

Absender:

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation
Rechtsamt, Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Einwendung gegen die Planung der A26-Ost insgesamt (Hafenquerspange) und des Abschnitts 6a

Sehr geehrte Damen und Herren,

diese Einwendungen erfolgen auch vor dem Hintergrund einer fehlerhaften Linienbestimmung mit unzulässiger Abschnittsbildung.

Die sogenannte Nordvariante der Hafenquerspange mit der Querung des Köhlbrands parallel zur Köhlbrandbrücke wurde 1999/2005 als Vorzugsvariante bestimmt und die geplante Südvariante mit der Köhlbrandquerung parallel zur Kattwykbrücke als schlechteste aller geprüften Varianten verworfen. Die Gesamtbewertung wurde so zusammengefasst: „Die Bewertung der Varianten für die geplante Bundesautobahn A 252 (Hafenquerspange) in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Städtebau und Kosten gibt in jedem dieser Wirkungsbereiche Vorteile für die Nordtrasse. Daher ist die Nordtrasse in Vergleich mit den übrigen Varianten die zu bevorzugende Lösung“

Die seit 2005 durchgeführte Überprüfung der Varianten führte 2009 zum gegenteiligen Ergebnis. Die Gründe sind sachgerecht nicht nachvollziehbar. Wenn sich innerhalb so weniger Jahre tatsächlich die Sachlage derart gravierend geändert hätte, sollte das durch überprüfbare Fakten dargelegt werden können. Solche Belege fehlen. Außerdem würde sich dann die Frage stellen, ob 2017 die Gründe für die neue Linienbestimmung im Lichte inzwischen veränderter rechtlicher Anforderungen sowie unzutreffender Prognosen für die Hafen- und Verkehrsentwicklung noch tragfähig sind. Eine entsprechende Prüfung liegt nicht vor. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Linienbestimmung für die Hafenquerspange/A26 Ost nicht aus sachgerechten, sondern rechtswidrig aus sachfremden politischen Überlegungen verändert wurde.

So wurde bei der neuen Linienbestimmung das Schutzgut Wasser ausgeblendet (Tab. 10, Variantenvergleich – Umweltverträglichkeit, Erläuterungsbericht A 26 Ost 6a). Tatsächlich führt die nun bevorzugte Trasse durch ein faktisches Wasserschutzgebiet und über Spülfelder, im Abschnitt 6a das Spülfeld Moorburg Mitte, im Abschnitt 6b das Spülfeld Moorburg Ost, mit unvermeidbaren Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung und Belastungen des Grundwassers durch Porenwasser aus den Spülfeldern. Beide Spülfelder enthalten schadstoffbelasteten Elbschlick, der durch die langjährige Nutzung der Felder zur Schlicktrocknung weiter mit Schadstoffen angereichert ist. Die Schadstoffbelastung hat auch die natürlichen Weichschichten unterhalb der Spülfelder erfasst, die inzwischen vollständig im Grundwasser liegen. Durch die Baumaßnahmen und damit verbundene Auflasten und durch Rampen ist der Eintritt von Schadstoffen durch Porenwasser in das Grundwasser praktisch unvermeidbar. Wo Gründungen für Brücken, Rampen und Unterführungen erforderlich sind, werden Verschleppungen von Schadstoffen ins Grundwasser auftreten. Die durch die Überbauung der Spülfelder zu erwartenden Belastungen werden auch bei sehr kostenintensiven Sicherungsverfahren nicht zu vermeiden sein. Schadstoffbelastungen werden sich auch für Oberflächenwasser ergeben. Nicht oder nur unzureichend berücksichtigt wurde das Schadstoffprofil, obwohl dazu Untersuchungen vorliegen.

Die mit den Spülfeldern verbundenen Probleme haben dazu geführt, dass das Gebiet nicht als Wasserschutzgebiet ausgewiesen wurde, obwohl es fachlich erforderlich wäre. Im betroffenen Gebiet wird aus insgesamt 5 Brunnen Trinkwasser aus allen drei Grundwasserleitern gefördert. Zwei Brunnen, die gemäß Planung zu überbauen sind, sollen stillgelegt werden. Ob, wo, wann und mit welchen Kosten dafür Ersatz geschaffen wird, spielte weder bei der Linienbestimmung eine Rolle noch ist es den ausgelegten Unterlagen zu entnehmen. Das Gleiche gilt für die Gefährdung und den Schutz der drei anderen Brunnen. Aussagen und Untersuchungen zum Problem hydraulischer Verbindungen zwischen den Grundwasserleitern liegen nicht vor. Solche Verbindungen bestehen nachweislich im Gebiet. Die Probleme werden offensichtlich verdrängt, um die Südvariante der Hafenquerspange durchzusetzen. Im dritten Planungsabschnitt wird durch den offenen Bau des Tunnels der erste Grundwasserleiter auf der

