

# Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.

Verein zur Entwicklung der Elbinseln im Herzen Hamburgs



**Stellungnahme 12. März 2024**

Neubewertung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Autobahn A 26-Ost erforderlich - Kostenintensive Doppelstrukturen vermeiden

Veränderte Rahmenbedingungen wie aktuelle Hafenprognosen sowie die Aufhebung des Freihafens und die Hochstufung der Köhlbrandbrücke zu einer Bundesstraße ermöglichen neue Prioritäten im Hamburger Hafen

## Vorbemerkung

Die geplante Autobahn A 26-Ost (Hafenpassage) führt mit einer Gesamtlänge von 9,7 km, einem geplanten Autobahnkreuz HH-Hafen (A7/A26), einer 53 Meter hohen und 550 Meter langen Brücke über die Süderelbe sowie einem Tunnel von 1,5 km, 3 Anschlussstellen und einem geplanten Autobahndreieck Süderelbe (A1/A26) mitten durch das Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg. Die A 26-Ost soll 2033 fertig gestellt sein. Sie würde lt. Kostenprognose mit 2,28 Milliarden Euro eine der teuersten Autobahnprojekte in der Bundesrepublik. Grund ist die Kette von komplexen Ingenieursbauwerken, die wegen des komplizierten innerstädtischen Verlaufs mit extremen Bodenverhältnissen im Urstromtal der Elbe erforderlich sind.

Seit 2014 ist der vierstreifige Neubau zwischen A 7 und A 1 von 895,9 Mio.€ (Preisstand 2014) auf 2.279,5 Mio.€ (Preisstand 2022) angewachsen. Dies ist dem Bericht des BMDV, Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße, Stand Juli

2023, zu entnehmen<sup>1</sup>. Mit rund 2,3 Milliarden Euro sind die Kosten von 2014 bis 2022 bereits auf das 2,5fache angestiegen.

Die Steigerung ist 1 Milliarde höher als nach der allgemeinen Steigerung des Baupreisindex für Bundesfernstraßen zu erwarten wäre.

Begründet wird das Autobahnprojekt mit sehr hohen Wachstumsprognosen für den Hamburger Hafen und einer besseren Hinterland-Anbindung des Hamburger Hafens. Die hohen Güterumschlagsprognosen im Hamburger Hafen sind längst überholt; die Rahmenbedingungen für die Hinterlandanbindungen haben sich in mehrfacher Hinsicht verändert.

Es bleibt unstrittig, dass die vorhandene Haupthafenroute (HHR) mit der vorhandenen Köhlbrandbrücke / Köhlbrandquerung (KBQ) auch zukünftig die Straßenverbindung erster Wahl für die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens sein wird. Daran lässt auch der aktuelle Hafenentwicklungsplan<sup>2</sup> keinen Zweifel. Dort heißt es im Kapitel Straßeninfrastruktur auf Seite 55:

*„Die Köhlbrandquerung ist das wichtigste und damit ein unverzichtbares Element der Haupthafenroute, der zentralen Verbindungs- und Erschließungsachse zwischen westlichem und östlichem Hafengebiet, die zudem die Zugänglichkeit zum Bundesautobahnnetz und zu den Korridoren der transeuropäischen Netze sichert. Für den effizienten Betrieb und die Entwicklungsfähigkeit des Hafens ist sie daher von entscheidender Bedeutung.“ und weiter unten: „Die Bundesautobahn A 26 Ost kann die Köhlbrandquerung weder hinsichtlich der Kapazitäten noch funktional ersetzen.“*

Die Linienbestimmung der A26-Ost 2010/11 erfolgte noch vor der „Zeitenwende“ im Hamburger Hafen: D.h. die Aufhebung des Freihafens am 1.1. 2013 hatte die zentrale Bedeutung der Köhlbrandbrücke für den Straßenverkehr im Hamburger Hafen und die Anbindung an das überregionale Straßennetz zusätzlich verstärkt.

---

1 Bericht des BMDV, Juli 2023, Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße, Stand Juli 2023, <https://www.3reicht.de/wp-content/uploads/2023/10/Bericht-des-BMDV-zum-Gesamtmittelbedarf-der-Bedarfsplaene-Schiene-Strasse-und-Wasserstrasse.pdf>

2 Hamburgische Bürgerschaft, [Hafenentwicklungsplan 2040](#), Bürgerschaftsdrucksache 22/12205, Hamburg 2023, S.55

Eine **Neubewertung** des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit beim Bau der A 26-Ost sollte von daher im Lichte **erheblich veränderter Rahmenbedingungen** notwendig und möglich sein.

Die aus unserer Sicht veränderten Rahmenbedingungen haben wir auf den nächsten Seiten in fünf Kapiteln dargestellt:

1. Änderung für die Haupthafenroute und die Köhlbrandquerung durch Aufhebung des Freihafens 2013 und Hochstufung zu einer Bundesstraße.
2. Rückgang des Hafenumschlags samt Wachstumsprognosen mit Reduzierung der Lkw-Hinterland-Verkehre.
3. Optimierung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Hafen und Süderelbe seit der Linienbestimmung 2010/2011
4. Neue Anforderungen durch Klimagesetzgebungen
5. Stetige Erhöhung der Kostenprognosen

## **1. Änderung für die Haupthafenroute mit der Köhlbrandquerung durch Aufhebung des Freihafens 2013 und Hochstufung zur B 3**

Für die langfristige Sicherung des reibungslosen Güter- und Wirtschaftsverkehrs mit Zulieferern etc. ist vor allem die Kenntnis über die Lagebeziehungen im Hafen entscheidend: Alle 4 Containerterminals, CTT, CTA, CTB und CTH, befinden sich im Norden des Hamburger Hafens und werden primär über die Köhlbrandbrücke sowie die Haupthafenroute (HHR) mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz verbunden.

Die Anbindung im Westen an die A7 erfolgt über den Waltershofer Knoten, die Anbindung an die A1 im Osten verteilt sich über mehrere Zugänge via A252 und A255. Nach Süden existieren bereits jetzt zusätzliche leistungsfähige Verknüpfungen über die B75 und die Kornweide mit Anschluss an die A1 in Stillhorn sowie über die Rethel- und die Kattwykbrücke an die Anschlussstelle Moorburg der A7.

Beide Brücken sind in ihrer Kapazität erst kürzlich erheblich erweitert worden: Neubau der Rethel-Klappbrücken (jetzt getrennte Brücken für Bahn und Straße) sowie eine neue Bahnbrücke Kattwyk, die die bestehende Brücke vom Eisenbahnverkehr entlastet.

Der Hamburger Hafen verfügt also bereits jetzt über leistungsfähige Anbindungen an die A7 und die A1: sowohl über die HHR im Norden, als auch mit einem redundanten nachgeordneten System im Südwesten sowie im Südosten.

Es wird deutlich: die Haupthafenroute (HHR) trägt ihren Namen zu Recht. Sie ist die Hauptschlagader für die Waren- und Verkehrsströme im Hamburger Hafen. Die Sicherung und Optimierung der HHR hat für Hamburg und bundesweit höchste Priorität. Dazu ist eine Erneuerung der in die Jahre gekommenen Köhlbrandquerung unverzichtbar.

Nach der Aufhebung des Freihafens konnte die Köhlbrandbrücke – von den beidseitigen Zollstationen befreit – schließlich zur Bundesstraße hochgestuft werden und damit eine direkte Anbindung an das überregionale und transnationale Verkehrsnetz herstellen.

Dies bedeutet eine gravierende Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Hamburger Hafen. Ohne die aufwendigen Zollkontrollen (Waltershof im Westen der Brücke, Neuhof und Ernst-August Schleuse im Osten der Brücke, zusätzlich auf der Veddel und am Baumwall) sind die früheren häufigen Staus auf der Köhlbrandbrücke Geschichte.

