

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Rechtsamt, Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Hamburg, 25.3.2017

Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen A26 AK Hamburg-Süderelbe-AD/AS Hamburg Stillhorn

Hier: Einwand zum Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte 6a (- 6c) der A 26 Ost

Sehr geehrte Damen und Herren!

zunächst beanstanden wir, dass die Notwendigkeit der Autobahn A26 Ost nicht schlüssig und hinreichend begründet wird. Das Verfahren ist darüber hinaus rechtsfehlerhaft und wurde nicht ordnungsgemäß abgewickelt. Da in einer Reihe von ausgelegten Unterlagen keine eindeutige Abgrenzung der Abschnitte 6a- 6c zu erkennen ist, werden auch die über 6a hinausgehenden Abschnitte in dieser Einwendung berücksichtigt.

Die **Linienbestimmung** ist raumordnungsrechtlich nicht abgesichert. Die Autobahnplanung A26 Ost ist in erheblichem Maß raumbedeutsam, die Trassierung muss daher in einem öffentlichen Raumordnungsverfahren festgelegt werden. Im Stadtstaat Hamburg erfolgt dies auf der Ebene der Flächennutzungsplanung, da es kein eigenständiges Raumordnungsgesetz wie in den Flächenländern der Bundesrepublik Deutschland gibt. Die gültigen Flächennutzungspläne beinhalten die geplante Trasse der A26 Ost nicht und es wurde auch bislang kein Verfahren durchgeführt, bei dem die Öffentlichkeit und die Verbände beteiligt wurden und die Möglichkeit eingeräumt wurde, Rechtsmittel gegen die Linienbestimmung einzulegen.

Eine Änderung der **Flächennutzungsplanung**, die erst im Nachgang zur Planfeststellung oder sogar zum Bau des Abschnitts 6a durchgeführt würde, widerspräche dem rechtlichen Anspruch der Öffentlichkeit und der Verbände, ihre Belange rechtswirksam zur Geltung bringen zu können, bevor unzulässig Fakten geschaffen werden. Die Feststellung der Planung des Abschnitts 6a vor der rechtskräftigen Festlegung der Trassierung im Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg, der unter Beteiligung der Öffentlichkeit und mit Rechtsmittelbehelf aufgestellt wird, wäre rechtsfehlerhaft, da eventuell abweichende Ergebnisse der Flächennutzungsplanung nicht mehr umgesetzt werden könnten.

Unzulässige Abschnittsbildung: Mit der Feststellung der Planung des Abschnitts 6a wird zugleich die Vorfestlegung für die Weiterführung der A26Ost mit den geplanten Folgeabschnitten 6b und 6c

getroffen, da alternative Planungen und Trassierungen der Folgeabschnitte aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte nicht mehr möglich wären.

Die Folgeabschnitte würden bereits zum Zeitpunkt der Feststellung des Abschnitts 6a vorfestgelegt, mögliche Einwendungen gegen die Planung der Folgeabschnitte könnten jedoch erst im Rahmen der diesbezüglichen Planfeststellungsverfahren zu einem späteren Zeitpunkt vorgebracht werden. Die Bildung der Abschnitte macht es daher unmöglich, vor der endgültigen Festlegung der Folgeabschnitte rechtswirksam Einwendungen gegen diese zu erheben. Die mit der vorliegenden Planung vollzogene Abschnittsbildung hebt damit die Möglichkeit aus, die im Planungsrecht vorgesehenen Rechtsmittel gegen die Linienbestimmung und gegen weitere Planinhalte der Folgeabschnitte in Anspruch nehmen zu können. Der durch Art. 19 Abs. 4 GG gewährleistete Rechtsschutz wird damit faktisch unmöglich gemacht. Die Abschnittsbildung muss daher als rechtsfehlerhaft bezeichnet werden. Zur Wahrung des rechtlichen Anspruchs der Betroffenen der Folgeabschnitte ist die Zusammenführung der jetzigen Planungsabschnitte zu einem Gesamtabschnitt erforderlich.

