Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs



**Dienstag, 4.4.2023 – 19:00 bis 21:00 Uhr / Bürgerhaus Wilhelmsburg**

### Verzicht auf die A26-Ost?

# Neue Prioritäten im Verkehr für den Hamburger Süden

Mehr Infos : [www.zukunft-elbinsel.de](http://www.zukunft-elbinsel.de)



Aktion vom 13.06.2021

# 105 rote Regenschirme bilden eine 84 Meter lange Parole als Protest gegen die Stadtautobahn A26-Ost

**Ort:** Straße Kornweide, Stadtteil Wilhelmsburg, Bezirk Hamburg-Mitte

**Anlass:** Die derzeit laufende Planfeststellung für die auch „Hafenpassage“ genannte Stadtautobahn A26-Ost, die hier durch die Kirchdorfer Wiesen und Wohngebiete verlaufen soll.



Mit freundlicher Unterstützung von Drop-Images (Drohnenbilder)

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

... seit 2002 eine feste Größe auf der Elbinsel

22.05.2020

20:05 📶 🔋

**MOPO**.de **M+** 🔍 ☰



Der Abriss der Köhlbrandbrücke ist beschlossene Sache. Voraussichtlich wird das Bauwerk durch einen Tunnel ersetzt. Foto: dpa

22.05.2020 / 16:34 Von: MARINA HÖFKER

---

## Hamburgs SPD und Grüne einig: Köhlbrandbrücke weg - Hafenausbahn A26-Ost kommt

Die Koalitionsverhandlungen waren erfolgreich. Am Freitagnachmittag informierten Hamburgs SPD und Grüne über die Verhandlungsergebnisse zu den Themen Wirtschaft und Umwelt – es wurden Einigungen bei wichtigen Kernthemen erzielt:

[mopo.de](https://mopo.de)

22.12.2020

20:01

MOPO.de M+ 🔍 ☰



Der „Dinosaurier des Jahres“ wird von der Nabu traditionell zwischen Weihnachten und Silvester verlieren.

Foto: picture-alliance/dpa/Soeren Stache

29.12.2020 / 17:17 Von: MOPO REDAKTION

---

## Negativ-Preis wegen Umweltzerstörung: Hamburger Bauprojekt ist „Dinosaurier des Jahres“

Seit 1993 verleiht der Naturschutzbund (Nabu) einmal im Jahr den Negativpreis „Dinosaurier des Jahres“ für besonders rückschrittliches Engagement in Sachen Natur- und Umweltschutz. Erst-

🔒 mopo.de

26.03.2021

19:58

MOPO.de M+



Der Bau der umstrittenen A26 Ost wird nun auch noch deutlich teurer, als ursprünglich geplant. Foto: picture alliance/dpa

26.03.2021 / 17:22 Von: MOPO REDAKTION

## Geplante Hafenausbahn: Kosten-Explosion: Der große Zoff um die A26 Ost

Umweltzerstörung, Kostenexplosion, nicht zukunftsfähig – der Neubau der Hafenausbahn A26 Ost, die die Lücke zwischen A1 und A7 schließen soll, ist hoch umstritten. Umweltschützer kritisieren den massiven Eingriff in die Natur. Und nun wird das Projekt auch noch deutlich teurer als ursprünglich geplant.

- Anzeige -

mopo.de

# 28.04.2021

## Autobahn bremst Hafenbahn

von Autor:in extern ⌚ 28. April 2021

Artikel drucken

### Wird der nötige Ausbau des Hafenhafens Hohe Schaar wegen der A26 Ost verhindert?

**Michael Roths Schuh.** Warten an der Ampel auf der Hohen-Schaar-Straße, ein langer mit Containern beladener Zug kommt von der Bahn an der Kornweide und biegt ein in Richtung Kattwykbrücke. Er wird die Süderelbe auf der 2020 fertig gestellten zweigleisigen Bahnbrücke überqueren, und dann durch Moorburg und in einem südlichen Bogen über Hausbruch zum Hafenhafen Alte Süderelbe fahren. Dort werden die Wagen aufgeteilt, je nachdem ob die Container im HHLA-Terminal Altenwerder, dem HHLA-Terminal Burchardkai oder dem Eurogate-Terminal in Waltersdorf auf ihren Abtransport mit einem Schiff warten.



Warten an der Ampel auf der Hohen-Schaar-Straße. Der lange Güterzug kommt von der Bahn an

„Hamburg ist und bleibt unangefochten der größte Eisenbahnhafen Europas“, erklären SPD und Grüne stolz im Koalitionsvertrag. Davon ist aber hier mitten im Hafen wenig zu spüren. Wo diese eingeleisige Kurve die Züge nur im Schneckentempo durchlässt, sollten eigentlich zwei Gleise die

Züge nicht mitten durch den

09.06.2021

20:00   

**MOPO**.de **M+**  



Oliver Bauer (2. v. r.) mit seiner Familie im Garten ihres Hauses im Katenweg. Foto: Blumenthal

9.06.2021 / 21:04 Von: ANN-CHRISTIN BUSCH

---

## A26 zerschlägt Nachbarschaft: Viele Familien verlieren ihr Zuhause

„Es bringt einen zum Heulen, macht wütend und ruft schlaflose Nächte hervor“, sagt Familienvater Oliver Bauer. Für den Bau der Hafenausbahn A26-Ost soll sein Haus abgerissen werden. Insgesamt sechs Doppelhäuser im Wilhelmsburger Katenweg müssen weichen. Zwölf Familien verlieren ihr Zuhause.

 mopo.de

14.07.2021

## Wilhelmsburger InselRundblick

Die Stadtteilzeitung von Vielen für Alle

inselrundblick.de Printed on 2. April 2023 using Print My Blog

### Rechtssicher: Baustopp für Autobahnen und Fernstraßen ist möglich

July 14, 2021

#### Der NABU Hamburg fordert eine sofortige Aussetzung der Planung für die A26 Ost

**NABU.** Kann der Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen und damit auch Autobahnen in Deutschland rechtssicher gestoppt werden? Ein Rechtsgutachten der Rechtsanwältin Cornelia Ziehm im Auftrag des NABU (Naturschutzbund Deutschland) beantwortet diese Frage positiv. Der aktuell gültige Straßenbau-Bedarfsplan ist nach heutigen Standards nicht hinreichend auf seine Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimaschutzes oder des Flächenverbrauchs überprüft worden. Dies muss nun nachgeholt werden, um eine weitere Versiegelung von Flächen, die Zerschneidung wertvoller Naturräume sowie zu hohe Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu vermeiden.

Durch ein sogenannte Autobahnmoratorium, also ein zeitweises Aussetzen weiterer Bauvorhaben, kann Zeit für die notwendigen Anpassungen des Bundesverkehrswege- und Bedarfsplans gemäß bestehender Umwelt- und Klimaschutzziele gewonnen werden.