Über den Waltershofer Knoten verteilen sich die Hinterlandverkehre via A7 in alle Richtungen: durch den Elbtunnel nach Norden, über das Maschener Kreuz mit dem Anschluss an die A1 in den Westen, Süden und Osten der Bundesrepublik mit Anschluss an die transnationalen Routen.

Dieser neu bewerteten Relevanz der Haupthafenroute für die Hinterlandanbindung entspricht auch die im Jahre 2021 erfolgte Hochstufung zur Bundesstraße: Zwischen A7 und dem Roßdamm ist die Köhlbrandbrücke samt ihrer Zufahrtsrampe jetzt Teil der Bundesstraße 3.

Es ist offensichtlich: die Linienbestimmung von 2010/2011 ging von Voraussetzungen aus, die mittlerweile überholt sind:

Die ursprünglichen Planungen zur Nordtrasse der Hafenuferspanne und zur Sanierung der Köhlbrandbrücke liefen daher parallel. Jetzt ist der westliche Teil der Haupthafenroute eine weitgehend anbaufreie Bundesstraße, die nach dem Vorschlag der DEGEGES (Verkehrsuntersuchung 2020)<sup>3</sup> zu einer Stadtautobahn zwischen A7 und A1/A255 über die AS Georgswerder der B75 entwickelt werden soll.

Im Vergleich zur Haupthafenroute als der unbestrittenen Lebensader des Hamburger Hafens käme einer A 26-Ost nur eine marginale Bedeutung für den Hafen zu.

---

<sup>3</sup> PTV Group, SHP Ingenieure im Auftrag der DEGEGES: [Haupthafenroute Hamburg, Verkehrsuntersuchung](#), Hannover 2020

Bekanntlich firmiert sie mittlerweile als „Hafenpassage“. In der Tat würde sie den Hamburger Hafen weit im Süden passieren. Aus dem Hafen würde sie vor allem die LKW aufnehmen, die ansonsten die bereits vorhandenen, oben beschriebenen, Redundanztrassen nutzen würden.

Zum Projekt der A 26-Ost gehört eine weitere Süderelbebrücke, die die gleiche Höhe von 53m haben soll wie die Köhlbrandbrücke.

Neben dem über 5 Milliarden Euro Projekt einer erneuerten Köhlbrandquerung im Norden und der gerade fertig gestellten zweiten Kattwykbrücke (Bahnbrücke Kattwyk zur Entflechtung von Bahn und Straße) soll es mit der A 26-Ost also eine dritte Querung über die westlichen Süderelbe geben.

**Fazit:**

Im Vergleich zur ursprünglichen Planung der jetzigen A 26-Ost haben sich die infrastrukturellen Rahmenbedingungen fundamental geändert. Die Begründungen bei der Linienbestimmung 2010 /2011, die zu einer Ablehnung der damals ansonsten favorisierten Nordtrasse gegenüber der in mehrfacher Hinsicht negativ bewerteten Südtrasse geführt hatten, sind mittlerweile überholt.

Diese Planung führt zu einer Doppelstruktur, für die es, vor allem im Hinblick auf die zu erwartende Explosion bei den Kosten, keine sachliche Rechtfertigung gibt.

## 2. Rückgang des Hafenumschlags samt Wachstumsprognosen mit Reduzierung der Lkw-Hinterland-Verkehre.

Nach dem Jahrtausendwechsel begann weltweit der Siegeszug des Containerverkehrs. Auch der Hamburger Hafen konnte sich dem aus heutiger Sicht als Hype anmutenden Wachstumszahlen nicht entziehen und begann mit Planungen rund um den Containerumschlag. Die seewärtige Zufahrt der Elbe nach Hamburg sollte durch die Elbvertiefung und der Transport der Container im Seehafenhinterland-Verkehr u.a. durch den Bau der A 26-Ost vorbereitet werden:

Die ersten wesentlichen Argumentationsstützen für den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit der A 26-Ost waren die von den Planern angenommenen Steigerungen der Containerumschlagsprognosen aus dem Hamburger Hafen, mit denen ein steigender Lkw-Hinterland-Verkehr im Modal-Split zu Bahn und Binnenschiff vorhergesagt wurde.

Die anfänglichen Umschlagsprognosen von bis zu 27,8 Mio. TEU bis zum Jahr 2025 wurden seit Planungsbeginn durch verschiedene Aktualisierungen an den tatsächlich erheblich niedrigeren Containerumschlag nach unten korrigiert. Dieses ist der nachfolgenden Graphik mit Angabe der Prognosewerte aus diesen Gutachten (Planco 2007<sup>4</sup>, Franzius-Institut 2009<sup>5</sup>, ISL 2013<sup>6</sup>, MWP 2014<sup>7</sup> und Ramboll 2021<sup>8</sup>) zu entnehmen, in der aus allen Prognosegutachten die Zahlen für das Jahr 2023 aufgezeigt sind. Allen diesen Prognosen ist gemein, dass sie immer deutlich zu hoch ausgefallen sind und sich binnen kürzester Zeit überlebt haben.

---

4 PLANCO Consulting GmbH, Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Seeverkehrsprognose (Los 3), Essen 2007.

5 Franzius Institut, Studie der logistischen Randbedingungen und logistischen Voraussetzungen für den Ausbau der Seehafenhinterlandverbindungen über Binnenwasserstraßen in Norddeutschland, Hannover 2009.

6 ISL, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Containerumschlagspotenzial Hafen Hamburg, Bremen 2010. In den Jahren 2013 und 2015 wurde die Prognose unter dem gleichen Titel jeweils mit dem Untertitel „Neujustierung des Prognosekorridors unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen“ fortgeschrieben.

7 MWP u.a., Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger; Los 2 (Seeverkehrsprognose), Hamburg 2014.

8 Ramboll Deutschland GmbH u.a., Umschlagpotenzialprognose Hamburger Hafen 2035, Rostock 2020.

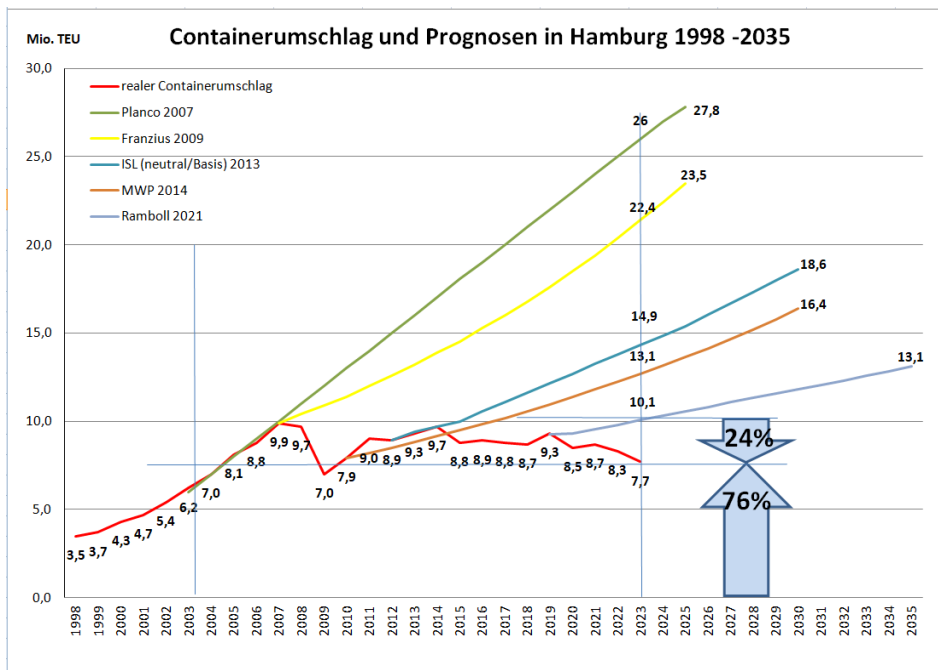


Abbildung 1: Containerumschlag und Prognosen 1998-2035, selbst erstellt

Die im Planfeststellungsbeschluss „Neubau der A 26-Ost Bauabschnitt 6a (Verkehrseinheit 7051)“ verwendete Verkehrsprognose DL 21 „Rechnerische Fortschreibung der Projektprognose 2030 mit aktualisierten Regionaldaten für den Prognosehorizont 2035“ vom Dezember 2021 arbeitet mit der von der HPA beauftragten Prognose Ramboll 2021. Auch hier zeigt sich erneut, dass diese Prognose viel zu optimistisch ist. Bereits zwei Jahre nach deren Veröffentlichung weist sie mehr als 24% Abweichung vom tatsächlichen Containerumschlag auf: Statt der für 2023 prognostizierten 10,1 Mio. TEU wurden im Hamburger Hafen tatsächlich nur 7,7 Mio. TEU umgeschlagen.

