

Hamburgs Beitrag zur Verkehrswende: Stadtautobahn A26-Ost NABU, VCD und Bündnis Verkehrswende HH fordern Stopp des Projektes

Fakten-Basic zur **Autobahn A26-Ost**

(Kontakt: Barbara Siebenkotten „Zukunft Elbinsel e.V.“, buendnis@verkehrswende-hamburg.net)

1. Daten zur geplanten A26-Ost: (Quelle: Projektinformationssystem (PRINS))

Verlauf: von Westen kommend vom Anschluss an die A7 im Bogen um Moorburg herum. Am Kraftwerk Moorburg vorbei. Mit einer 53 Meter hohen Brücke über die Süderelbe, in Hochlage über die Hohe Schaar. Im Tunnel unter der neu verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße, den Bahngleisen und dem Wohngebiet Katenweg hindurch. Oben entlang der Siedlung Kirchdorf-Süd mit ca. 6.000 Bewohnern bis zur A1 bei Stillhorn. Anschluss an die A1 noch nicht geklärt.

Länge: ca. 9,7 km

Breite: 4 Fahrspuren plus Standstreifen

Bauwerke: 70 Prozent der Strecke sind Ingenieurbauwerke, z.B. Brücken, Tunnel oder Trog

Kosten: offiziell derzeit noch ca. 900 Mio. Euro

Anlass: Hinterlandanbindung der Seehäfen, Verbesserung des Verkehrsflusses der überregionalen West-Ost-Verkehre

Verkehrsbelastung: Prognose der Freien Hansestadt Hamburg (FHH): 42.200 – 56.600 Kfz/Tag
(MW=49.400 Kfz/Tag)

Prognose des Bundesministeriums: 32.000 Kfz/Tag, 35% weniger als von FHH berechnet (!)

Nutzung: LKW-Anteil: 16%, das sind 5.120 LKW pro Tag →26.900 PKW/Tag
21.000 PKW haben einen rein privaten Fahrzweck (PRINS S. 7)

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Fast die Hälfte des Nutzens (45%) wird berechnet aus einer Veränderung der Reisezeit im Personennahverkehr. (PRINS S.9)

Umweltschaden: mit 76,6 Millionen Euro berechnet (PRINS S. 11), im Wesentlichen sind dies CO₂-Emissionen. Die Werte sind nicht gemessen, sondern berechnet.

2. Wird die A26-Ost gebaut? – es gibt juristische, finanzielle und inhaltliche Widersprüche

Die A26-Ost ist im „Bundesverkehrswegeplan 2030“ in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, und im Dezember 2016 hat der Bundestag die Ausbaugesetze zum BVWP beschlossen. Dies bedeutet nicht automatisch, dass die A26-Ost tatsächlich gebaut wird. In dem noch bevorstehenden Planfeststellungsverfahren werden alle Details zu diesem Projekt dargestellt und geprüft. Es ist möglich, diese in einem Rechtsverfahren zu beklagen. Erst wenn die Verfahren abgeschlossen sind, kann über das ob und wie entschieden werden. Ungeklärt bleibt dann noch, ob sich z.B. im ÖPP-Modell überhaupt Investoren finden. Hamburg selbst sorgte dafür, dass die A26Ost in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde. Trotzdem, wird in Hamburg jede öffentliche Diskussion über die verkehrlichen, ökologischen und städtebaulichen Folgen für Hamburg vermieden.

3. Braucht der Hafen die neue Autobahn? – Nein

Seit 2005 geht man bei der Planung von jährlichen Steigerungen des Containerumschlages von 10% aus. **Fakt ist** aber: seit 10 Jahren gibt es im Durchschnitt tatsächlich 0 % Steigerung (Seitwärtsbewegung). Konkret: Laut Planung hätte der Containerumschlag 2015 bei 18 Mio TEU (Standard-Containern) liegen sollen, tatsächlich waren es aber gerade einmal die Hälfte, ca. 9 Mio TEU.