# 25.01.2022

20:00 

**MOPO**.de **M+**  



Die Naturschutzverbände Nabu und BUND kritisieren den Bau der A26 Ost heftig. Foto: Daniel Reinhardt/dpa

25.01.2022 / 16:29

---

## „Klimapolitisches Totalversagen“: Heftige Kritik an Hafenausbahn

Über die A26 Ost soll der Verkehr künftig kreuzungsfrei durch den Hamburger Hafen fließen. Die geplante Verbindung zwischen A7 und A1 stößt bei Umweltschützern auf Kritik. Der Naturschutzbund Nabu wirft dem Senat „klimapolitisches Totalversagen“ vor.

Trotz jüngster Verzögerungen bei der Planung für die A26 Ost im Süden Hamburgs soll die Hafena-

 mopo.de

13.01.2023

# Grüne stellen sich gegen Hafenautobahn

Die geplante und im Koalitionsvertrag mit der SPD vereinbarte A26-Ost sei zu teuer und ihr Nutzen zweifelhaft

Andreas Dey

**Hamburg.** Die Formulierung im Koalitionsvertrag ist eindeutig: „Hamburg unterstützt den Bund beim Bau der BAB A26 (Hafenpassage) und trägt so zur Entlastung des Verkehrs im Hamburger Stadtgebiet bei.“ So haben es SPD und Grüne 2020 vereinbart.

Die Ökopartei hatte das Projekt zwar immer kritisch gesehen, sich in den Koalitionsverhandlungen aber dem Wunsch des größeren Partners gebeugt. Immerhin ließt die Wortwahl „Hamburg unterstützt den Bund“ eine Hintertür offen – und durch die wollen die Grünen das Projekt nun doch verhindern (siehe Seite 1).

Die Ampel im Bundestag hatte 2021 in ihrem Koalitionsvertrag nämlich vereinbart, die geplanten, großen Verkehrsinfrastrukturprojekte neu zu priorisieren. Und darauf pochen die Grünen nun, vor allem, nachdem sie sich bei den Themen Atomausstieg und Kohlenutzung flexibel gezeigt hatten. „Wir wollen die Verkehrsinfrastrukturplanung systematisch an den Erfordernissen der Mobilitätswende ausrichten und die bis 2030 vorgesehenen Ausbauten von Autobahnen und Bundesfernstraßen deutlich reduzieren“, beschloss die Bundestagsfraktion am Donnerstag.

Ihre Parteifreunde in Hamburg nahmen den Ball umgehend auf. „Wenn der Bund nun seinerseits Autobahnprojekte auf den Prüfstand stellt, dann müssen wir auch über die A26-Ost sprechen“, sagte ihr Fraktionsvorsitzender Dominik Lorenzen dem Abendblatt. Eine Retourkutsche für die Äußerungen von Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD), der am Dienstagabend den nach zähem Ringen gefundenen Kompromiss mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen zur Schlickentsorgung in der Nordsee sehr zum Ärger der Grünen wieder infrage gestellt hatte, ist das übrigens nicht – die Grünen hatten ihre Neu-Positionierung zur A26 schon



Die unsichtbare Autobahn: Im bewohnten Teil Wilhelmsburgs soll die A26 in einen Tunnel versenkt werden.

DEGES/XL

13.01.2023

# Grüne wollen Hafenautobahn verhindern – Koalitionskrach droht

A-26-Neubau war mit der SPD vereinbart, doch nun plädiert die Ökopartei für eine andere Lösung

**Andreas Dey**

**Hamburg.** Der erneute Ärger um die Elbschlick-Verklappung ist noch nicht ver Rauch, da droht bereits der nächste Koalitionskrach in Hamburg: Die Grünen stellen den im Koalitionsvertrag mit der SPD vereinbarten Bau der Hafenautobahn A 26-Ost infrage.

„Das ist die pro Kilometer teuerste geplante Autobahn in Deutschland, und ihr Nutzen ist zweifelhaft“, sagte Grünen-Fraktionschef Dominik Lorenzen im Gespräch mit dem Abendblatt. Die erwartete immense Steigerung des Containerumschlags in Hamburg, die der Planung mal zugrunde lag, sei nicht eingetroffen, das Mobilitätsverhalten der Menschen ändere sich, und nur wenige Kilometer nördlich der A 26 solle ohnehin ein neuer Köhlbrandtunnel entstehen, der für die Hafenvirtschaft absolute Priorität habe,

sagte Lorenzen: „Es stellt sich daher die Frage, ob eine Hafenquerspange von der A 7 zur A 1 in Verlängerung dieses Tunnels nicht sinnvoller wäre und dafür auf die A 26-Ost verzichtet werden kann. Wenn der Bund dieses Projekt finanzieren würde, könnte Hamburg seinen Anteil am Köhlbrandtunnel von bis zu zwei Milliarden Euro sinnvoller investieren, zum Beispiel in einen Ausbau der Hafentunnel oder in den Wasserstoff-Cluster in Moorburg.“ Auslöser der Forderung ist der Ärger der



**Dominik Lorenzen ist Fraktionschef der Grünen in der Bürgerschaft.**

ROLAND MAGLINA

Bundes-Grünen über die aus ihrer Sicht stockende Verkehrswende – was sie vor allem Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) anlasten. Trotz Klima- und Artenkrise enthalte der Bundesverkehrswegeplan „noch Hunderte weitere Straßenbauprojekte, die unsere Landschaft zerschneiden und den Klimaschutz gefährden“, heißt es in einem Beschluss der Grünen-Bundestagsfraktion vom Donnerstag.

Sie pocht auf die Vereinbarung im Ampel-Koalitionsvertrag, die Prioritäten bei den Verkehrsprojekten neu zu setzen, und will „die bis 2030 vorgesehenen Ausbauten von Autobahnen und Bundesfernstraßen deutlich reduzieren“.

Lorenzen begrüßt das. „Wir haben im Koalitionsvertrag in Hamburg vereinbart, dass wir den Bund beim Bau der A 26-Ost unterstützen“, sagte er. „Dazu stehen wir Grüne – aber ohne dass wir das Projekt deswegen gut finden. Wenn der Bund nun

seinerseits Autobahnprojekte auf den Prüfstand stellt, dann müssen wir auch über die A 26-Ost sprechen.“

Die geplante Autobahn soll auf knapp zehn Kilometer Länge die A 7 bei Moorburg mit der A 1 bei Stillhorn verbinden und 1,9 Milliarden Euro kosten. Zuletzt wurde bekannt, dass die Planungen sich verzögern, die angepeilte Fertigstellung 2030 steht infrage.

Der Grünen-Bundestagsabgeordnete und Ex-Justizsenator Till Steffen plädiert klar dafür, auf das Projekt zu verzichten: „Als Ampelkoalition haben wir vereinbart, dass wir den Bundesverkehrswegeplan nach Klima-Kriterien überarbeiten. Die A 26-Ost ist dabei der Bau, der pro Kilometer am meisten Geld kostet und CO<sub>2</sub> verursacht. Wir sollten uns deswegen von diesem Vorhaben verabschieden.“

Seite 8 Bericht

ihre Neu-Positionierung zur A26 schon vorher intern festgezurr.