Der sinkende Containerumschlag hat zu proportional reduzierten Transshipmentvolumen und Hinterland-Verkehren<sup>9</sup> geführt. Das Verhältnis Transshipment- zu Hinterlandvolumen in TEU liegt in Hamburg seit 15 Jahren nahezu konstant bei 1:1,7. Das Hinterlandvolumen weist für diesen Zeitraum eine Schwankungsbreite zwischen 5 und 5,8 Mio. TEU auf. Die Aufteilung der Hinterland-Verkehre nach Lkw- und Eisenbahntransport unterstreicht Hamburgs langjährige Entwicklung zum Eisenbahnhafen: seit 2020 werden erstmals mehr Container über die Eisenbahn als über den Lkw transportiert. In 2023 wurden über die Eisenbahn 54% und über den Lkw 38% bewegt.

<sup>9</sup> Hamburg Hafen Marketing, Charts der Jahrespressekonferenz jeweils im Februar der Jahre 2009 bis 2024, zum Thema „Modal-Split im Container-Hinterlandverkehr [in Mio. TEU], Hamburg 2009 ff.



## Modal-Split im Container-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens von 2008 - 2023

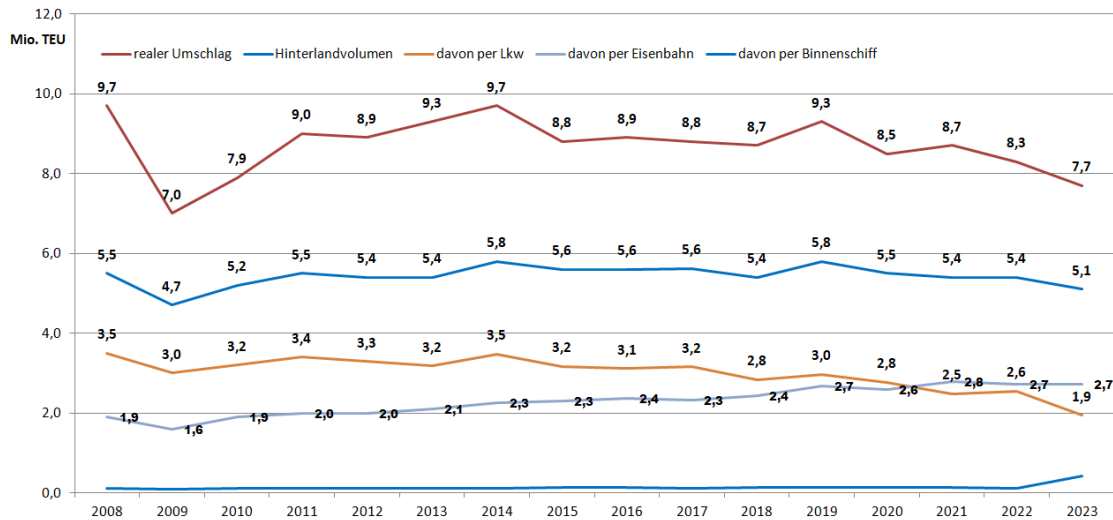


Abbildung 2 Modal Split im Hinterlandverkehr, selbst erstellt.

Die Transportmittel Eisenbahn und Binnenschiff kommen im Hinterland-Verkehr grundsätzlich über längere Distanzen aufgrund des Kostenvorteils zum Einsatz. Bei Loco-Verkehren innerhalb einer Metropolregion findet der Lkw schwerpunktmäßig Verwendung. Dieser weltweit in der Hinterland-Logistik praktizierte ökonomische Grundsatz gilt auch im Hamburger Hafen.

Die Loco-Verkehre werden von der HPA für 2017 für die containerisierten Verkehre mit 1,5 Mio. TEU angegeben und haben sich seit 2013 nicht verändert.<sup>10</sup> Von den 2013 und 2017 im Lkw-Hinterland-Verkehr durchgeführten Container-Transporten von je rund 3,2 Mio. TEU waren also knapp die Hälfte Loco-Lkw-Verkehre, die dem wachsenden Eisenbahn-Hinterland-Verkehr per se nicht zur Verfügung stehen werden. In 2023 wurden nur noch 1,9 Mio. TEU im Lkw-Hinterland-Verkehr transportiert, von denen der überwiegende Teil die unabänderlichen Loco-Verkehre von um die 1,5 Mio. TEU sein werden.

Die in der o.a. Verkehrsprognose von HPA errechnete Steigerung der Lkw-Hinterland-Verkehre von 3,0 auf 3,46 Mio. TEU ist eine Dreisatzrechnung, in der Verkehrsleistungen des Jahres 2018 starr und fast linear auf einen zu hoch prognostizierten Umschlag von 13,1 Mio. TEU hochgerechnet werden.

Es gibt derzeit weder politische noch wirtschaftliche Hinweise, dass sich der zukünftige Umschlag im Hamburger Hafen in seinem TEU-Volumen gravierend erhöhen oder in seiner Struktur (Transshipment, Hinterland, Loco-Quote) gravierend ändern wird.

<sup>10</sup> Hamburg Port Authority AöR, Nachhaltigkeitsbericht des Hamburger Hafens, S. 15, Hamburg 2019

Im Gegenteil:

- Direktanläufe von Großcontainerschiffen in Ostseehäfen, z.B. Gdansk/Danzig und Aarhus/Göteborg statt Feederdienste über Hamburg werden seit Jahren ausgebaut.
- In 2020: Fertigstellung der neuen Güterbahnmagistralen mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel über die Alpen (NEAT). Italienische Häfen von Genua bis Gioia Tauro, aber auch Bologna und Triest haben dadurch eine sehr schnelle Bahn-Anbindung an das ehemalige Hamburger Hinterland via Rheinschiene.
- Fortwährender Ausbau der „Neuen chinesischen Seidenstraße“ vom Cosco-Hafen Piräus mittels dem „Paneuropäischen Verkehrskorridor X“ über den Westbalkan nach Salzburg. Erschließung des ehemaligen osteuropäischen Hamburger Hinterlandes.
- Die im Anschluss an die 9. Elbvertiefung am 03.05.2021 erfolgte *Freigabe der Höchsttiefgänge für Containerschiffe in tideabhängiger Fahrt* samt *Tidefenster für einkommende und ausgehende Fahrt* wurden noch im gleichen Jahr nahezu vollständig zurückgenommen. Diese Rücknahmen wurden mit der BfS 312/23 WSA Elbe-Nordsee vom 15.11.2023 unbefristet bestätigt. Mit dieser im Prinzip gescheiterten Elbvertiefung konnten die vorhergesagten Verbesserungen für mehr Ladungsaufkommen im Hamburger Hafen nicht umgesetzt werden.