Die Aufteilung des Gesamtabschnitts der A26 Ost in die Abschnitte 6a, 6b und 6c ist zudem nicht hinreichend begründet und daher unzulässig. Der Abschnitt 6a weist keine eigenständige Verkehrsfunktion auf, die nicht bereits jetzt in gleicher Leistungsfähigkeit vorhanden wäre.

Die Anbindung der westlichen Stadtteile und der Innenstadt von Harburg an die A7 ist derzeit mit der Anschlussstelle Heimfeld gewährleistet. Diese Anschlussstelle und die Straßenverbindung in die Innenstadt von Harburg über die Stader und die Buxtehuder Straße würden auch beim Bau der A26Ost unverändert bestehen bleiben. Die Erschließung der Innenstadt von Harburg über die geplante A26Ost wäre wegen ihrer Lage nördlich der Süderelbe nicht gegeben.

Die Erschließung Moorburgs von der A7 aus erfolgt derzeit über die Anschlussstellen Moorburg und Heimfeld. Die diesbezüglichen Verbindungsstraßen Fürstenmoordamm, Moorburger Hauptdeich, Stader Straße, Moorburger Bogen, Georg-Heykenstraße und die Waltershofer Straße würden beim Bau der A26Ost in ihrem Querschnitt und ihrer Leistungsfähigkeit unverändert bestehen bleiben.

Die Erschließung des Harburger Hafens und des Binnenhafens sowie der nördlichen Stadtteile von Harburg und der Gewerbegebiete rund um Großmoorbogen, Großmoordamm und Neuländer Straße von der A7 aus ist mit der Anschlussstelle Moorburg gewährleistet. Die verkehrliche Anbindung erfolgt über den Fürstenmoordamm, den Moorburger Bogen, die Moorburger Straße und die Seehafenstraße und weiter über die Hannoversche Straße. Die Anschlussstelle Moorburg und die genannten Straßen würden beim Bau der A26Ost unverändert bestehen bleiben.

Der geplante Abschnitt 6a würde am Moorburger Hauptdeich mit der neuen Anschlussstelle Hafen Süd enden. Der Verkehr, von der A7 und dem geplanten Autobahnknoten AK Süderelbe kommend, würde am Ende des Planungsabschnitts (Anschlussstelle Hafen Süd) in die zweistreifige Straße Moorburger Hauptdeich überführt. Die weiterführenden Straßen in Richtung Hafengebiet nördlich der Süderelbe und in Richtung Harburg sind ebenfalls nur zweistreifig, ein Ausbau ist nicht vorgesehen.

Die bestehenden straßenverkehrlichen Beziehungen und die Leistungsfähigkeit der Erschließung Moorburgs, Harburgs und des Hafens würden durch den Bau des Abschnitts 6a nicht erhöht. Der Bau des Abschnitts 6a würde lediglich einen Teil des Verkehrsaufkommens des Fürstenmoordamms

zwischen dem Knoten mit dem Moorburger Hauptdeich und der Anschlussstelle Moorburg auf den geplanten Autobahnabschnitt 6a verlagern. Die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Erschließung Moorburgs, Harburgs und des Hafens von der A7 aus würde wegen der weiterhin unveränderten Zweistreifigkeit der der Anschlussstelle Hafen Süd nachgelagerten Verbindungsstraßen nicht erhöht.

Der **Bau des Abschnitts 6a hat daher keine eigenständige zusätzliche Verkehrsfunktion**, die vom bestehenden Straßennetz nicht bereits jetzt abgebildet und in gleicher Leistungsfähigkeit sichergestellt wird. Nach geltender Rechtsauffassung muss jedoch jeder Abschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion für den Fall haben, dass sich das Gesamtkonzept der Planung im Nachhinein als nicht realisierbar erweist (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07).