Lorenzen betonte gegenüber dem Abendblatt auch, dass man zu den Vereinbarungen hinsichtlich der Autobahn im Koalitionsvertrag stehe – „aber ohne dass wir das Projekt deswegen gut finden“. Denn mit Kosten von 1,9 Milliarden Euro für 9,7 Kilometer sei die Trasse „die pro Kilometer teuerste geplante Autobahn in Deutschland“, so der Fraktionschef, und ihr Nutzen sei zweifelhaft: „Die erwartete immense Steigerung des Containerum-

## Die unsichtbare Autobahn: Im bewohnten Teil Wilhelmsburgs soll die A26 in einen Tunnel versenkt werden.

DEGES/XL

schlags in Hamburg, die der Planung mal zugrunde lag, ist nicht eingetroffen.“ War der Senat vor zehn Jahren noch davon ausgegangen, dass 2025 mehr als 25 Millionen Container pro Jahr im Hafen umgeschlagen werden, stagniert die Zahl seitdem bei unter zehn Millionen.

Zweitens ändere sich das Mobilitätsverhalten der Menschen, so Lorenzen. Bekanntlich bemühen sich SPD und Grüne

gemeinsam, den Menschen den ÖPNV und das Rad schmackhaft zu machen, damit sie weniger Auto fahren. Drittens: „Nur wenige Kilometer nördlich der A26 soll ohnehin ein neuer Köhlbrandtunnel entstehen, der für die Hafenwirtschaft absolute Priorität hat.“ Wie berichtet, soll die marode Köhlbrandbrücke durch einen rund drei bis vier Milliarden Euro teuren Tunnel ersetzt werden, den Hamburg und der Bund wohl je zur Hälfte finanzieren müssten. Lorenzen: „Es stellt sich daher die Frage, ob eine Hafenspur von der A7 zur A1 in Verlängerung dieses Tunnels nicht sinnvoller wäre und dafür auf die A26-Ost verzichtet werden kann. Wenn der Bund dieses Projekt finanzieren würde, könnte Hamburg seinen Anteil am Köhlbrandtunnel von bis zu zwei Milliarden Euro sinnvoller investieren, zum Beispiel in einen Ausbau der Hafenbahn oder in den Wasserstoff-Cluster in Moorburg.“

Der Fraktionschef in der Bürgerschaft räumte aber auch ein: „Am Ende ist das eine Entscheidung, die der Bund zu treffen hat.“ Dort gibt es auch Widerstand der Grünen: „Wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen, muss auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leisten. Da hat Ver-



Wenn der Bund nun seinerseits Autobahnprojekte auf den Prüfstand stellt, dann müssen wir auch über die A26-Ost sprechen.

Dominik Lorenzen, Grünen-Fraktionschef

kehrsminister Wissing bislang nichts abgeliefert“, sagte der Bundestagsabgeordnete Till Steffen dem Abendblatt. Neben einem Tempolimit sei der Verzicht auf neue Autobahnen der wirksamste Hebel: „Als Ampel-Koalition haben wir vereinbart, dass wir den Bundesverkehrswegeplan nach Klima-Kriterien überarbeiten“, so der frühere Justizsenator. „Die A26-Ost

ist dabei der Bau, der pro Kilometer am meisten Geld kostet und CO<sub>2</sub> verursacht. Wir sollten uns deswegen von diesem Vorhaben verabschieden.“

Die Trasse war ursprünglich unter dem Namen „Hafenspur“ geplant worden. Die Hamburger Wirtschaft drängt seit vielen Jahren auf den Bau dieser Straße. Sie soll auf 9,7 Kilometer Länge die A7 im Westen mit der A1 im Osten verbinden. Teil der Planung sind auch ein 1,5 Kilometer langer Lärmschutzschanne in Wilhelmsburg-Süd sowie eine 550 Meter lange und 50 Meter hohe neue Brücke über die Süderelbe. Die CDU in der Bürgerschaft hatte kürzlich gefordert, dieses Bauwerk, das mit seinen 140 Meter hohen Pylonen sogar die heutige Köhlbrandbrücke überragen würde, nachts zu illuminieren.

Doch dafür müsste die Autobahn erstmal gebaut werden. Wie berichtet, musste der Senat kurz vor Weihnachten einräumen, dass es erneut zu Verzögerungen kommt. Der schon mehrfach erwartete Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt bei Moorburg werde „frühestens im Jahr 2023 vorliegen“. Dass die gesamte Autobahn wie geplant bis 2031 fertig wird, gilt daher als unwahrscheinlich.



13.01.2023

19:53   

**MOPO**.de **M+**  



Die A26-Ost soll die A1 mit der A7 verbinden (Visualisierung). Foto: Deges

13.01.2023 / 18:05 Von: ANHALENA BARNICKEL

---

**M+**

## Umstrittene Hafenautobahn: Hamburger Grüne mit plötzlicher Kehrtwende

Ein Foto von der A26-Ost, das die Verbindung der A1 mit der A7 zeigt.

AA  mopo.de 

18.01.2023

Mittwoch, 18. Januar 2023

AUS DER REGION



Harburger Politiker wollen die A 26 Ost

So könnte die geplante A26-Ost (Hafenpassage) – hier die die Südumfahrung Moorburg – einmal aussehen.

DEGES

## SPD, CDU und FDP fürchten um Verkehrsbelastung der Region Harburg, wenn die A 26 nicht bis zur A 1 durchgebaut wird

Lars Hansen

**Harburg.** Der Vorstoß des Grünen-Bürger-schaftsfraktionsvorsitzenden Dominik Lorenzen gegen den Bau der A26 Ost stößt in Harburg auf ein sehr geteiltes Echo: Während die Harburger Grünen sich hinter ihren Parteifreund stellen, herrscht bei den anderen Parteien Skepsis bis Ablehnung. Immerhin verspricht man sich hier vom Bau des letzten Abschnitts der A26 eine spürbare Abnahme des Durchgangsverkehrs im Harburger Stadtgebiet. Ohne A 26 Ost würde sich der Durchgangsverkehr aber sogar noch verstärken, fürchten Experten.

Die A26 Ost soll südlich um Moorburg herum zur Süderelbe führen, diese parallel zu den Kattwykbrücken in großer Höhe querend und als Hochstraße über die Hohe Schaar einmal um die ehemalige Shell-Raffinerie herum verlaufen, wobei die bestehenden Straßen darunter für die innerörtlichen Verkehre erhalten bleiben sollen. An der Kornweide soll die A26 Ost dann in einem Tunnel die B75 und die Bahnstrecke unterqueren und in einem Trog mit Lärmschutzdeckel bis zur A1 geführt werden. Damit wären die großen Hafenterminals entlang der A7 auch nahezu direkt mit der A1 verbunden. Derzeit fließt noch viel Verkehr von dort, aber auch aus den Industriegebieten an der Unterelbe, über die B73 oder den Harburger Binnenhafen Richtung A1.

