



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

Hamburg, 17.4.2017

Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen A26 AK Hamburg-Süderelbe-AD/AS Hamburg Stillhorn; geplanter Neubau der A26 Ost („Hafenpassage“) Abschnitt 6a (VKE 7051) AK HH-Süderelbe (A7) bis AS HH-Hafen Süd (Moorburg östlich A7)

Hier: Unsere Einwendungen 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. Damit erfolgen diese Einwendungen auch vor dem Hintergrund einer fehlerhaften Linienbestimmung mit unzulässiger Abschnittsbildung.

Der Kern unserer Einwendung ist das beigefügte, von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg bei Prof. Michael Rothschuh in Auftrag gegebene, **„Bürger*innen- Gutachten zur A26-Ost (Hafenquerspange) in Hamburg“**, mit dem Titel **„ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN 26-OST“**, April 2017.

In einer detaillierten Analyse legt Michael Rothschuh die rechtsfehlerhaften Grundlagen der Planung für die A26-Ost ausführlich dar:

1. **Der Hafenverkehr braucht keine neue Autobahn.** Die der Planung zu Grunde liegenden Prognosen für Containerumschlag und LKW-Verkehr sind mittlerweile völlig überholt. Die A26-Ost als „Hafenpassage“ passiert den Hafen weit abseits der zentralen Verkehrsströme im Hafen. Was der Hamburger Hafen braucht, ist die Konzentration der Bundesmittel auf die Optimierung der Haupt-Hafenroute: Eine Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke einerseits und ein Wohnort-schonender Tunnel südlich der Veddel andererseits verbessern langfristig die Anschlüsse an das Bundesfernstraßennetz - sowohl im Westen an die A7 als auch im Osten an die A252/A1. Darüber hinaus steht das geforderte „redundante Straßennetz“ im Süden des Hafens bereits kurz vor der

Fertigstellung: Mit der neuen Querung über die Rethelände und die 2. Kattwykbrücke wird derzeit ein zusätzlicher Bypass an die A7 weiter im Süden realisiert.

2. **Die A26-Ost zieht Pendlerverkehr von der S-Bahn auf die Straße.** Alle sind sich einig, dass es Ziel einer Europäischen Umwelthauptstadt in der Verkehrspolitik sein muss, den Anteil an Motorisiertem Verkehr im Großraum Hamburg und in der Hamburger Innenstadt zu reduzieren. Die A26-Ost verlief direkt parallel zur S-Bahn Richtung Buxtehude und Stade und würde Pendler wieder verstärkt auf die Straße ziehen und damit das Gegenteil bewirken: Im Ergebnis gäbe es in Hamburg nicht weniger sondern mehr an CO₂, Lärm, und gesundheitsschädlichen Abgasen. Die Autobahn rechnet sich allerdings nur mit einem auf diese Weise „induziertem Verkehr“.
3. **Die A26-Ost ist kein „Lückenschluss“ im Autobahnnetz.** Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, Bundesfernstraßen nicht mehr mitten durch urbane Ballungsräume zu führen. Dieser Fehler wurde bei der A7 gemacht und das führt jetzt zu einer millionenschweren Stadtrenovierung mit Autobahndeckeln über die A7 in Hamburger Westen. Um einen vergleichbaren Fehler im Hamburger Süden zu verhindern muss der Planungsraum für die A26 groß genug gewählt werden. Dabei wird deutlich, dass eine Verbindung zwischen A7 und A1 in Maschen im Süden der Stadt bereits existiert. Für Fernverkehre stellt diese Verbindung einen zumutbaren Umweg dar und die von Westen kommende A26 kann über diese „südliche Hamburger Umgehung“ auf die A1 geführt werden.
4. **Eine zusätzliche Autobahn durch die Stadt gefährdet Wohnungsbau und Stadtentwicklung.** Ohne Autobahn könnte Moorburg wieder eine Perspektive als attraktiver Ort zum Wohnen entwickeln und die Lebensqualität in Bostelbek langfristig verbessert werden. Im Süden der Elbinsel Wilhelmsburg schlummert erhebliches Potential für Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Dafür gibt es eine ganze Reihe von Vorplanungen und Potentialanalysen. Vor allem aber gilt es Gesundheit und Lebensqualität für die Menschen im Wilhelmsburger Süden und in Kirchdorf zu schützen. Allein in Kirchdorf- Süd leben über 6000 Menschen – bisher direkt an der A1 – ohne jeden Lärmschutz.
5. **Die A26-Ost gefährdet Natur-, Umwelt- und Klimaschutz.** Beim Vergleich der Alternativen bei der Linienbestimmung wurde die jetzt geplante Südtrasse hinsichtlich Natur- und Umweltbelastung eindeutig am schlechtesten bewertet. Das gilt nicht nur für Flora und Fauna in dem wertvollen Moorgürtel südlich von Moorburg. Auch der Verlust an Grün- und Naherholung an der Wilhelmsburger Süderelbe, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Naturschutzgebiet Heuckenlock, wären erheblich. Dazu kommen gravierende Eingriffe mit noch nicht übersehbaren Folgen in den Wasserhaushalt, sowohl in Moorburg als auch in Kirchdorf.
6. **Ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt eher unter 1,0 als bei 3.3.** Die behauptete Kosten-Nutzen-Relation ist reine Fantasie. Die schwierigen Bodenverhältnisse sind der Hauptfaktor, der die Kosten für die hinsichtlich des Baugrundes vergleichbare Wilhelmsburger Reichsstraße von den ursprünglichen 67,5 Millionen auf jetzt 235 Millionen hochgetrieben hat. Die Kosten für die geplante Hochbrücke sind im Vergleich zu ähnlichen Brückenbauwerken völlig unrealistisch beziffert. Die Tunnelbauwerke sind noch überhaupt nicht kalkulierbar.