Die Abschnittsbildung ist daher unzulässig und die Feststellung der Planung des Abschnitts 6a wäre rechtsfehlerhaft.

Aufgrund der mangelnden eigenständigen Verkehrsfunktion des Abschnitts 6a sind der massive und unwiederbringliche **Eingriff in den Naturhaushalt** und die mit dem Bau und dem Betrieb verbundenen Lärm- und Schadstoffimmissionen in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten von Bostelbek und Moorburg weder verhältnismäßig noch vertretbar. Die Feststellung des Planabschnitts 6a würde daher auch dem Abwägungsgebot widersprechen, unter Verfolgung der Ziele, d.h. in diesem Falle der Erhöhung der Leichtigkeit des Verkehrs und der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Anbindung Harburgs und des Hafens an die A7, ergebnisoffen und frei von Abwägungsfehlern die öffentliche und private Belange schonendste Variante auszuwählen. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz würde grob verletzt, da den massiven Eingriffen in öffentliche und private Güter kein hinreichender verkehrlicher Nutzen entgegengestellt werden kann.

Mit dem Bau der neuen Autobahn entstehen erhebliche negative Auswirkungen auf **seltene Lebensräume und auf gefährdete Tiere und Pflanzen**. Betroffen sind insbesondere ein Gebiet aus Feuchtbiotopen sowie Brach- und Hochstaudenfluren mit Rohrkolben und Schilfarealen, die beim Bau der südlichen Trasse zerstört würden.

In dem von der südlichen Trasse beeinflussten Gebiet kommen insgesamt **53 Pflanzenarten der Roten Listen** vor. 44 Arten sind davon in Hamburg als gefährdet oder stark gefährdet eingestuft, weitere neun Pflanzen gelten bundesweit als gefährdete oder stark gefährdete Arten. Auch die Lebensräume von **82 Brutvogelarten**, von denen 12 Arten gefährdet, darunter vier vom Aussterben bedroht sind, würden durch die Südtrasse zerstört. Diese Lebensräume haben eine wichtige Bedeutung für den Hamburger Biotopverbund und damit für die Artenvielfalt.

Die südliche Trasse der A26 Ost ist naturschädlichste der geprüften Varianten. Konflikte mit dem **europäischen Naturschutzrecht** liegen vor. Die Zerstörung von Lebensräumen ist rechtswidrig, da schon allein das Kriterium der Alternativlosigkeit nicht erfüllt wird.

Der Bedarf der A26 Ost wurde und wird weiterhin auf der **Grundlage veralteter und erheblich überzogener Prognosedaten** bzgl. des Verkehrsaufkommens und des Hafenumschlags begründet. Bei der vorliegenden Prognose des Verkehrsaufkommens sind nicht die Möglichkeiten zur Reduzierung des MIV durch die verstärkte Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und durch die zunehmende Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger intermodaler Verkehrskonzepte berücksichtigt. Bei der Prognose der Hafen- und Güterverkehre sind weder der seit 2009 stagnierende Containerumschlag im Hafen Hamburgs noch die in den letzten Jahren verstärkte Verlagerung des Gütertransports auf

die Schiene berücksichtigt. Es sind daher auf der Grundlage aktueller Daten neue Prognosen zu erstellen und es ist zu prüfen, ob für das erwartete Verkehrs- und Güteraufkommen die geplante Autobahn A26 Ost zwingend erforderlich ist und es ist zu ermitteln, ob nicht alternative Verkehrskonzepte ohne den Bau der geplanten Autobahn für die Verkehrsabwicklung sinnvoller und angemessener wären.

Da die geplante A26 Ost überwiegend in Hochlage geführt wird und bei der Elbquerung eine Höhe von über 50 m erreicht, verbunden mit entsprechend langen Rampen, wird bei dieser Streckenführung im Harburger, Moorburger und Wilhelmsburger Bereich ein riesiges Gebiet verlärt und mit Schadstoffen belastet. Im gesamten Gebiet sind sowohl Naturschutz-, wie Wohngebiete betroffen. Die **Umweltverträglichkeit** des Vorhabens kann tatsächlich nicht vollständig von den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern geprüft werden.