Insofern wird der Lkw-Hinterland-Verkehr auf dem bestehenden Niveau von rund 2 Mio. TEU stagnieren. Der Verkehrsträger Eisenbahn hat dabei ausreichend Potenzial, etwaige zusätzliche Hinterland-Verkehrsleistungen abzuwickeln.

### **3. Optimierung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Hafen und Süderelbe seit der Linienbestimmung 2010/2011**

Seit Beginn der Planungen der Südvariante der A 26-Ost hat es eine erhebliche Weiterentwicklung der gesamten Verkehrsinfrastruktur im Hamburger Hafens gegeben. Ein wesentlicher Grund für die Forderung nach dem Bau der A 26-Ost war die überlastete Haupthafenroute. Insbesondere die fast täglichen LKW-Staus auf der Köhlbrandbrücke, durch die aufwendige Lkw Abfertigung am Zolldurchlass an der Köhlbrandbrücke. Diese Staus entfielen durch die Aufhebung des Hamburger Freihafens im Jahr 2013.

Ein weiterer Grund für Rückstaus zur Köhlbrandbrücke wurde durch den Umbau des Kreuzungsbereiches vor dem Zollamt beseitigt. Dennoch wird von den Planern die A 26-Ost zur Entlastung des Hafens als ein redundantes Straßennetz gefordert. Im Blick auf das Projektziel „redundantes Straßennetz“ kann auf die A 26-Ost verzichtet werden, weil sowohl die Anbindung an den Hafen, als auch die Verbindung zwischen A7 und A1 über das bestehende und mittlerweile optimierte Straßennetz gegeben sind und der dort geplante Autobahnabschnitt lediglich eine Doppelstruktur zur Haupthafenroute herstellen würde.

Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes über den Moorburger Hauptdeich, Kattwykdamm, Kattwykbrücke, Hohe Schaar und Kornweide wird die Parallelstruktur der A 26-Ost überflüssig. Durch den inzwischen fertiggestellten Bau einer neuen Bahnbrücke Kattwyk wird die Kattwykbrücke erheblich entlastet und steht dem Straßenverkehr vollständig zur Verfügung. Im weiteren Streckenverlauf wurde eine weitere Schwachstelle beseitigt durch den für den Schwerlastverkehr geeigneten Ersatzneubau der Brücke Kornweide über die B75. Insgesamt gilt dies auch für die Verkehrsführung innerhalb des Hafens nach der Fertigstellung des Ersatzneubaus der Rethebrücke.

Im Bereich der Kornweide kann auf die B75 (ehemalige Wilhelmsburger Reichsstraße) sowohl nach Norden als auch nach Süden abgelenkt werden. In den Planungen zum Bau der A 26-Ost dagegen gibt es nur eine Zufahrt auf die B 75 nach Süden.

Die Infrastruktur des Bahnverkehrs im Hamburger Hafen wurde in den letzten Jahren erheblich verbessert und ausgebaut. Der Hamburger Hafen zählt in Europa zu den hinsichtlich der Bahninfrastruktur am besten ausgebauten Standorten. Das erklärte politische Ziel, vermehrt Güter per Bahn zu transportieren, wird im Hamburger Hafen zunehmend mehr erreicht. Der geplante Bau der A 26-Ost gefährdet diese Entwicklung nun. Der Bau der neuen Straßenhochbrücke über die Süderelbe wird den parallel über die Kattwykbrücke verlaufenden Schienenverkehr über Jahre beeinträchtigen.

Ein weiteres Ziel der A 26-Ost Planungen ist der „Lückenschluss“ zwischen A1 und A7. Dieses Argument war von Beginn an falsch, weil sich beide Autobahnen bereits jetzt am Autobahnkreuz Maschen treffen. Noch weniger tragfähig ist dieses Argument, weil sowohl die A1, wie die A7 z. Zt. weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus ist es gängige Praxis, keine Autobahn durch Stadtgebiete zu planen. Auch aus diesen Gründen ist die A 26-Ost verzichtbar.

## 4. Neue Anforderungen durch Klimagesetzgebungen

### *EU-Perspektive - steigende Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr*

Der Verkehr ist nach wie vor der einzige Sektor in der EU, der seine Treibhausgasemissionen in den letzten drei Jahrzehnten nicht nur nicht gesenkt, sondern sogar kontinuierlich erhöht hat. Die verkehrsbedingten Emissionen sind im Zeitraum von 1995 bis 2019 um 15 Prozent gestiegen. Ebenso zeigt eine neue Studie vom Wuppertal Institut und dem T3 Transportation Think-Tank laut `Verkehr in Zahlen` zwischen 1995 - 2021, in Auftrag gegeben von Greenpeace Zentral- und Osteuropa, dass seit 1995 in Europa im Durchschnitt 66 Prozent mehr in den Ausbau und die Sanierung von Autobahnen als in den Schienenverkehr investiert worden ist: 1,5 Billionen Euro für die Straßeninfrastruktur, aber nur 930 Milliarden Euro für die Schiene.

### *Klimaschutzgesetz des Bundes und Urteil BVerfG*

In der Gesamtbetrachtung liegen aus unserer Sicht die überwiegenden Gründe, die den Bau der A 26-Ost rechtfertigen, nicht im öffentlichen Interesse. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Umwelt- und klimarelevanten Aspekte bei der Planung der A 26 - Ost nicht die Bewertung erfahren, die im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Bundes und der im Koalitionsvertrag vereinbarten Stärkung des Schienenverkehrs notwendig wären.

Insbesondere die Belange des Klimaschutzes sollten durch den Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes (BVerfG) vom 24.03.2021 und weiterer Anpassungen, eine Berücksichtigungspflicht im Planfeststellungsverfahren haben. Bei der Intention, neue Verbindungen in Wirtschaftsräumen wie dem Hamburger Hafen zu bauen, sollte gemäß Klimaschutzurteil zudem das klimarelevante und CO 2 einsparende Prinzip „Schiene und Wasser vor Straße“ eine bindende Verpflichtung haben.

### *Treibhausgasintensive Produktionsvorgänge Metall und Beton*

Die extrem teure Autobahn A 26-Ost zwischen den Teilstücken a - c ist auf diverse Brückenbauwerke (Hochstraße) und einen Tunnel im Abschnitt c zurückzuführen. Metall und Zement wird in hohem Maße eingesetzt. Bestimmte Produktionsvorgänge

in der Metallindustrie sind besonders Treibhausgas intensiv, somit auch der Bau der geplanten Hochstraße und der des Tunnels bis an die A 1 in Hamburg-Stillhorn. Die Zementindustrie trägt weltweit 6% - 7% zu den CO<sub>2</sub> Emissionen bei.

Laut dem novellierten Klimaschutzgesetz (Verabschiedung im Bundestag am 24.06.2021) ist es verbindliches Ziel, dass Deutschland bis zum Jahre 2045 treibhausgasneutral werden soll. Siehe dazu auch: Klimaneutrale Industrie, Treibhausgasemissionen nach Sektoren 2022, Kompetenzzentrum Klimaschutz in energieintensiven Industrien (KEI) [www.klimaschutz-industrie.de](http://www.klimaschutz-industrie.de)

### *Auswirkungen auf den ÖPNV-Ausbau im Hamburger Süden*

Das Planungsvorhaben der A 26-Ost droht den Personenverkehr von der Schiene auf die Straße zu verlagern und damit den Ausbau des ÖPNV im südlichen Hamburg zu blockieren oder erheblich zu verzögern.