„Der Hafen wird nicht auf den starken Wachstumskurs des vergangenen Jahrzehnts zurückkehren. Die einstige Prognose von 25 Millionen umgeschlagenen Containern im Jahr 2025 war eine Illusion. Derzeit liegen wir bei knapp neun Millionen. Man hat das vergangene Wachstum einfach weit in die Zukunft hochgerechnet“, erklärt der Chef des HWWI Vöpel. (Henning Vöpel, HWWI Hamburg, HA 30.6.2016, S.6)

Ebenso Fakt ist: In der Projektinformation geht das BMVI von ca. 5.100 LKW pro Tag aus. Von diesen LKWs haben nur die Hälfte einen Hafenbezug, die andere Hälfte ist überregional. Der überwiegende Verkehr im Hafen wird über die Haupthafenroute, der Köhlbrandbrücke, abgewickelt.

Im Koalitionsvertrag der rot-grünen Regierung in Hamburg wird diese Trasse als „Lebensader des Hafens“ bezeichnet. Eine A26-Ost weit im Süden des Hafens hat keine wesentliche Bedeutung für den Seehafen-Hinterlandverkehr. Deshalb braucht der Hafen keine neue Autobahn.

Dringend ist dagegen die Erneuerung der Köhlbrandbrücke zur Sicherung der „Lebensader“. Mit dem Ausbau von Rethel- und Kattwykbrücke wird es eine Redundanztrasse im Süden geben.

4. Wer braucht die A26-Ost? – höchstens der private Individualverkehr

Siehe PRINS: 84% der Kfz auf der neuen A26-Ost sind lt. Planung PKW, davon 87% privater Fahrzweck.

Fakt ist also: auf der neuen A26-Ost sollen somit 73% des Verkehrs privater Personenverkehr sein. 90% hiervon aus „induziertem Verkehr“ und von anderen Verkehrsträgern „verlagertem Verkehr“. Das ist Verkehr, der ohne die neue Autobahn nicht auf der Straße wäre.

2/3 des Verkehrs auf der A26-Ost sind somit Autos, die ohne die Autobahn gar nicht fahren würden.

Fakt ist also: die A26-Ost zieht Pendler von der Schiene auf die Straße. Sie hat einen überregionalen „Staubsaugereffekt“ und pumpt durch Pendlerverkehr weiteren motorisierten Verkehr in die Hamburger Innenstadt. Damit konterkariert sie alle derzeitigen Bemühungen für die notwendige Reduzierung von Lärm und Abgasen in der Stadt.

Fakten zur **Bürgerbeteiligung** rund um die A26-Ost

(Kontakt: Jochen Klein „Engagierte Wilhelmsburger“, buendnis@verkehrswende-hamburg.net)

Es gab keine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung

Seit 2009 hat es drei Versuche zur Bürgerbeteiligung in Wilhelmsburg und z.T. in Harburg durch den Senat oder seine Vertreter gegeben. Nie haben die Verantwortlichen mit den Bürgern ergebnisoffen und frühzeitig gesprochen. Alle Planungen und Trassen standen bereits vor der „Beteiligung“ fest.

Mehrheitlich wird die A26 abgelehnt

Auch in der neusten „Bürgerbeteiligung“ über PERSPEKTIVEN! In Zusammenarbeit mit der DEGES durfte die gesetzte A26 Trasse nicht in Frage gestellt werden. Doch sogar in diesem „Bürger*Innen Gutachten 2017“ wird betont „insgesamt ist die Entscheidung, einen Teil der Autobahn A26 im Süden von Wilhelmsburg zu realisieren, auf den Elbinseln hoch umstritten....Auch von den im Verfahren beteiligten Bürger*innen wird die Autobahn stark kritisiert und in der deutlichen Mehrheit grundsätzlich abgelehnt.“

Die offizielle, von DEGES mitverantwortete „Bürgerbeteiligung“ hat die Bürger*innen nicht erreicht

„Bürgerbeteiligung“ (unverbindliche Beteiligung) während eines Planfeststellungsverfahrens (juristisch wirksame Einwendungen formulieren) ist fragwürdig. Für die „Bürgerbeteiligung“ entschieden sich laut Veranstalter insgesamt, mit online Beteiligung, 170 Personen. Laut der Auskunft des Hamburger Senates vom 2. Mai 2017 sind aber insgesamt **1.305 Einwendungen** im Planfeststellungsverfahren gegen die A26-Ost eingegangen.

Die „Bürgerbeteiligung“ galt nicht für alle betroffenen Stadtteile

An der „Bürgerbeteiligung“ zur A26 Ost wurden nur Wilhelmsburger „beteiligt“. Themen aus Moorburg, Bostelbek und der dort lebenden Bürger*innen wurden ausgeklammert. Ferner wurde auf kontextbezogene (z.B. mehrsprachige Ansprache) in einem interkulturellen Umfeld wie Kirchdorf-Süd verzichtet.