Modellrechnungen der Hamburger Verkehrsbehörde haben ergeben, dass der Bau der A26 Ost diese Durchgangsverkehre so reduzieren könnten, dass man die B73 auf weiten Strecken von vier- auf zweispurig zurückbauen könnte, erführen



Die A26 ist für Harburg fast genauso wichtig wie ein leistungsfähiger Schienenanschluss durch die U4 und ein S-Bahnring

Birgit Stöver Bürgerschaftsabgeordnete (CDU)

die Harburger Verkehrspolitiker im Mobilitätsausschuss der Bezirksversammlung im vergangenen Juli. Ohne die A26 Ost, so Verkehrsbehörden-Referent Martin Huber damals, könne man zwar noch über einen Rückbau der B73 in Neugraben-Fischbek nachdenken, da der Westteil des Bezirks auf alle Fälle durch die bereits im Bau befindliche A 26 West erleichtert wird; in Heimfeld und Harburg würde der Durchgangsverkehr jedoch eher zunehmen: Statt bisher 33.000 prognostizierten Hubers Rechenmodelle dort dann eher 37.000 Lkw und Pkw pro Tag.

Modellrechnungen aus der Vergangenheit, in denen eine Nord-Variante durch den ehemaligen Freihafen, wie sie Lorenzen jetzt erneut vorschlägt, mit der aktuell geplanten Südvariante verglichen werden ergaben, dass die Südvariante dem Süden

mehr Entlastung bringt. Die Nordvariante hingegen würde eher die Verkehrslast in Hamburg-Altona und Hamburg-Mitte senken. Die damalige Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk (GAL) entschied deshalb für die Süd-Planung. „Entlang der einst angedachten Nordtrasse werden mittlerweile mehrere neue Wohnquartiere und ganze Stadtteile geplant“, sagt der SPD-Verkehrspolitiker Frank Wiesner. „Hier eine Hafenerquerung zu planen, hieße, dass zumindest das geplante Sprechquartier auf der Veddel einem Autobahnknoten zum Opfer fiel.“

Sein Genosse Frank Richter, Vorsitzender der SPD-Bezirksfraktion und des Stadtentwicklungsausschusses, mahnt: „Man muss auch die Menschen im Blick haben, die an der B73 wohnen, und das sind nicht wenige. Für Harburg würden Chancen verbaut, wenn man auf die A26 Ost verzichtet.“

Doch nicht nur der Eimsbüttler Grüne Lorenzen will die A26 Ost stoppen. In Wilhelmsburg gibt es Widerstand gegen die Autobahn und auch die Harburger Grünen, die in Moorburg eine Wähler-Hochburg haben, stehen dem Bau kritisch gegenüber. „Wenn ohnehin eine neue Köhlbrandquerung gebaut wird, brauchen wir keine zweite Autobahn“, sagt die Grünen-Bezirksabgeordnete Britta Ost.

Gegen den – im Hamburger Koalitionsvertrag vereinbarten – Bau der A26 Ost hatten sich auch Naturschutzorganisationen ausgesprochen. Der Naturschutzbund NABU verlieh dem Projekt 2020 seinen Negativpreis „Dinosaurier des Jahres“, weil dadurch bei Moorburg, „wertvolle Moorflächen“ zerstört würden. Kenner der Materie wunderte dies: Die A26 Ost

verläuft bei Moorburg über ehemalige Hafenschlickdeponien. Moorburger Moorflächen werden durch die A26 West beeinträchtigt. Deren Bau ist aber bereits im Gang.

**„Viele Bürger in Harburg werden vom Neubau der A26 profitieren!“**

Geht es nach der Harburger FDP, soll auch der Bau der A26 Ost beschleunigt werden: „Harburg braucht einen Genehmigungsturbo für die A26“, sagt die FDP-Bezirksfraktionsvorsitzende Viktoria Ehlers. „Die Verwaltung muss dafür Sorge tragen, dass die A26 als eins der wichtigsten Verkehrsprojekte für den Bezirk Harburg und den Hafen schnellstmöglich umgesetzt wird!“

„Viele Bürger in Harburg werden vom Neubau der A26 profitieren, durch weniger Lärm und Stau sowie durch eine bessere Anbindung. Das sollten die Grünen nicht fahrlässig aufs Spiel setzen“, ergänzt Barnabas Crocker, Vorsitzender der Harburger FDP und Mitglied im Mobilitätsausschuss.

„Es verärgert mich sehr, dass hier erneut zu Lasten des Hamburger Südens diskutiert wird“, sagt die Harburger CDU-Bürgerschaftsabgeordnete Birgit Stöver. „Die A26 ist für Harburg fast genauso wichtig wie ein leistungsfähiger Schienenanschluss durch die U4 und ein S-Bahnring.“

**„Ohne die A 26 erfährt Harburg dauerhaft keine verkehrliche Entlastung!“**

Bei einem Verzicht auf die A26-Ost würde nicht nur der notwendige Transformationsprozess im Hafen mit umweltfreundlichen Technologien wie Wasserstoff in Gefahr geraten, sondern auch Harburg dauerhaft keine verkehrliche Entlastung erfahren. Wirtschaft und weniger Verkehr in den Stadtteilen funktioniert nur dann, wenn Verkehre auf großen weniger störenden Straßen gebündelt werden. Die Harburgerinnen und Harburger haben mit der A26 große Hoffnung auf weniger unnötige Durchgangsverkehre und eine bessere Anbindung. Nur so kann die Wohn- und Lebensqualität im Hamburger Süden erhöht werden!“



**A26-West, A26-Ost, Köhlbrandtunnel**  
HA Grafik, HA Infografik  
FRANK HASSE/  
HA GRAFIK, HA INFO-  
GRAFIK, F. HASSE

# WIRTSCHAFT

## Köhlbrandtunnel – wer soll das bezahlen?

Nach neuer Schätzung kostet Projekt fünf Milliarden Euro. Bund hält sich bei Finanzierung bedeckt und wartet auf Pläne

Martin Kopp

**Hamburg.** Es ist ein Mammutprojekt und für den Wirtschaftsverkehr in Hamburg unverzichtbar. Ebenso für den Hafen, der ohne verlässliche Hinterlandanbindung im europäischen Wettbewerb weiter an Boden verlieren würde. Die Rede ist von einer neuen Köhlbrandquerung. Wie berichtet, muss eine Ersatzlösung gefunden werden, weil die 1974 eröffnete Köhlbrandbrücke immer baufälliger wird. In sieben Jahren dürfte ein kritischer Schwellenwert überschritten werden, ab dem die Brücke nur noch mit sehr hohem Aufwand und Verkehrseinschränkungen nutzbar wäre. Deshalb haben sich Hamburg und der Bund auf den Bau eines großen Köhlbrandtunnels geeinigt, der die alte Brücke ersetzen soll. Er wäre länger haltbar und seine Betriebskosten wären geringer, weil das Bauwerk unter der Erde nicht der Witterung ausgesetzt wäre.