Ungeachtet der Tatsache, dass wir das o. g. Verfahren für rechtsfehlerhaft und eine Wiederholung für notwendig halten, erheben wir folgende Einwendungen:

Lückenschluss im überregionalen Bundesverkehrsstraßennetz: Die Behauptung es handele sich um einen Lückenschluss ist falsch. Hiergegen sprechen folgende Faktoren: Die Verbindung der A7 und A1 besteht bereits im südlichen Raum über das Autobahndreieck Horst. Damit ist dieser Lückenschluss im Sinne der Begründung schon vorhanden!

Bündelung des West – Ost Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre: Die Bündelung des West – Ost Verkehrs erfolgt schon über das Horster Dreieck und wird sich nur durch die A26 Ost nach Norden verlagern. Das würde bedeuten, dass Verkehr in die Wohngebiete verlagert wird, der vorher über das Horster Dreieck abgewickelt wurde. Dieses Planungsziel ist nicht umweltverträglich und entspricht auch nicht den Zielen der Umweltpolitik Hamburgs.

Dieses Projekt ist mit dieser Trassenführung kontraproduktiv. Einen (nicht vorhandenen) Lückenschluss mit einer Autobahn im städtischen Bereich vornehmen zu wollen, die im Endeffekt nur wenige Kilometer einspart, in der Umsetzung jedoch eine Vielzahl von Schutzgütern verletzt, ist verkehrsplanerischer Unsinn, ist eine ungeheure Verschwendung von Steuermitteln und für die Betroffenen nicht hinnehmbar.

Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, **überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete**, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Moorburg und Wilhelmsburg. Mit Blick auf das Autobahnnetz südlich von Hamburg und den dort vorhandenen Verknüpfungen der Autobahnen stellt sich ohnehin die Frage, ob die durch den Lückenschluss erreichbaren Reisezeitverkürzungen die mit der A26 als Autobahn verbundenen Eingriffe und Aufwände rechtfertigen. Der Verkehr, der das Horster Dreieck in Richtung Osten passiert, wird diesen nicht über die A26 nehmen, da sich dort keine Zeitersparnis ergibt. Alle anderen Konstellationen stellen keinen wirtschaftlichen Vorteil dar, da die anderen Routen mit der bisherigen bestehenden Autobahn einen kürzeren Weg ergeben.

Bei der jetzt geplanten Route ergibt sich für den derzeitigen **Hafenverkehr** überwiegend kein Vorteil. Der Anreiz für den Schwerlastverkehr die neue Strecke zu nutzen ist gering. Die bestehenden West-Ostverbindungen über die Köhlbrandbrücke werden weiterhin genutzt und die Stadtteile Veddel und Wilhelmsburg werden durch die A26 nicht vom Schwerlastverkehr entlastet, allerdings werden

Moorburg, der Süden Wilhelmsburgs und Teile von Harburg durch zusätzliche Pendlerverkehre belastet.

Hamburg braucht eine **Stärkung des ÖPNV** statt immer mehr motorisierten Individualverkehr. Nach den Planungsunterlagen der A26-Ost wird ein hoher Anteil, der von den PKW gefahrenen Kilometern aus „induziertem Verkehr“ stammen. Dies wird den ÖPNV beeinträchtigen. Dieser Umstieg von der S-Bahn/ Metronom auf die Autobahn wird nach dem Bundesverkehrswegeplan als Nutzen, von 1/2 Milliarde Euro gerechnet, der die Autobahn mit begründet. Die Verlagerung von Personenverkehr von der S-Bahn auf eine neue Autobahn bringt Staus, Schadstoffe und Lärm auch mitten nach Hamburg und ist somit umweltpolitisch ein erheblicher Schaden und wird deshalb abgelehnt.

