

Pressemitteilung zur A26 Ost

A26 Ost – der Bau der Hilfsbrücke in Wilhelmsburg führt zu katastrophalen Verkehrsbehinderungen des gesamten Nord- Süd Schienenverkehrs

Am 1.März 2024 habe ich fristgemäß meine Einwendung gegen die von der Hamburger Wirtschaftsbehörde erteilte vorläufigen Anordnung für die A26-Ost Abschnitt 6c, hier insbesondere gegen den Bau von Hilfsbrücken in Wilhelmsburg unter den Gleisen der S-Bahn, der Fern- Regional- und Güterbahn, abgegeben.

Meine Befürchtung

Für den Bau der Hilfsbrücken soll die S-Bahn an einigen Wochenenden in den Jahren 2024 und 2025 sowie ergänzend über mehrere Wochen in 2025 vollständig gesperrt werden. Die Fern-, Regional- und Güterbahnen werden in der Bauzeit der Hilfsbrücken von einem stark eingeschränkten Gleiswechselbetrieb mit Geschwindigkeitsbegrenzungen betroffen sein. Ich gehe davon aus, dass es wie bei in der Vergangenheit in Hamburg ausgeführten Bahnarbeiten, z.B. bei den S-Bahn-Stationen Ottensen (S1), Elbbrücken (S3, S5), Diebsteich, (S2,S5) und Hasselbrook (S1,S4) umfassende, über die derzeit geplanten Sperrpausen hinaus weitergehende Streckensperrungen und länger andauernden Gleiswechselverkehr geben wird.

Sogar eine zwangsweise Sperrung des vollständigen Eisenbahnbetriebs schließe ich nicht aus. Bei den Hilfsbrücken handelt sich um ein einzigartiges Projekt. Geplant ist ein komplexer Tunnelbau in offener Bauweise bei schwierigem Untergrund (vgl. Probleme Köhlbrandtunnel). Auf diesen Hilfsbrücken sollen dann, während des nachfolgenden noch nicht terminierten abschließenden Tunnelbaus der A26-Ost, die S-Bahnen, die schweren Güterzüge sowie der Regional- und Fernverkehr rollen. Ein Notfallkonzept ist mir nicht bekannt. Für den erforderlichen Schienenersatzverkehr sehe ich im zwischen Sommer 2024 und Frühjahr 2026 geplanten Umbau des Busbahnhofes Harburg, große Einschränkungen.

Ich lebe selbst im Bezirk Harburg und befürchte, dass der ÖPNV in Hamburgs Süden durch den Bau der Hilfsbrücken außerordentlich stark eingeschränkt werden wird. Die Erfahrungen aus den Einschränkungen durch den Brand am Bahnhof Elbbrücken im August 2022 wiegen schwer. Die Auswirkungen von etwaigen längeren Störungen für den Fern- und Regional- sowie Güterverkehr nach Nordeuropa wären unvorstellbar. Ausweichstrecken über die Elbe stehen für den Notfall nicht zur Verfügung.

Fehlende Information und Beteiligung

Bei derart komplexen Arbeiten am „offenen Herzen“ der Eisenbahn ist es in Deutschland beim Autobahnbau nach dem Fernstraßengesetz Pflicht, dass der Bauträger die betroffenen kommunalen Entscheidungsgremien über eine Anhörung rechtzeitig ins Boot holt. Für das Bundesland Hamburg gilt dabei die durch die Verfassung gegebene Besonderheit, dass Hamburg ein Stadtstaat ist und eine Einheitsgemeinde bildet: Wesentliche Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung in Hamburg obliegen nicht den Bezirksversammlungen, sondern grundsätzlich der Hamburger Bürgerschaft und dem Senat. Nach deutscher Rechtsprechung zum Fernstraßengesetz sind die Hamburger Bezirke keine derartigen Gemeinden, sondern Senat und Bürgerschaft.

Der Bauträger für die Hilfsbrücken zur A26-Ost ist die DEGES GmbH, die Autobahnprojektgesellschaft des Bundes und der Länder. Statt die Anhörung an den Senat und die Hamburgische Bürgerschaft zu adressieren, hat die DEGES die Anfrage zur Stellungnahme an den Bezirk Hamburg-Mitte und die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen adressiert. Da insbesondere aber auch der Bezirk Harburg von den Sperrungen und Kapazitätseinschränkungen betroffen sein wird, erscheint mir die gewählte DEGES-Vorgehensweise willkürlich. Sie ist zudem nicht sachgemäß, da lediglich eine Information der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen noch keine vollständige Senatsanhörung darstellen kann. Es fehlen die Voten der folgenden Behörden:

- Die Umweltbehörde, die sich intensiv zu den ökologischen Folgen der Baumaßnahmen hätte äußern müssen.
- Die Verkehrsbehörde, die einen funktionsfähigen und tüchtigen ÖPNV samt Schienen-Ersatzverkehr sicherstellen muss.
- Die Wirtschaftsbehörde die klären muss, ob die Hafengüterverkehre noch hinreichend funktionieren.
- Die für die Bezirke verantwortliche Wissenschaftsbehörde, die die Stellungnahme der beiden betroffenen Bezirke Harburg und Mitte aus der Anhörung hätte zusammenfassen müssen

Alle vier betroffenen Behörden hätten gemeinsam als Senat eine Stellungnahme öffentlich abgeben sollen und der Hamburger Bürgerschaft anschließend Zeit für dessen öffentliche Beratung in den zuständigen Ausschüssen geben müssen.

Ich, als direkt gewählte Bürgerschaftsabgeordnete des in Harburg liegenden Wahlkreises Süderelbe und zugleich Mitglied des Verkehrsausschusses, bin daher bei der Ausübung meines Mandats übergangen worden. Meine Mitwirkungs- und Informationsrechte als Abgeordnete sind missachtet worden.

Ich habe daher beantragt, dass die vorläufige Anordnung zu Gunsten der DEGES zurückgenommen wird, bis die Anhörung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gemeinde nach § 17 Abs. 2 Satz 1 FStrG vollständig erfolgt ist - das bedeutet, dass der Hamburger Senat und natürlich die Bürgerschaft unverzüglich angehört werden müssen.

Dr. Gudrun Schitteck

Wahlkreisabgeordnete für Süderelbe

Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft

Grüne Fraktion

Tel. 0171 488 24 26

gudrun.schitteck@gruene-fraktion-hamburg.de

Quellen:

[Drucksache 22/13694](#)

[§17 Bundesfernstraßengesetz \(FStrG\)](#)

Zukunft Elbinsel