Doch mit der Konkretisierung der Planung steigen bei den Verantwortlichen offenbar selbst die Zweifel, ob und wie dieses gewaltige Projekt gestemmt werden kann. Trotz des Wettlaufs gegen die Zeit befindet sich das Projekt immer noch in

Erst, wenn feststeht, was genau gebaut wird, kann eine verlässliche Zeit- und Kostenplanung aufgestellt werden.

Martin Helfrich, Sprecher Wirtschaftsbehörde



Die Köhlbrandbrücke ist marode und soll ab 2034 durch einen Tunnel ersetzt werden. Doch die Planung gestaltet sich kompliziert.

DANIEL BOCKWOLDT / DPA

## HHLA schlägt weniger Container um

Rückgang um 7,9 Prozent. Gewinn fällt aber höher als erwartet aus

**Hamburg.** Deutschlands größter Hafenkonzern, die Hamburger Hafen und Logistik AG, hat im abgelaufenen Geschäftsjahr seine Erwartungen übertroffen, aber einen Gewinnrückgang verzeichnen müssen. Auch der Ausblick auf 2023 ist mit Skepsis versehen. Wie das Unternehmen am Freitag mitteilte, belief sich das Konzern-Betriebsergebnis (Ebit) im Jahr 2022 auf 220 Millionen Euro und liegt damit über der Prognose, die mit 175 bis 210 Millionen Euro ausgegeben worden war. Im Vorjahr betrug das Ebit noch 228 Millionen Euro. Der Konzernumsatz stieg um 7,7 Prozent auf knapp 1,6 Milliarden Euro, im Vorjahr waren es 1,5 Milliarden Euro. Das Kerngeschäft der HHLA, der Containerumschlag, ging aber um 7,9 Prozent auf knapp 6,4 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) zurück. 2021 wurden noch annähernd sieben Millionen TEU über die Kaikanten gehoben. Der Rückgang war vor allem in den ausländischen Häfen deutlich, an den Hamburger Containerterminals belief er sich im Vergleich zum Vorjahr auf 4,1 Prozent.

Verantwortlich für den Rückgang seien unter anderem die Auswirkungen des russischen Angriffskrieges auf den HHLA-Terminal in Odessa, teilte das Unternehmen mit. Dass das Ergebnis die Prognose dennoch übertraf, ist auf die deutlich erhöhten Lagergelderlöse infolge der anhaltenden Störungen in den globalen Lieferketten zurückzuführen, die zu längeren Verweildauern von Containern an den Hamburger sowie den Terminals der

03.03.2023

19:50 

**MOPO**.de **M+**  



Die Naturschutzverbände Nabu und BUND kritisieren den Bau der A26 Ost heftig. Foto: Daniel Reinhardt/dpa

3.03.2023 / 21:08 Von: CHARLOTTE COMMENTZ

---

## A26-Ausbau: Leonhard hält an umstrittener Hafenautobahn fest

Artikel vorlesen 

 00:00 / 03:13 1X BotTalk

Es ist ein umstrittenes Projekt: Die neue Hamburger Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (SPD) unterstützt den Ausbau der Autobahn A26 Ost. Damit will sie eine neue Verbindung für den Ham...

 mopo.de

04.03.2023

15:45 5G

Hamburger Abendblatt

Home – Hamburg – Gefährdet die A26-Ost die Senatsplanu

MOORBURG

### Gefährdet die A26-Ost die Senatsplanung?

Aktualisiert: 04.03.2023, 08:45 | Lesedauer: 2 Minuten



Ein Bagger transportiert einen Sack mit Gips im Gipskreislager des Kraftwerks Moorburg. Dieses Gebäude zählt zu den ersten, die von August an abgerissen werden.  
Foto: Marcelo Hernandez / HA

Moorburg: Nabu warnt vor zu großer Nähe der Autobahn zur Elektrolyseur-Anlage auf dem Gelände an der Süderelbe.

AA abendblatt.de

< >   

11.03.2023



Abschnitt der geplanten A 26-Ost (Hafenpassage) – die Südumfahrung Moorburg.

DEGES

# Grüne: Wir brauchen keine A 26-Ost

Kreisverband Harburg zweifelt die Grundlagen für die Planung an und fordert Baustopp

**Lars Hansen**

**Harburg.** Dass die Harburger Grünen den Bau der A 26-Ost grundsätzlich ablehnen, ist nicht neu. Allerdings war die Autobahnquerverbindung von der A 7 zur A 1 bereits im Bundesverkehrsverkehrswegeplan festgeschrieben, als die SPD und ihr Koalitions-Juniorpartner, die Grünen, 2020 ihren Koalitionsvertrag abschlossen, in dem steht, dass diese Koalition alle Autobahnprojekte in diesem Plan, also auch die A 26-Ost, unterstützt. Die For-

Erschließung neuer Straßenverbindungen als nicht gegeben. Wir plädieren daher dafür, erneut zu prüfen, ob der hafenvirtschaftliche Bedarf auch anders befriedigt werden kann. Zudem sprechen die gesetzlichen Verpflichtungen zur Klimaneutralität des Hafens und der Stadt gegen eine zusätzliche Autobahn.“

Die Harburger Grünen schwenken dabei auf eine Linie mit ihrem Landesverband, in dem vor allem Bürgerschaftsfraktionschef Dominik Lorenzen und Verkehrssenator Anjes Tjarks argumentieren,



Die Buxtehuder Straße/B 73 im Bereich Harburg-Zentrum könnte zweispurig werden – nur mit A 26-Ost, sagen Experten; eventuell auch ohne, glauben die Grünen.

LARS HANSEN

22.03.2023

15:41 5G

Hamburger Abendblatt

Home – Hamburg – SPD-Bundestagsabgeordnete rückt von VERKEHR

### SPD-Bundestagsabgeordnete rückt von Autobahn A26-Ost ab

Aktualisiert: 22.03.2023, 16:43 | Lesedauer: 2 Minuten



Bettina Hagedorn (SPD), Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesfinanzministerium, lächelt.  
Foto: Christoph Soeder/dpa/Archivbild

#### Der Bau der Autobahn A26-Ost in Hamburg steht offensichtlich wieder auf der Kippe. Die SPD-Bundestagsabgeordnete und Haushaltspolitikerin Bettina Hagedorn

AA abendblatt.de

< >   

22.03.2023

19:49   

**MOPO**.de **M+**  

22.03.2023 / 21:07 Von: ANN-CHRISTIN BUSCH

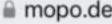
---

**M+**

## „Tot wie ein toter Fisch“: Jetzt fehlt das Geld für Hamburgs neue Autobahn

Zweifel an der Hafenaubahn: Ob A26-Ost und Köhlbrandtunnel beide realisierbar sind, hat jetzt auch die Bundes-SPD öffentlich infrage gestellt. Kritik an der A26-Ost gab es bisher nur von Umweltschutzverbänden und den Hamburger Grünen – aber so wie die Pläne für die Köhlbrandquerung steht auch die Hafenaubahn im rot-grünen Koalitionsvertrag.