Die der Planung zu Grunde liegende prognostizierte Verkehrsbelastung der A26 Ost ist zu einem erheblichen Teil auf die **Verkehrsverlagerung vom ÖPNV auf die Straße** zurückzuführen. Erhebliche Anteile des Pendlerverkehrs werden laut dem Mobilitätsgutachten von Röhling aus dem Jahr 2012 vom ÖPNV auf die geplante A26 Ost verlagert werden, wenn nicht zeitgleich zum Bau der A26 ein massiver Ausbau des ÖPNV erfolgt. Da bislang kein konkretes Maßnahmenkonzept vorliegt und die erforderlichen Planungen zum Ausbau des ÖPNV von der Umsetzungsreife weit entfernt sind, muss davon ausgegangen werden, dass die im Gutachten befürchtete Verkehrsverlagerung auf die A26 Ost tatsächlich eintreten wird. Der erforderliche Ausbau des ÖPNV ist bisher nur reine Absichtserklärung (S3, S31, S32?), aber weder zeitlich noch finanziell gesichert. Der im Mobilitätsgutachten von Röhling geforderte Weiterbau der U4 bis nach Harburg, um die befürchteten Verlagerungseffekte zu verhindern, ist bis heute nicht Bestandteil der Ausbauplanung des ÖPNV der Stadt.

Ein weiterer Teil des prognostizierten Verkehrs besteht aus dem sogenannten **induzierten Verkehr**. Dieser zusätzlich generierte Verkehr entsteht qua Definition allein aufgrund des zusätzlichen Straßenangebots. Das bedeutet, die A26 Ost erzeugt zusätzlichen Verkehr, den es sonst nicht geben würde. Die zusätzliche Verkehrserzeugung im MIV und im Güterverkehr ist jedoch in hohem Maß klimaschädlich und gesundheitsgefährdend. Diese negativen Folgen sind daher ein zwingender Grund, den Bau der A26 Ost grundsätzlich zu unterlassen.

Von einer **Bündelung des Hafenerverkehrs** kann nicht die Rede sein, weil nach den Planungen der Hauptstrom nach wie vor über die Hafenhaupttroute Köhlbrandbrücke-Veddeler Damm verlaufen soll und bisher als Durchfahrstraßen genutzte Wohnstraßen wie die Harburger Chaussee und Kornweide keineswegs entlastet werden. Die Anschlussstelle Hohe Schaar ist erheblich weiter von den Umschlaggebieten des Hafens (u.a. Containerterminal Tollerort, geplanter Centralterminal Steinwerder) entfernt als die AS Waltershof und zudem nur über eine Klappbrücke zu erreichen.

Grundlage der A 26 - Ost Planung sind Prognosen von 2007, nach denen sich der **Containerumschlag** von damals fast 10 auf 18 Mio. TEU im Jahr 2015 erhöhen würde und zusätzliche Containerterminals in Steinwerder und Moorburg gebaut werden sollten, die nahe an der Trasse der A26-Ost gelegen hätten. Tatsächlich gab es überhaupt kein Wachstum des Containerumschlags, im Jahr 2015 waren es weniger als 9 Mio. TEU. Die Planungen für neue Containerterminals sind aufgegeben. In der Planung der A 26.Ost ist nur ein geringfügiger LKW-Anteil aus dem Hafen veranschlagt. Sie hat keinen relevanten Nutzen für den Hafenerverkehr. Zur Entlastung des Hafens ist vor allem eine neue Köhlbrandbrücke erforderlich. Darüber hinaus ist nicht untersucht, wie sich der Ausbau der Hafenbahn auf den Straßengüterverkehr auswirkt. Da der Umschlag im Hafen im Ergebnis seit langem in gleicher Größenordnung bleibt, bedeutet eine Verstärkung des Bahngüterverkehrs eine

Reduzierung des Straßengüterverkehrs. Diese Verlagerung des Güterverkehrs ist auch in Zukunft zu erwarten.

Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in Innerstädtischen Wohnquartieren: Weitere Zäsuren und Barrieren verträgt weder Moorburg, noch die Elbinsel nicht – ganz im Gegenteil, es muss um den Abbau von Barrieren gehen. Zusätzliche Verkehrsinfrastruktur, die wegen des Hafens erforderlich wird, ist deshalb vorrangig auch danach zu beurteilen, in welchem Maße sie innerhalb des Hafens abgewickelt werden kann. In keinem Fall darf zusätzliche Verkehrsinfrastruktur die Elbinsel weiter zerteilen und von ihren Uferbereichen trennen. Verkehrsprojekte sind auch danach zu beurteilen, ob sie das gesamtstädtische Entwicklungsziel des ‚Sprungs über die Elbe‘ fördern oder beeinträchtigen. Die Schaffung weiterer Zäsuren steht in eindeutigem Widerspruch zu diesem erklärten Ziel der Hamburger Bürgerschaft.

IGS 2013 stellt dazu fest: „Die neue Entwicklung Wilhelmsburgs sollte nicht durch eine zusätzliche Autobahn, die Hafenuferspanne, eingeschränkt werden. Eine neue Autobahn schafft einen künstlichen Staubsaugereffekt für den Verkehr und bedeutet eine zusätzliche Belastung für viele Menschen im Stadtteil.“ Eine Reduzierung der Schadstoff- und Lärmbelastung ist mit diesen Planungen nicht erreichbar.

Die A26 Ost belastet nicht nur den Menschen, sondern sie zerstört noch eines der wenigen Erholungsgebiete der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt. Allein, die durch die Maßnahme betroffenen 6000 Menschen in Kirchdorf-Süd sind ein weiteres wesentliches Argument gegen den Bau der A26Ost.

Hamburg braucht lebendige Stadtteile im Süden. Über 6000 Menschen in **Kirchdorf-Süd** – eine der großen Hamburger Wohnsiedlungen – sollen mitten im Autobahndreieck leben. Wilhelmsburg und Moorburg sind schon jetzt stark belastet von Verkehrsstraßen. Eine zusätzliche Autobahn (die Kornweide soll ja weiter erhalten bleiben) entlastet keine Wohnstraßen, sondern führt mehr Verkehr in die Stadtteile. Sie verschlechtert massiv die Lebensbedingungen in Wilhelmsburg und Moorburg. Ganz besonders gilt das für die große Wohnsiedlung Kirchdorf-Süd, die dann mitten im Autobahndreieck liegt. Eine Autobahn durch Wilhelmsburg hat auch für Harburg nicht den versprochenen Nutzen. Auch wenn der Verkehr auf der B73 leicht reduziert wird, bleibt die Trennwirkung der Buxtehuder Straße aufgrund ihrer Lage als Doppeltrasse mit der Bahn bestehen.

In den Unterlagen wird eine Entlastungswirkung für Wilhelmsburg behauptet, obwohl gerade die Wohnstraßen keine Entlastung oder sogar zusätzliche Belastungen durch die A26 Ost erfahren. Die Zerschneidungswirkung wird erhöht durch das Nebeneinander der immer stärker befahrenen Hafenbahn, der vierspurigen Autobahn, sowie der hoch belasteten Kornweide. Die Schaffung von zusätzlichem Wohnungsbau im Süden der Elbinsel ist auf dieser Basis ausgeschlossen.