Bisherige „Bürgerbeteiligungsverfahren“ bringen nichts – Scheinbeteiligung

Keine „Bürgerbeteiligung“ hat zu substantziellen Veränderungen der Planungen geführt. (Michael Neumann SPD zur GAL/CDU Bürgerbeteiligung 2009/2010: „Man kann nicht mit Plan A in die Bürgerbeteiligung reingehen und mit Plan A wieder rauskommen“)

Fakten zur **Verkehrswende** rund um die A26-Ost

(Kontakt: Alexander Montana „Verkehrsclub Deutschland“, alexander.montana@vcd-nord.de)

Hamburg braucht einen Verkehrsmasterplan, der verbindliche und ambitionierte Klimaschutzziele als Grundlage hat.

Öffentlichen Nahverkehr ausbauen und attraktiver machen – entlastet die Straße

- Derzeit werden in Hamburg lediglich 18% aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt. Dieser Anteil sollte bis 2035 auf 35% erhöht werden. Der Anteil des mIV im Binnenverkehr soll auf 25% reduziert werden.
- Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs
- Neben dem geplanten Schnellbahnausbau sollte die Güterumgehungsbahn ausgebaut und der Regionalverkehr, auch zur Entlastung der S3, neu konzipiert werden. Die Kapazitäten des schienengebundenen ÖPNV sind umfassend zu erweitern.
- Hamburg benötigt leistungsfähige, vom Fahrgast als hochwertig angesehene oberirdische Verkehrsmittel – das können Straßenbahnen und/oder Trolleybusse sein.
- Langfristig sollte die Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße für die Verlängerung der U4 freigehalten werden.

Parkraumbewirtschaftung überdenken

- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung würde den PKW-Verkehr reduzieren und erlaubt es, das Fahrpreisniveau im HVV abzusenken.

Radverkehr stärken

- Weiterentwicklung der geplanten Velorouten zum Netz aus Fahrradstraßen und Radschnellwegen.
- Auf der **Veddel** / in **Wilhelmsburg** sollte die heutige Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße erhalten und für einen Radschnellweg, sowie exklusiv für eine neue hochwertige ÖPNV-Achse genutzt werden. Diese würde von Harburg über Veddel nach Hammerbrook geführt und dort mit der Linie 25 verknüpft.

Straße als Lebensraum entdecken

- Wiederbelebung der Straße als Lebensraum, etwa durch Entwicklung von Boulevards, z.B. im Bereich Lange Reihe, Steindamm, Grindelallee, Hoheluftchaussee und Wandsbeker Chaussee zur Stärkung von Einzelhandel und Gastronomie in den Quartieren.

Fakten zu **Täuschungen/Fake News** im Planungsprozess rund um die A26-Ost

(Kontakt: Stephan Zins von „Stop A26 Moorburg“, buendnis@verkehrswende-hamburg.net)

Der Hamburger Senat sagt, nachhaltiges Handeln habe hohe Priorität und die Regierungspolitik orientiere sich am Prinzip Nachhaltigkeit (Drucksache 21/9700). Zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen werden die Ziele und laufenden Maßnahmen der Stadt und die weitreichende Partizipation aller Hamburgerinnen und Hamburger gepriesen.

Der ÖPNV solle gestärkt, der Anteil des Umweltverbundes erhöht, verkehrsbedingte Treibhausgase, Luftschadstoffe und Verkehrslärm sollen reduziert werden. Und die Flächeninanspruchnahme für Verkehrsflächen sollen begrenzt werden. Das Grüne Netz Hamburgs und wertvolle Biotope sollen geschützt, der Artenschutz verbessert, Moorböden erhalten und die Trinkwassergewinnung gesichert werden.

Tatsächlich widersprechen die Planungen der politischen Akteure der Stadt und der Verwaltung den selbstgesteckten Zielen.

Die Fakten widerlegen das vom Hamburger Senat Gesagte (siehe nächste Seite)

Keine Stärkung des ÖPNV

- Keine Ergänzung der überlasteten S-Bahnlinien S3 und S31 durch die ursprünglich geplante S32 und Weiterführung der U4 bis Harburg geplant, Verkehrsverlagerung auf die Straße wird in Kauf genommen.