22.03.2023

A+  
Abonnieren

Anmelden

Hamburger Abendblatt

Suche

Home **Hamburg** Nord Politik Wirtschaft Sport Aus aller Welt Kultur & Medien Wissen Ratgeber Reise Auto Abo Angebote Service

HAMBURGER HAFENAUTOBAHN

## A26-Ost: Erste SPD-Politikerin hinterfragt die Finanzierung

Aktualisiert: 22.03.2023, 14:30 | Lesedauer: 6 Minuten

Martin Kopp



Die geplante Hafenaubahn A26-Ost soll auch eine gigantische neue Brücke über die Süderelbe beinhalten – mit 140 Meter hohen Pylonen.  
Foto: Deges / BWVI

Podiumsdiskussion über wichtiges Hamburger Bauprojekt mit überraschendem Ausgang. Grünen-Fraktionschef gießt Öl ins Feuer.

23.03.2023

# Hamburger Abendblatt



**Krach in der Koalition** Scholz, Habeck und Lindner streiten über Heizungspr

DONNERSTAG, 23. MÄRZ 2023 / 2,30 EURO \*

» Ein Titel der **FUNKF** Mediengruppe

UNA

## Aus für die Hafenautobahn?

Nach den Grünen stellt nun auch die wichtigste SPD-Vertreterin der Bundesregierung im Haushaltsausschuss das Milliarden-Projekt infrage

S. 2 Kommentar S. 21 Bericht



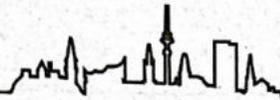
LEGES/BWA

### **Projekte zusammenführen**

**23. März: „Kommt die A 26-Ost nun doch nicht?“**

Man braucht nun wirklich nicht beide Lösungen, Köhlbrandquerung und A 26-Ost. Es geht aber auch nicht um ein Entweder-oder. Man sollte beide Projekte zusammenführen. Das bedeutet, eine neue Köhlbrandquerung in Form eines Tunnels in eine A 26-Ost integrieren. Man führt die Trasse von der neuen Köhlbrandquerung dann als Autobahn oder als vierspurige Schnellstraße weiter bis zum Autobahnkreuz Norderelbe oder zu einer anderen geeigneten Stelle. Diese Lösung hat aus meiner Sicht nur Vorteile und würde auch alle Anforderungen erfüllen. Außerdem dürfte sie insgesamt auch deutlich kostengünstiger und umweltfreundlicher sein.

**Reinhard Kappelhoff, Buchholz**



## Jetzt fehlt das Geld für die Autobahn

Von ANN-CHRISTIN BUSCH

**Zweifel an der Hafenauto-  
bahn: Ob A26-Ost und Köhl-  
brandtunnel beide realisier-  
bar sind, hat jetzt auch die  
Bundes-SPD öffentlich infrage  
gestellt. Kritik an der A26-  
Ost gab es bisher nur von Um-  
weltschutzverbänden und  
den Hamburger Grünen –  
aber so wie die Pläne für die  
Köhlbrandquerung steht  
auch die Hafenauto-  
bahn im  
rot-grünen Koalitionsvertrag.**

Bei einigen geplanten Projekten im Bundesgebiet müsse man angesichts knapper Kassen den Rotstift ansetzen, sagte die SPD-Bundestagsabgeordnete Bettina Hagedorn auf einer Veranstaltung der Patriotischen Gesellschaft Hamburg. Dies berichtete unter anderem der NDR. Wer glaube, dass man sich beide Projekte leisten kann, der habe den Schuss nicht gehört, wird Hagedorn zitiert.

Es ist das erste Mal, dass eine SPD-Abgeordnete sich so kritisch zur A26-Ost und dem Köhlbrandtunnel äußert.

Beide Projekte zusammen werden voraussichtlich mehrere Milliarden verschlingen. Die Pläne für die umstrittene A26-Ost: Auf rund zehn Kilometer Länge soll eine Hafenauto-  
bahn zwischen der A1 und der A7 entstehen, um die Anbindung an den Hafen zu verbessern und den Verkehr – vor allem auf der B73 – zu entlasten.

Hagedorn schau mit der Brille einer Haushälterin auf Verkehrsprojekte, sagt Hamburgs SPD-Fraktionschef Dirk Kienscherf zur MOPO. Hagedorn ist stellvertretende Vorsitzende des Haushaltsausschusses im Bundestag. Aber Kienscherf sagt auch, es sei „richtig“, dass der Bundesverkehrswegeplan seit Jahren unterfinanziert und zwei sehr komplexe Projekte keine Selbstverständlichkeit seien, die man einfach finanzieren könne.

Zum Nutzen der Projekte für den Verkehr habe Hagedorn aber keine Aussage getroffen, so Kienscherf. Beide seien sich einig, wie „wichtig eine gute Anbindung des Ha-

Bundes-SPD stellt Finanzierung von Köhlbrandquerung und A26-Ost infrage

fens und eine Entlastung der Wohngebiete vom Lkw-Verkehr“ sind.

Wichtig mag das Projekt zwar sein, entscheidend aber ist das Wort „Unterfinanzierung“. Klingt ganz danach, als müsste der Bund noch mal genau nachrechnen, ob die A26-Ost gebaut werden kann.

Nabu und BUND kritisieren das Projekt seit Jahren. Auch die Hamburger Grünen stellen den Nutzen der „Hafenpassage“ inzwischen infrage. Der Grünen-Bundestagsabgeordnete Till Steffen auf Twitter: „Die A26-Ost ist tot wie ein toter Fisch.“

Allerdings stehen beide Projekte im rot-grünen Koalitionsvertrag. Dennis Krämer, Sprecher der Verkehrsbehörde, betont, dass es sich um ein Projekt des Bundes handelt: „Auf Bundesebene ist vereinbart worden, Infrastrukturprojekte auf Kosten-Nutzen sowie auf Finanzierungsfragen und Klimabilanz hin zu überprüfen. Daher liegt hier der Ball eindeutig beim Bund.“

Kommentar

## *Autobahnbau nicht zerreden*

A26-Ost darf kein  
Dauerstreitfall werden



**Martin Kopp, Hafenexperte  
beim Hamburger Abendblatt**

Der geplante Bau der A26-Ost ist umstritten. Die einen sagen, das Projekt ist notwendig, um den Straßenverkehr in und um Hamburg zu entlasten und endlich einen Lückenschluss zwischen den Autobahn 7 im Westen und der Autobahn 1 im Osten hinzubekommen. Gegner halten einen 1,9 Milliarden Euro teuren Bau für einen gerade einmal 9,7 Kilometer langen Autobahnabschnitt für aus der Zeit gefallen. Der Klimawandel verlangt weniger Straßenverkehr, nicht mehr.