Gesamtlänge vollständig unterbrochen. Das wird weitgehend irreversibel sein und zu unkalkulierbaren Änderungen der Grundwasserströme und damit auch Grundwasserstände im Gebiet führen. Die Planer verfügen, gemessen an den Ausführungen auf einer Veranstaltung in Kirchdorf, über keine Erfahrungen und haben auch keine annähernd konkreten Vorstellungen zur Lösung der Probleme.

Mit Aussagen im Erläuterungsbericht „Es kommt nicht zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser“ werden die Probleme verniedlichend bestätigt. Bei einer gerichtlichen Überprüfung am Maßstab des Wasserhaushaltsgesetzes muss die Planung scheitern. Offensichtlich sind die Planer davon ausgegangen, dass außer der Freien und Hansestadt Hamburg und den Hamburger Wasserwerken niemand in dieser Sache klagen kann. Das hat sich seit November 2016 geändert.

Die Maßnahmen zum gesetzlich erforderlichen Schutz des Grundwassers werden kostenintensiv sein, und auch nach eigenen Aussagen Grundwasserbelastungen nicht vermeiden können. Allein diese Probleme hätten bei einer fachgerechten Linienbestimmung das Aus für die nun geplante Südvariante bedeuten müssen.

Die Aufteilung des Linienverlaufs der A26-Ost in die Abschnitte 6a, 6b und 6c ist nicht hinreichend begründet und daher unzulässig. Der Abschnitt 6a weist keine eigenständige Verkehrsfunktion auf, die nicht bereits jetzt in gleicher Leistungsfähigkeit vorhanden wäre. Üblich sind beim Autobahnbau Abschnittsbildungen mit einer Länge von ca. 10 km. Bei einer Verbindungsautobahn mit einer Gesamtlänge von nur etwa 8 km ist es geboten, die Planfeststellung für die gesamte Strecke in einem Verfahren durchzuführen. Zwingende Gründe für eine Abschnittsbildung liegen nicht vor und werden auch nicht genannt. Offensichtlich sollen die Probleme aus der Linienbestimmung durch Zwangspunktbildung im Sinne der sogen. Salamtaktik überwunden werden. So ergeben sich die Belastungen für die Wohnbevölkerung in Moorburg-Mitte und Bostelbek aus den Abschnitten 6a und b. Zieht man die Belastungen aus der Verbreiterung der A7 und der ebenfalls geplanten Hafenbahn hinzu, sind Betroffene gezwungen, sich zeitnah mit vier Planfeststellungen auseinanderzusetzen. Auch dieses Problem und die damit verbundene Gesamtbelastung werden vernachlässigt. Dies betrifft vor allem die Schutzgüter Mensch und Landschaftsbild.

Nicht berücksichtigt oder vernachlässigt wurden und werden Belastungen der Kirchengemeinden in Moorburg und Kirchdorf. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Kirche, zum Friedhof und Gemeindehaus soll eine Rampe für die Autobahnbrücke parallel zur Kattwykbrücke entstehen. Die Rampe wird bei der Kirche so hoch wie ihr Turm sein. Diese massive Änderung des Landschaftsbildes wird erstaunlicher Weise vernachlässigt, weil ein „Wahrzeichen für Hamburg“ entsteht. Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Schattenbildung werden das kirchliche Leben dauerhaft beeinträchtigen. In Kirchdorf müssen Gräber verlegt werden und die jahrelangen Bauarbeiten am Tunnel werden die Ruhe des Friedhofs massiv stören. Auch der nun vorgesehene offene Tunnelbau durch ein Wohngebiet hätte bei der Variantenentscheidung berücksichtigt werden müssen. Er wird zu einer Vertreibung der betroffenen Wohnbevölkerung führen, soweit sie es sich finanziell leisten kann.

Die Belastungen der Trasse für die anliegende Industrie hätte ebenfalls berücksichtigt werden müssen.

Insgesamt ist zu fragen, warum Wirtschaftssenator a, D. Gedaschko nicht recht hat (Die Welt, 7.7.2007): „Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsaugereffekt geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus.“

Im Übrigen werden die Einwendungen des NABU, der betroffenen Kirchengemeinden sowie Wasser- und Bodenverbände übernommen.

Hamburg, den

Unterschrift