### *Bundesverkehrswegeplan - Erhalt vor Neubau*

Alle Belange des Klimaschutzes sprechen gegen den Bau der A 26 Ost. Hier sollte dem Ziel aus der Präambel des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) „Erhalt vor Neubau“ entsprochen werden. Wie im Abschnitt Hafen und Verkehr beschrieben, gibt es mit dem machbaren und finanziell deutlich günstigeren Ausbau der bestehenden nördlichen Hafenhaupttroute eine sinnvolle Alternative.

### *Emissionsbelastungen und gesundheitliche Folgekosten*

Die hohen Lärmbelastungen, Luftschadstoffe, wie Stickoxide und Feinstaub beeinträchtigen Mensch und Umwelt in den Hamburger Stadtteilen Moorburg und Wilhelmsburg in hohem Maße. Auch dies kann zu nicht unerheblichen gesundheitlichen Folgekosten führen.

### *Haltung Umweltbundesamt zur A26 - Ost*

Das Umweltbundesamt als nachgelagerte Behörde des Bundesumweltministeriums lehnt bekanntlich den Bau der A26-Ost u.a. aus Gründen des Klimaschutzes ab und empfiehlt, das Vorhaben komplett aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen.

## 5. Stetige Erhöhung der Kostenprognosen

Man muss die ehemals als "Hafenquerspange" (HQS) bezeichnete, heute als A 26-Ost benannt, im Zusammenhang mit dem Zustand und der Nutzbarkeit der 1974 eröffneten Köhlbrandbrücke betrachten.

Diese Gesamtbetrachtung unter Einschluss der Haupthafenroute mit der Köhlbrandbrücke ist erforderlich, um zu verstehen, dass mit der A 26-Ost eine Doppelstruktur im Hamburger Hafen geplant wird, was auch zu einer Verdopplung der Kosten führen würde. Zum Verständnis der Konkurrenz, in der diese beiden Großprojekte im Hamburger Hafen mittlerweile stehen, ist ein Blick in die komplexe Entstehungsgeschichte unerlässlich:

Bereits 1979 wurde die HQS unter der Bezeichnung A 252 als West-Ost-Verbindung zwischen A 7 und A 1 in die Generalverkehrsplanung Hamburgs aufgenommen.

1992 wurde sie im BVWP mit vorrangigem Bedarf eingestuft. Eine Linienbestimmung fand 1999 statt.

Nachdem der Bundesrechnungshof in seinen Bemerkungen zur Haushaltsführung 2001<sup>11</sup> die Pläne kritisch betrachtete, weil damit vorrangig innerstädtische Belange bearbeitet würden, und eine Rückstufung in den weiteren Bedarf forderte, folgte der Bundestag dieser Empfehlung und stufte die A 252 im BVWP 2003<sup>12</sup> in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“.

2010/2011 beantragte Hamburg eine neue Linienbestimmung, die auch vom Bund beschlossen wurde. Die HQS sollte nun 3 km weiter südlich von der A 7 zur A 1 führen und zugleich die geplante Autobahn A 26 bis zur A 1 verlängern. Dabei wurde die HQS in A26 umbenannt und als „Hafenpassage“ bezeichnet. 2016 wurde diese in den vorrangigen Bedarf des BVWP aufgenommen. 2017 begann das Planfeststellungsverfahren für den ersten Abschnitt der A 26-Ost/ 6a.

Für die Köhlbrandbrücke, die durch den hohen Anteil an Schwerlastverkehr als überlastet galt, versprach der damalige Erste Bürgermeister Scholz im Sommer 2012 die

---

11 Bundesrechnungshof, [Bemerkungen 2001 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes](#), S. 157, Bonn 2001: „Der Bundesrechnungshof hält deshalb an seiner Empfehlung fest, vorrangig die vorhandenen Hauptverkehrsadern des Fernverkehrs wie die BAB A 1 und A 7 auszubauen und erst dann andere Maßnahmen wie die Hafenquerspange voranzutreiben.“

12 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, [Bundesverkehrswegeplan 2030](#), Berlin 2016

zügige Planung eines Ersatzbauwerks. Die Köhlbrandbrücke wurde aber von Hamburg nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2030, der 2016 erstellt wurde, angemeldet.<sup>13</sup>

Stattdessen bestellte die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Verkehr bei der DEGES 2019 eine Verkehrsuntersuchung zur Aufstufung der Haupthafenroute<sup>14</sup>. Die „Haupthafenroute“ besteht aus der Köhlbrandbrücke und dem sich östlich anschließenden Straßenzug des Veddeler Damms bis zur Anschlussstelle Veddel der A 255 / B 75. In dieser Untersuchung wird vorgeschlagen, die gesamte Haupthafenroute zur B 3 aufzustufen, sowie die Straße im Bereich der Köhlbrandquerung als planfreie Bundesstraße in die Baulast des Bundes zu überführen.

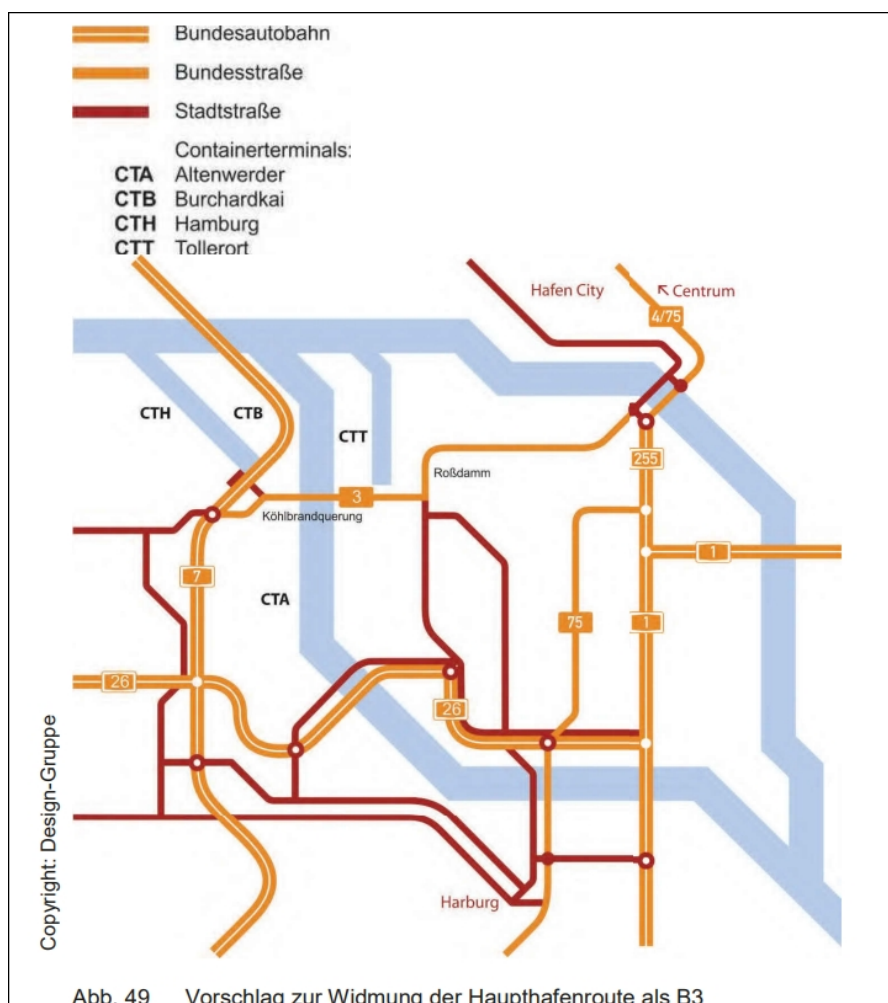


Abbildung 3 aus Haupthafenroute Hamburg, Verkehrsuntersuchung, S.50

Langfristig sollte diese Route als planfreie Bundesstraße an die B75 bei der Anschlussstelle Georgswerder angeschlossen werden. Diese Planung wurde kurz vor der Neuwahl der Bürgerschaft Anfang 2020 unterbrochen. In einer gemeinsamen Ab-