# Köhlbrandtunnel verzögert sich: Mindestens neun Jahre Bauzeit

Fertigstellung zwei Jahre später, frühestens 2036. Hafenwirtschaft bangt um Wettbewerbsfähigkeit

**Martin Kopp**

**Hamburg.** Neue Aussagen der Wirtschaftsbehörde zum geplanten Bau des Köhlbrandtunnels versetzen Hamburgs Wirtschaft und Politik in Unruhe. Demnach könnte sich das Großprojekt, das die marode Köhlbrandbrücke ersetzen soll, um mindestens weitere zwei Jahre verzögern. Wie aus der Behörde verlautete, gehen die Planer inzwischen von einer neunjährigen Bauzeit für die wichtigste Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Teilen des Hamburger Hafens aus. Der Zeitrahmen sei für Groß(tunnel)projekte dieser Dimension gängig. Damit dürfte

der Tunnel frühestens 2036 fertig werden, anstatt 2034 wie bisher geplant. Die Lebensdauer der 1974 gebauten Brücke wird nach Berechnungen der Hamburg Port Authority (HPA) aber bereits 2034 überschritten.

Angesichts der Unsicherheiten will die Wirtschaftsbehörde derzeit keinen Termin zur Fertigstellung des Köhlbrandtunnels mehr nennen: „Derzeit werden die Ergebnisse der externen Validierung bewertet und die bisherigen Vorplanungsergebnisse auch mit dem zuständigen Bundesministerium besprochen. Konkrete Aussagen zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens und somit auch zum Bau-

beginn oder zur Verkehrsfreigabe können noch nicht gemacht werden“, sagte ein Behördensprecher am Montag.

Damit gerät innerhalb weniger Tage ein zweites wichtiges Infrastrukturprojekt für den Hamburger Hafen unter Druck. In der vergangenen Woche hatte bereits die stellvertretende Vorsitzende des Haushaltsausschusses im Bundestag, die SPD-Abgeordnete Bettina Hagedorn, die Finanzierung der A 26-Ost infrage gestellt. „Wer glaubt, zwei so große Projekte so nah beieinander realisieren zu können, hat den Schuss nicht gehört.“

Aus dem Hafen heißt es dagegen: „Die Hafen- und Logistikwirtschaft benötigt

eine verkehrlich verlässliche Haupthafenroute mit der Köhlbrandquerung neben der in Planung und Bau befindlichen A 26-Ost-Bundesautobahn.“ Carolin Flemming, Sprecherin des größten Hafenkonzerns der Hansestadt, HHLA, sagte: „Sowohl der Bau der A 26-Ost als auch die Köhlbrandquerung sind nicht nur für die logistischen Warenströme im Hamburger Hafen von großer Bedeutung, sondern auch für die zuverlässige Versorgung der gesamten Industrienation Deutschland. Jede Verzögerung schadet der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Hamburg.“

*Seite 21 Bericht*



Die Köhlbrandbrücke bei Nacht. Sie ist marode und muss bald ersetzt werden. Doch ein Nachfolgebau verzögert sich.

MARCELO HERNANDEZ

## Köhlbrandtunnel wird noch später fertig

Bauzeit verlängert sich auf neun Jahre. Scharfe Kritik von der Opposition. Wirtschaft zeigt sich besorgt

**Martin Kopp**

**Hamburg.** Nur wenige Tage nach der Aufregung über die unsichere Finanzierung der Autobahn A 26-Ost durch die Bundesregierung, gerät nun ein weiteres Hamburger Infrastrukturprojekt unter Druck: der Ersatzbau für die alte Köhlbrandbrücke. Wie berichtet soll künftig ein Bohrtunnel mit zwei Röhren Ost- und Westufer des Köhlbrands miteinander verbinden. Die Zeit drängt. Nach Angaben der zuständigen Hafenbehörde Hamburg Port Authority (HPA) ist die alte Köhlbrandbrücke spätestens 2034 so marode, dass sie nur noch mit Einschränkungen befahrbar wäre. Doch bis dahin wird der neue Tunnel nicht fertig sein. Aus einer Stellungnahme der Wirtschaftsbehörde geht hervor, dass

zuletzt deshalb, weil der Öffentlichkeit bisher ein anderer Zeitplan vorgelegt wurde. Im Oktober 2021 wurde die Bauzeit nämlich noch mit sieben und nicht mit neun Jahren angegeben. Zudem sollten die Vorplanungen bereits im vergangenen Jahr abgeschlossen sein, die Feinplanungen Ende 2024. Zwei Jahre später hätten dann der Planfeststellungsbeschluss und damit die Baugenehmigung vorgelegen.

Von dieser Zeitplanung rückt die Behörde nun ab. Sie will angesichts der Unsicherheiten im Moment gar keine Termine mehr veröffentlichen. So sagte ein Behördensprecher am Montag auf Anfrage des Abendblatts: „Derzeit werden die Ergebnisse der externen Validierung bewertet und die bisherigen Vorplanungsergebnisse auch mit dem zuständigen Bundesmi-

ththalten“, kritisierte der Hamburger Landesvorsitzende der FDP und Bundestagsabgeordnete, Michael Kruse. Gehe es mit einer „derartigen Ambitionslosigkeit“ weiter, stürze die Köhlbrandbrücke ein, bevor für den Tunnel auch nur die Planun-

Wenn die Senatsplanung weiter im Bummel-Tempo vorangeht, wird der Köhlbrandtunnel die Elbphilharmonie des Hafens.

Michael Kruse, Landeschef der FDP

Die Hafenwirtschaft beklagt, dass immer wieder unterschiedliche Mitteilungen über die Haltedauer der Köhlbrandbrücke sowie über den Zeitpunkt zur Fertigstellung eines Neubaus für erhebliche Irritationen bei den Unternehmen Sorge. „Senator Frank Horch hatte zunächst ein Ende der Nutzungsdauer der Köhlbrandbrücke für 2026 verkündet und diese Angabe dann später auf 2030 verlängert. Senator Westhagemann hatte gegenüber der Bürgerschaft diese Jahresangaben auf 2034 und zuletzt auf 2036 korrigiert. Ebenso irritierend sind die bisherigen Angaben über den Planungs- und notwendigen Realisierungszeitraum sowie die möglichen Kosten einer neuen Köhlbrandquerung“, sagte der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg,

nel ein. „Dass trotz jahrelanger Planung weiterhin unklar ist, ob eine Querung des Köhlbrands wieder durch eine Brücke oder durch einen Tunnel erfolgt, ist bei der angeblichen Bedeutung des Hamburger Hafens für die Freie und Hansestadt ein echtes politisches Versagen“, sagte der Hamburger Vorsitzende des Naturschutzbunds (Nabu), Malte Siegert. Das Projekt stehe nicht einmal im vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und sei nicht mit Haushaltsmitteln unterlegt. „Man fragt sich, wie viel Hamburg denn am Ende zahlen muss? Und kann? Und vor allem für was? Die Öffentlichkeit hat ein Recht zu erfahren, wie der Stand der Diskussion mit dem Bundesverkehrsministerium ist und wie viel der Bund überhaupt bereit ist zu zahlen.“