Kein Bedarf für A26 Ost

- Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mithilfe veralteter Prognosen: Hafenumschlag nur 9 Mio. TEU anstelle unterstellter 18 Mio. TEU, nur 5.100 Lkw anstelle 13.000 Lkw täglich auf der A26, davon 2.000 bis 3.000 von und zum Hafen. Hauptsächlicher Hafenumschlag weiterhin über Haupthafenroute und Köhlbrandquerung.
- A26 Ost als Lückenschluss zwischen A1 und A7 ist nicht erforderlich, da direkte Verbindung vorhanden (Horster Dreieck).

Mehr Autoverkehr statt Umweltverbund

- Erzeugung zusätzlicher Verkehre durch die A26 Ost, induzierter Verkehr und Verkehrsverlagerung ca. 68 Mio Pkw-km pro Jahr. Verkehrsverlagerung von der S-Bahn auf die A26 bis zu 16.000 Fahrten täglich. Nachhaltige Verschlechterung des Modal Split.

Schädigung von Mensch und Umwelt

- Zerstörung von insgesamt 40 ha Biotopflächen, davon 16 ha besonders hochwertig, 12 ha schutzwürdige Niedermoorböden, Zerstörung des Lebensraums von 53 Pflanzenarten der „Roten Liste“, 82 Brutvogelarten, davon 12 gefährdet und 4 vom Aussterben bedroht.
- Überbauung/Beseitigung eines Trinkwasserschutzgebiets mit zwei in Betrieb befindlichen Trinkwasserbrunnen, Gefährdung des Grundwassers durch baubedingten Schadstoffeintrag aus den Spülfeldern
- Erhöhung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen 14.000 t/a, NOx 18,5 t/a, Feinstaub 400 kg/a
- Steigerung der Lärmbetroffenheit: Vortäuschung einer Entlastung, da 7.000 Anwohner in Bostelbek, Moorburg, Wilhelmsburg und Kirchdorf-Süd in der Planung nicht berücksichtigt werden. Täuschung der Öffentlichkeit durch Aussagen der Planer (DEGES): „Der Lärm wird wegen der Lärmschutzmaßnahmen weniger als jetzt, er strahlt immer nur nach oben ab, das ist eben Physik“.

Rechtswidrige Trassierung wegen Planänderung

- Abkehr von der Linienbestimmung 2011: 650 m langer Tunnel und 1300 m langer Trog in Wilhelmsburg/Kirchdorf Süd zwischen der Bahnlinie und der A1 werden aus Kostengründen zu kurzem „Deckel“ in Finkenriek eingedampft. Umwelt- und Lärmverträglichkeit der Trasse gemäß Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dadurch nicht mehr gegeben.

Keine Partizipation, Behördenentscheidung

- Linienbestimmung 2011 war Behördenentscheidung Hamburg/Bund, kein raumordnungsrechtliches Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung und Klagemöglichkeit, keine Prüfung der Nullvariante.
- Keine Öffentlichkeitsbeteiligung im Abschnitt 6a vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens, Einwendungen gegen Linienbestimmung unberücksichtigt.
- Aushebelung von Beteiligungsrechten durch Bildung der Planungs- und Bauabschnitte 6a, 6b, 6c
- Perspektiven-Beteiligungsprozess in Wilhelmsburg nur für Abschnitt 6c, ohne Diskussion Nullvariante, ohne Einfluss auf grundsätzliche Trassierung, „Alibi“-Veranstaltung mit sehr geringer Beteiligung

Kosten

- Kostenrisiken werden verharmlost: Kostenannahme 2016 ca. 862 Mio. €, derzeit offiziell ca. 1,0 Mrd. €, inoffiziell ca. 1,3 Mrd. €. Wegen ähnlicher Baugrundproblematik ist Steigerung analog Wilhelmsburger Reichsstraße bis zu 2,0-3,0 Mrd. € zu erwarten. Kostenanteil der Stadt dann bis zu 600 Mio. €.
- Aufnahme in BVWP mit fragwürdiger Berechnung des Kosten-/Nutzenverhältnisses (KNV): größter Nutzen Pkw-Verkehr, davon „Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ (NI) 491 Mio €. Bei korrekter Berechnung als „verlagerter Verkehr“ erhebliche Verschlechterung des KNV.
- Bei realistischer Kostenschätzung und Korrektur des KNV wäre Finanzierung gefährdet.