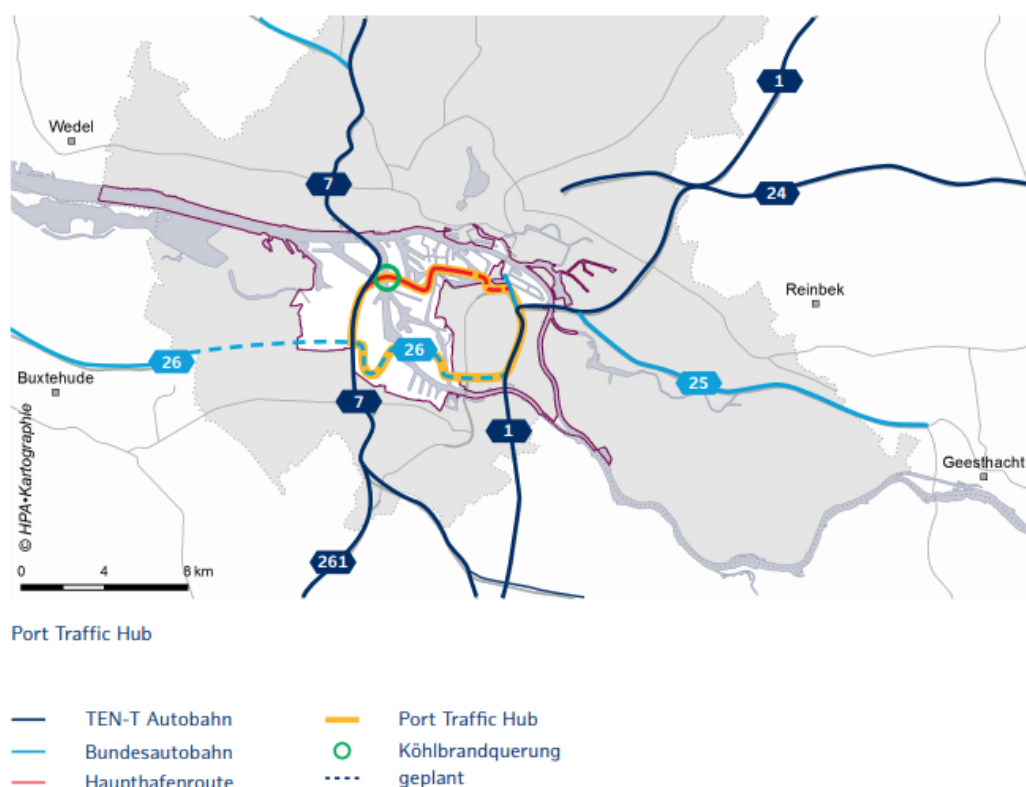
13 Bürgerschaftsdrucksache 20/7047 vom 26.2.2013:

14 Siehe Anmerkung 4



sichtserklärung des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Peter Tschentscher und dem damaligen Bundesverkehrsminister Scheuer wurde festgelegt, dass die Baulast für die Köhlbrandquerung bei Hamburg verbleibt, und der Bund gemäß §5a Fernstraßengesetz lediglich eine Erneuerung der Köhlbrandquerung mitfinanzieren würde.<sup>15</sup>

Das langfristige Ziel des Hamburger Senats, einen Bundesfernstraßen-Verbund zwischen der A 26-Ost und der Haupthafenroute zu bilden, wurde per Senatsmitteilungen im Jahr 2023 sowohl im Hafententwicklungsplan 2040 als auch im Verkehrsentwicklungsplan „Strategie Mobilitätswende“<sup>16</sup> festgeschrieben.



**Abbildung 4 Hafententwicklungsplan 2040 <sup>17</sup>Absichtserklärung zur Aufstufung und Mitfinanzierung der Köhlbrandquerung Die Umweltverbände NABU und BUND setzen sich mit einer Klage gegen den bereits erteilten Planfeststellungsbeschluss zur A 26-Ost Abschnitt 6a (A 7 bis Moorburg) ein und wollen die Aufgabe dieses Bau-Vorhabens erzielen<sup>18</sup>. Stattdessen soll der Ausbau der Haupthafenroute forciert werden.**

15 Gemeinsame Absichtserklärung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastrur und des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg über die Erneuerung der Köhlbandquerung in Hamburg , 13.2.2020, [https://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/463d6c21-7004-4aab-a061-6ff081d5bbc8/Upload\\_\\_2020-02-13\\_Absichtserklaerung\\_zur\\_Aufstufung\\_der\\_Koehlbrandquerung\\_geschwaerzt.pdf](https://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/463d6c21-7004-4aab-a061-6ff081d5bbc8/Upload__2020-02-13_Absichtserklaerung_zur_Aufstufung_der_Koehlbrandquerung_geschwaerzt.pdf) 5.2.2021, sowie Bürgerschaftsdrucksache 22/2763 vom 15.1.2021: Köhlbrandquerung (III) – Finanzierung der neuen Köhlbrandquerung

16 Vgl. Hamburgische Bürgerschaft, 2023, [Strategie Mobilitätswende](#), Bürgerschaftsdrucksache 22/13670 S.67f.

17Vgl. Hamburgische Bürgerschaft, 2023, [Hafententwicklungsplan 2040](#), Bürgerschaftsdrucksache 22/12205, S.92

18 <https://hamburg.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/stadtentwicklung/verkehr/a26ost/34514.html>

Hintergrund ist, dass sich der aktuelle Hafenumschlag des Jahres 2023 wieder auf dem gleichen Niveau wie bei der Rückstufung der Dringlichkeit der A 252 im BVWP aus dem Jahr 2003 befindet. Weitere Initiativen, unter anderem auch der Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., unterstützen diesen Lösungsansatz, der in der nachfolgenden Abbildung des NABU nochmals verdeutlicht werden soll.

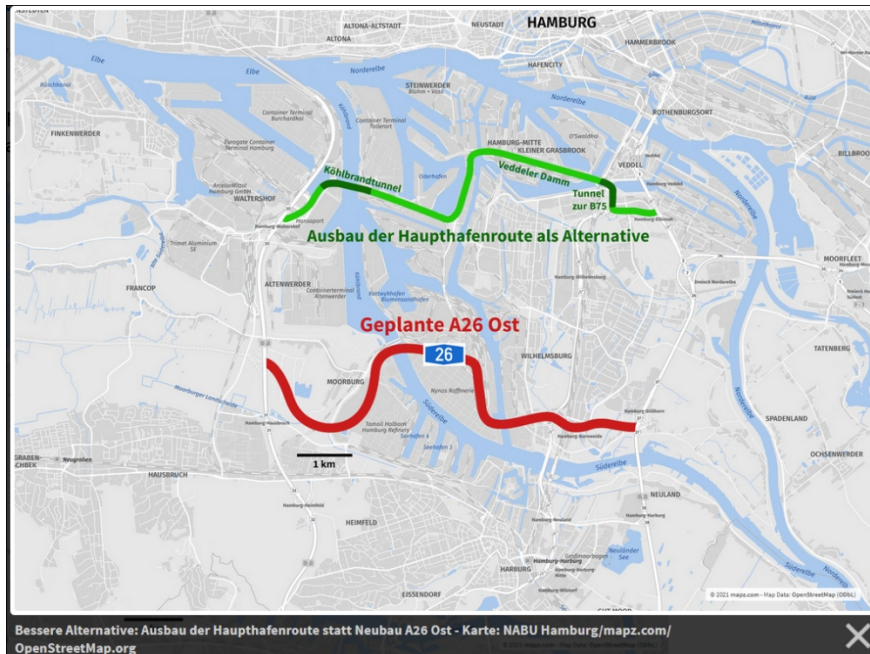


Abbildung 5 NABU-Hamburg<sup>19</sup>Die DEGES hat sich zum Ziel gesetzt, die A 26-Ost bis zum Jahr 2033 komplett fertigzustellen. Seit Januar 2024 ist für den Abschnitt A 26-Ost/ 6a eine Planfeststellung verfügbar, die, wie bereits angeführt, beklagt wird. Für den Abschnitt A 26-Ost/ 6b wird zurzeit eine Planänderung ausgelegt. Für den Abschnitt A26-Ost/ 6c wurde mit Veröffentlichung im Amtlichen Anzeiger am 02. Februar 2024 eine Vorläufige Anordnung zur Festsetzung von vorbereitenden Maßnahmen erlassen. Diese Anordnung geht einher mit zeitweisen Streckensperrungen der Nord-Süd-Eisenbahntrasse, die von der A 26-Ost unterquert werden soll. Die Einzelheiten zu den Bauabschnitten können der folgenden Abbildung entnommen werden.