In der Linienbestimmung von 1999 heißt es z.B. in Bezug auf die Südtrasse, die damals noch ohne **Tunnel und Trog** vorgesehen war: „Die Südtrasse ist aus Umweltsicht ungünstiger zu beurteilen als die Nordtrasse und Diagonaltrasse- West. Konfliktschwerpunkte bestehen in Moorburg ...und im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg. ...Im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost entstehen u. a. Verluste von Wohngebäuden an der Kornweide, Verlust von Erholungsflächen, Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland), Beeinträchtigungen von Wohnungsbau- und Erholungsflächen durch Verlärmung und Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigungen. ...Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild“. und: „Aus städtebaulicher

Sicht gehen von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen sowohl für die heutige Nutzungsstruktur (Zerschneidung in Wilhelmsburg-Süd/ Komweide) als auch für die langfristigen Entwicklungsperspektive in Moorburg (Hafenerweiterung), Kirchdorf-Mitte/Nord (Wohnungsbau) und in Wilhelmsburg-Süd/Ost Landschaftsraumentwicklung) u. a. Daher kann die Südtrasse aus städtebaulicher Sicht nicht empfohlen werden.“ Diese Beurteilung in der Linienbestimmung von 1999 ist vor dem Hintergrund wieder aktuell, da die Deges in ihren neueren Planungen zwar noch einen Tunnel unter der Bahn und der Siedlung Katenweg vorsieht, jedoch die weitere Trasse ebenerdig plant. Eine Trogführung der Trasse ist nicht mehr vorgesehen. Damit entfällt die in der Linienbestimmung genannte maßgebliche Begründung für die Südvariante.

„Die Südvarianten weisen deutlich geringere Konflikte mit vorhandenen Wohn- und Erholungsfunktionen auf, da die Trassen im Bereich Kornweide in Tunnel/ Troglage ausgeführt werden.“(Antrag auf Änderung der Linienbestimmung S. 80)

Die Wahl der Südvariante wird in der UVS zur Linienbestimmung (Seite 203) damit begründet, dass durch den Tunnel Kornweide und die weitere Trogstrecke bis zur A1 die freie Schallausbreitung in dem östlichen Streckenabschnitt erheblich reduziert wird und daher im Süden von Wilhelmsburg sowohl tags als auch nachts nur im Bereich einzelner Wohngebäude die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erreicht werden. Die bislang bekannten Planunterlagen zum Abschnitt 6c weichen von der linienbestimmten Variante allerdings aufgrund der Verschiebung und Kürzung des Tunnels und wegen des vollständigen Entfalls des Trogs so eklatant ab, dass die im Linienbestimmungsverfahren getroffene Bewertung der Lärmbetroffenheit nicht mehr gültig ist. Die Linienbestimmung ist damit insgesamt als fehlerhaft zu bezeichnen. Die Ermittlung und der Vergleich der Lärmbetroffenheit ist daher auf der Grundlage der derzeitigen Planung erneut durchzuführen.

Fazit: Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Autobahn durch den Hafen und die Elbinseln. Ihr Schaden überwiegt einen möglichen Nutzen.

1. Eine Ost-West-Autobahn entlastet die Hamburger Innenstadt nicht.
2. Die für 2025 angenommenen Verkehrsverhältnisse, erfordern nicht den Bau einer neuen Autobahn.
3. Eine Ost-West-Autobahn ist für den Hafenverkehr nicht notwendig, sondern es gibt Alternativen mit einer stadtverträglichen Optimierung der vorhandenen Straßen.
4. Eine Ost-West-Autobahn schließt keine Autobahnnetzlücke. Eine Umfahrung über Maschen bzw. Kaltenkirchen (A20) ist stadtverträglicher und zugleich zumutbar.
5. Eine Ost-West-Autobahn belastet ganz Hamburg und vor allem Bostelbek, Moorburg und die Elbinseln mit erheblichem zusätzlichem Verkehr und damit auch mit zusätzlichem Lärm, CO₂ und Feinstaub.
6. Eine neue Autobahn ist wirtschaftlich nicht vertretbar, bringt geringen Nutzen für die Benutzer und großen Schaden für die Umwelt und die AnwohnerInnen.

Aus all diesen Gründen erheben wir Einwendungen gegen die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen zur A26 Ost.