Wirtschaftssenatorin

Hamburger Abendblatt: 29.03.2023, 15:47

**Leonhard:**

## **Planungen für die A26-Ost weitgehend abgeschlossen**

Hamburgs Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard ist Kritik am Planungstempo für die Autobahn A26-Ost und Spekulationen um ein Aus des Projekts entgegengetreten. „Die A26-Ost bedarf gegenwärtig keiner Planungsbeschleunigung mehr, denn die Planungen sind weitgehend abgeschlossen“, sagte die SPD-Politikerin am Mittwoch in einer Aktuellen Stunde der Hamburgischen Bürgerschaft. Für den Hamburger Teil stehe man kurz vor der Planfeststellung des ersten Bauabschnittes. Deswegen könne die A26-Ost auch nicht auf der von der Berliner Ampel-Koalition vereinbarten Liste mit 144 Projekten stehen, „denn wir sind nicht mehr in der Phase der Planungsbeschleunigung, wir sind vor der Genehmigung an dieser Stelle“.

# Ampel-Kompromiss bremst Bau der Autobahn 20 im Norden aus

Kieler Regierung spricht von „absolutem Rückschlag“. Hamburg bei A 26-Ost im Hafen optimistischer

**Stephan Steinlein und Andreas Dey**

**Hamburg.** Die Kompromisse, auf die sich SPD, Grüne und FDP in der Bundesregierung nach ihrem Krisengipfel geeinigt haben, sorgen für große Empörung in Norddeutschland. Denn auf der Liste der 144 Straßenbauprojekte, die prioritär zu behandeln sind, fehlen sowohl der Bau der Autobahn 26-Ost im Hamburger Hafen als auch der Weiterbau der A 20 von Bad Segeberg quer durch Schleswig-Holstein an die Westküste. Zumindest für die A 20 ist das ein deutlicher Rückschlag.

Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) spricht von einer

„unsinnigen Entscheidung der Ampelregierung“, die sich komplett gegen die Interessen Norddeutschlands richtet“. Einmal in Fahrt, nennt Günther die Beschlüsse zur Priorisierung von Verkehrsprojekten einen „absoluten Rückschlag“ und eine „katastrophale Meldung“.

Der CDU-Politiker sucht jetzt die Unterstützung seiner norddeutschen Ministerpräsidenten-Kollegen von der SPD, um Druck auf die Bundesregierung aufzubauen. „Der Bau der A20 als großes Infrastrukturprojekt hätte auf jeden Fall auf diese Liste gehört.“ Günther pocht nicht nur auf eine Zusage von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP), die A 20

auf die Liste unverzichtbarer Projekte setzen zu wollen, er erinnert auch an das Ziel, Schleswig-Holstein zum ersten klimaneutralen Industrieland zu entwickeln. „Die A20 ist für ganz Norddeutschland von zentraler Bedeutung für die Transformation unserer Wirtschaft.“

Während die Nord-Grünen zurückhaltend von einer „nachvollziehbaren“ Entscheidung der Ampel-Partner sprachen, frohlockt der grüne Hamburger Bundestagsabgeordnete Till Steffen via Twitter: „Selbst nach der nicht geeinten Liste der FDP: Keine Planungsbeschleunigung für die A 26-Ost. Und kein Geld sowieso.“ Hamburgs Wirtschaftsministerin Melanie

Leonhard (SPD) sieht das Thema etwas entspannter als Steffen und die Nachbarn im Norden. Sie sagt: „Die A26-Ost bedarf gegenwärtig keiner Planungsbeschleunigung mehr, denn die Planungen sind weitgehend abgeschlossen.“ Für den Hamburger Teil stehe man kurz vor der Planfeststellung des ersten Bauabschnitts. Deswegen könne die A26-Ost auch nicht auf der von der Ampelkoalition vereinbarten Liste mit 144 Projekten stehen, „denn wir sind nicht mehr in der Phase der Planungsbeschleunigung, wir sind vor der Genehmigung an dieser Stelle“.

*Seite 2 Leitartikel Seite 4 und 8 Berichte*



Unterschiedlicher Ansicht: Hamburgs Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (SPD) und Schleswig-Holsteins Regierungschef Daniel Günther (CDU).

SANDTEN, DPA

## Norden empört über Autobahn-Pläne

Günther vermisst A20 auf neuer Liste der Bundesregierung, Leonhard: A26 wird vollendet

**Andreas Dey, Stephan Steinlein  
und Martin Kopp**

**Hamburg/Kiel.** Am Tag nach dem in nächst-  
telangen Verhandlungen zwischen SPD,  
Grünen und FDP auf Bundesebene erziel-  
ten Kompromiss war die Aufregung im

schweigend. Doch nachdem auch die Ein-  
wände von SPD-Fraktionschef Dirk Kien-  
scherf, Rot-Grün stehe zu beiden Groß-  
projekten und das „Gemecker“ der CDU  
schade nur, als auch die des SPD-Abgeord-  
neten Markus Schreiber („Es wird ge-  
baut“) nicht verfangen, meldete sich Leon-

planung sei nun fast fertig. „Wenn man vor  
Vorplanungsbeginn sich vor die Öffentlich-  
keit stellt und Preise und Bauzeiten ver-  
kündet, dann hat man am Ende eine Elb-  
philharmonie, die die zehnmal so teuer ge-  
worden ist wie man gedacht hat und zehn  
Jahre länger Bauzeit gebraucht hat“,

der A20 als großes Infrastrukturprojekt  
hätte auf jeden Fall auf diese Liste gehört.  
Diese Autobahn hat eine herausragende  
Bedeutung“, sagte der CDU-Politiker. Er  
nannte die Verweigerung, die A20 auf die  
Liste zu setzen, einen „absoluten Rück-  
schlag“ und eine „katastrophale Mel-

# Wilhelmsburger InselRundblick

Die Stadtteilzeitung von Vielen für Alle

inselrundblick.de Printed on 4. April 2023 using Print My Blog

## Wer braucht die Stadtautobahn A26 Ost? – Der Hafen braucht sie nicht

April 1, 2023

### Steigende Kosten und der Klimawandel sprechen gegen den Bau neuer Autobahnen

Schon vor Jahren wurden immer wieder Stimmen aus dem Hamburger Hafen laut, die bestätigten, dass der Hafen die unter wechselnden Namen, wie Hafenuerspange, Hafenpassage und jetzt A26 Ost, geplante Autobahn nicht braucht. Schon Wolfgang Hurtienne, der frühere Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA), bezweifelte deren Nutzen für den Hafen in einer vorherigen Veranstaltung der Patriotischen Gesellschaft. Ende 2010 stellte die HPA einen Masterplan für ein Hafen-Verkehrskonzept mit IT-gestütztem Verkehrsmanagement und Entlastungsrouten OHNE die Hafenuerspange vor.