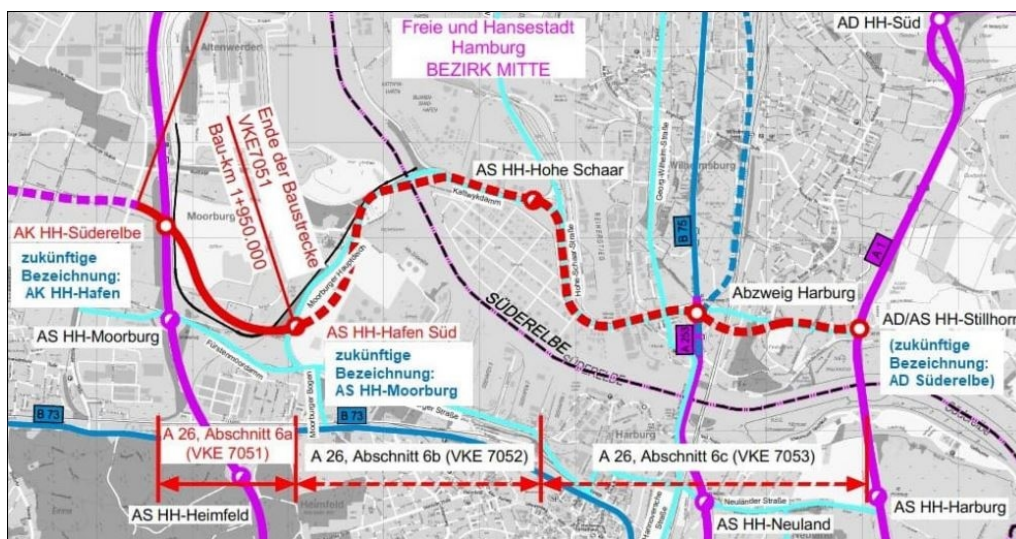


Abbildung 6 DEGES Planung

Im Bundeshaushalt 2024 sind umfangreiche Mittel für vorgezogene- und Teilmaß-

19 <https://hamburg.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/stadtentwicklung/verkehr/a26ost/29376.html>

nahmen an der A 26-Ost veranschlagt, aber noch keine Mittel für den eigentlichen Bau der Autobahn A 26-Ost., siehe unten die Abbildung der Verkehrswege-Investitionen des Bundes im Haushalt 2024.

Verkehrswegeinvestitionen des Bundes, Bundeshaushalt 2024 - Regierungsentwurf

Teil A 2 - Investitionen in die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung

Tabelle 1 - Bedarfsplanmaßnahmen

Lfd. Nr.	Land	Straße	Bezeichnung der Investitionsmaßnahme	voraussichtliche Gesamtausgaben			Gesamtausgabenentwicklung				Ausgaben				
				Aufnahme in EPI	ursprünglich	Vorjahr	aktuell	zum Vorjahr		Vorausgabt bis 2022	Bewilligt 2023	nach 2023 übertragene Ausgabereste	Veranschlagt 2024	Vorbehalten für 2025 ff.	
				Jahr	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €	%						
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16				
A1067	HH	A 7	Instandsetzung und Erweiterung der Brücke K 20, Hochstraße Elbmarsch Unterlagen entsprechend § 24 Abs. 4 BHO liegen noch nicht (vollständig) vor. davon: Kap. 1201, Titel 891 11 diverse Titel bis 2020 (Auftragsverwaltung)	2019	284.938	379.905	399.516	19.611	5%		238.781	80.117		80.618	
							384.338				223.603	80.117		80.618	
							15.178				15.178				
A1300	HH	A26	Hafenpassage, Abschnitt 6a, AK HH-Hafen (A 7) - AS HH-Moorburg, vorgezogener Grunderwerb und Vorleistungen davon: Kap. 1201, Titel 891 11 diverse Titel bis 2020 (Auftragsverwaltung)	2020	18.255	47.422	47.422				11.338	777		12.001	23.306
							40.697				4.611	777		12.001	23.306
							6.725				6.725				
A1301	HH	A26	Hafenpassage, Abschnitt 6b, AS HH-Moorburg - AS HH-Hohe Schaar, vorgezogener Grunderwerb und Vorleistungen davon: Kap. 1201, Titel 891 11 diverse Titel bis 2020 (Auftragsverwaltung)	2020	237.197	241.873	241.873				102.225	81.000	19.352	24.941	14.355
							241.440				101.792	81.000	19.352	24.941	14.355
							433				433				
A1302	HH	A26	Hafenpassage, Abschnitt 6g, AS HH-Hohe Schaar - AD HH-Süderelbe (A 1) vorgezogener Grunderwerb und Vorleistungen davon: Kap. 1201, Titel 891 11 diverse Titel bis 2020 (Auftragsverwaltung)	2020	12.967	47.444	47.444				13.761	5.905	907	6.469	20.402
							44.005				10.322	5.905	907	6.469	20.402
							3.439				3.439				
A0874	HH/NI	A 26	AS Neu Wulmstorf (L 235) - LGr. NI/HH - AK HH-Hafen (A 7), einschl. Erweiterung der A 7 Elbmarschbrücke - AS HH-Heimfeld davon: Anteil Hamburg Kap. 1201, Titel 891 11 diverse Titel bis 2020 (Auftragsverwaltung) Anteil Niedersachsen Kap. 1201, Titel 891 11 diverse Titel bis 2020 (Auftragsverwaltung) nachrichtlich: Dritte	2019	457.725	687.283	687.283				338.178	96.760	3.505	99.950	148.899
							662.483				334.330	92.750		95.450	139.953
							643.149				314.996	92.750		95.450	139.953
							19.334				19.334				
							24.800				3.848	4.010	3.505	4.500	8.937
							22.167				1.215	4.010	3.505	4.500	8.937
							2.633				2.633				
							1.500								

**Abbildung 8 Verkehrswege-Investitionen des Bundes im Haushalt 2024, Regierungsentwurf<sup>20</sup> in einer Aufstellung für den Haushaltsausschuss des Bundes hat der Bundesverkehrsminister (BMDV) im Juli 2023 eine aktuelle Kostenschätzung dargestellt: Aus dieser Kostenschätzung geht hervor, dass die Kosten für die Planung und Herstellung der gesamten A 26-Ost inzwischen auf €2,2795 Milliarden gestiegen sind.**

Aufgrund der aktuellen Haushaltssituation der Bundesrepublik Deutschland hat das BMDV eine Priorisierung und neue Wirtschaftlichkeitsprüfung der derzeit geplanten Verkehrs-Projekte des Bundes angekündigt.

Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße, Stand Juli 2023

BPI-Nr.	Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Dringlichkeit	Bauziel	Gesamtmittelbedarf BWVP 2030 in Mio. € (Preisstand 2014)	Gesamtmittelbedarf in Mio. € (aktueller Preisstand)	Grund d. Kostenanpassung	verausgabt bis 2022 in Mio. €
<b>Hamburg</b>							
501	A 1, AD Hamburg-SO - AS Hamburg-Stillhorn AD Hamburg-SO (o) - AD Süderelbe (o) (1) AD Süderelbe (2)	VB	E 8	295,4	952,3	3	19,7
502	A 1, AS Hamburg-Stillhorn - LGr. HH/NI AD Süderelbe (o) - AS Hamburg-Harburg (m) (2) AS Hamburg-Harburg (o) - LGr. HH/NI (0)	WB*	E 8	197,4	410,7	3	4,4
503	A 7, Hochstraße Elbmarsch Hochstraße Elbmarsch (3)	VB-E	E 8	368,5	379,9	2	238,8
505	A 7, AS Hamburg-Othmarschen - AD Hamburg/NW (A 23) AS HH/Othmarschen - AS HH/Volkspark, Altona (3) AS HH/Volkspark - AD HH-NW (A 23), Stellingen (4)	FD-E	E 8		998,3	2	551,2
506	A 23, AS Tornesch - AS Eidelstedt Bemerkung: Projektinformationen sind unter BPI-Nr. 1267 aufgeführt.	VB-E	E 6	0,0	0,0	0	0,0
507	A 26, AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn BA 6a, AK HH-Hafen - AS HH-Moorburg (2) BA 6b, AS Moorburg - AS HH-Hohe Schaar (2) BA 6c, AS HH-Hohe Schaar - AD HH-Süderelbe (2)	VB	N 4	895,9	2.279,5	3	127,3
508	A 26/A 7, AK Hamburg-Süderelbe (Moorburg) - Rüpke (LGr. NI/HH) einschließlich A 7 südlich Hochstraße Elbmarsch - AS Hamburg-Heimfeld AK HH-Hafen - LGr. NI/HH - AS Neu-Wulmstorf (L 235) (3)	FD	N 4+ E 8		687,3	2	334,3

**Abbildung 7 Ausschnitt aus Kostenschätzung des BMDV**

Die Gesamtkosten für die geplante neue Köhlbrandquerung mittels eines Tunnels

belaufen sich laut letztem Planungsstand<sup>21</sup> auf ca. 5,31 Milliarden €.

<b>∑ Basiskosten</b>	<b>gerundet</b>	<b>2.228.700.000</b>
Kostenvarianz	Ansatz (15%)	334.308.000
Preissteigerung	Ansatz (3%/a)	1.093.631.000
<b>Baukosten</b>	netto	<b>3.656.657.000</b>
Baunebenkosten	Ansatz (20%)	674.470.000
<b>Gesamtbaukosten</b>	netto	<b>4.331.127.000</b>
MwSt.	z.Z. 19 %	822.914.000
Gesamtbaukosten	brutto	<b>5.154.041.000</b>
Grunderwerbskosten		158.888.000
<b>Gesamtkosten in Euro</b>	<b>gerundet (brutto)</b>	<b>5.310.000.000</b>

**Weiteres Vorgehen: Prüfung von Alternativen, Entwurfsplanung und Projektorganisation**

Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse aus der Vorplanung der Tunnelvariante und die daraus resultierende Kostenschätzung machen eine Neubewertung des Projekts erforderlich. Eine Fortführung der Planung für den Bohrtunnel einschließlich der ergänzenden Bauwerke in der bisherigen Konfiguration ohne Prüfung alternativer Optionen ist daher nicht angezeigt. Vielmehr ist eine Revision der Planungsergebnisse und eine erneute Abwägung der Entscheidungsparameter geboten.

**Abbildung 9 Ausschnitt aus Bürgerschafts-Drucksache 22/12110**

Die Hamburgische Wirtschaftssenatorin prüft zurzeit, ob kostengünstigere Varianten für den Ersatz der Köhlbrandquerung zu finden sind. Bis Ende März 2024 soll hierzu eine Vorlage für den Senat und die Bürgerschaft erstellt werden. Eine Befassung der Bürgerschaft und des Senates ist für das 3./ 4. Quartal 2024 geplant.

<sup>21</sup> Hamburgische Bürgerschaft, Drucksache 22/12110, vom 1.6.2023, Seite5f

Im Bundeshaushalt, Kap.1221, Tit.12903<sup>22</sup> ist bereits ein Budget für die Beauftragung von Sachverständigen, Fachbeiräten bis 3,5 Millionen € eingepreist worden.

Erläuterungen:	
Bezeichnung	1 000 €
1. Bundesministerium für Digitales und Verkehr.....	20 609
davon: Bundesfernstraßen ohne Maut (u. a. Prüfung der Zuwendungsunterlagen sowie der Planungsunterlagen der neuen Köhlbrandquerung (Tunnel)).....	3 500
davon: Bundesschienenwege.....	2 180
davon: Bundeswasserstraße.....	500
davon: Straßenverkehr.....	300
davon: sonstige Bereiche des Ministeriums (u.a. Beratungsleistung zur Einrichtung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte in der DB AG).....	13 547
davon: Ausgaben für Fachbeiräte und ähnliche Ausschüsse.....	362
davon: Ausgaben für Dolmetscherinnen und Dolmetscher.....	230

**Zusammengefasst:** Der Hamburger Senat fordert von dem Bundesverkehrsminister für zwei Großprojekte in unmittelbarer räumlicher Nähe eine Kostenbeteiligung von nahezu 5 Mrd. €, die sich aus 2,3 Mrd. € für den Bau der A 26-Ost und aus der hälftigen Beteiligung i. H. von 2,7 Mrd. € an den Kosten der neuen Köhlbrandquerung ergeben. Die Übernahme der Kosten durch die Bundesregierung für beide Straßenverkehrsprojekte in Zeiten knapper Kassen zu fordern, erscheint uns maßlos und unangemessen.

Insofern halten wir eine detaillierte ergebnisoffene erneute Nutzen-Kosten-Analyse der A 26-Ost für dringend erforderlich.

## Schlussbetrachtung

Das BMDV hat angekündigt, dass neue Autobahnprojekte auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis hin überprüft werden sollen. Im Sommer 2024 will das BMDV eine Bedarfsplanüberprüfung auch zur A 26-Ost durchführen.

Die Kosten für die A 26-Ost sind massiv gestiegen, der „Nutzen“ angesichts der ausgeführten veränderten Rahmenbedingungen ist dagegen stark gesunken. Die Kosten sind mit einer Steigerung von rund 1 Milliarde € höher als nach der Entwicklung des Baupreisindex Bundesfernstraßenbau <sup>23</sup> zu erwarten gewesen wäre.

Im dringlichen Bedarf stehen für Hamburg ohne Zweifel eine solide neue Köhlbrandquerung sowie die Ertüchtigung der Haupthafenroute auf der Agenda. Durch die stetige Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Hafen und Süderelbe (Neue Kattwyk und Rethel-Brücken) gibt es bereits ausreichende Synergieeffekte sowie redundante Verbindungswege.

Die stellvertretende Vorsitzende des Haushaltsausschusses im Bundestag, Frau Bettina Hagedorn (SPD), hat sich deutlich zur Köhlbrandquerung und zur A 26-Ost geäußert: *„Man kann sich nicht beide Projekte leisten.“*<sup>24</sup>

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten A 26-Ost mit ihren extrem hohen Kostensteigerungen im Verhältnis zum Kontext, in dem die Autobahntrasse steht, lässt sich stark in Zweifel ziehen.

---

<sup>23</sup> Bericht des BMDV, Stand Juli 2023, Seite 100

<sup>24</sup> NDR, 22.3.2023: [Zweifel an Finanzierung der Hafenaubahn A26-Ost](#), Hamburg 2023,