Resümee des Gutachtens:

- 1. Notwendig ist eine Neuberechnung der Kosten nach dem gegenwärtigen Planungsstand, den Regeln des kostenstabilen Bauens und anhand der Erfahrungen mit dem parallelen Bauprojekt der B75 Wilhelmsburger Reichsstraße.*
- 2. Notwendig ist eine kritische Prüfung der Prognosen sowohl für den Containerumschlag, den Hafenerverkehr sowie den allgemeinen Verkehr*
- 3. Erforderlich ist ein Sondergutachten zum „induzierten Verkehr“ und „impliziten Nutzen“ auf der A26-Ost.*
- 4. Ein Gesamtmobilitätskonzept muss aus den Anregungen des TCI-Modells (Röhling 2012) anhand der aktuellen Entwicklungen erarbeitet werden.*
- 5. Besonders wichtig ist ein kurzfristiges, mittelfristiges und langfristiges Konzept für einen ÖPNV, der für alle geeignet ist.*

Hervorgegangen aus der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg ist unser Verein seit 2002 eine feste Größe beim Engagement für gute Lebensbedingungen, ein gesundes Lebensumfeld und positive Zukunftsperspektiven für die über 50 000 Menschen, die auf der Elbinsel Wilhelmsburg zu Hause sind.

Die 2001/2002 von engagierten Einwohnergruppen erstrittene Zukunftskonferenz markierte eine Zeitenwende. „Zukunftsplan statt Autobahn“ war das Motto einer großen Demonstration gegen die seit 1999 wieder aktuell betriebene Hafenerquerspanne. Dieses Motto war der Ausgangspunkt der Zukunftskonferenz. Folglich stand die Auseinandersetzung mit der Autobahnplanung und ihren möglichen Alternativen auch im Mittelpunkt dieser Konferenz.

Über Jahrzehnte waren große Infrastrukturprojekte das Schicksal der Elbinsel im Hinterhof der Hansestadt. Die Aktiven der Zukunftskonferenz setzten das Engagement früherer Bürgergruppen fort, die in der Vergangenheit erfolgreich gute Lösungen mit dem Hamburger Senat durchsetzen konnten:

- Eine Bündelung der Schienenverkehre statt einer geplanten separaten Güterumgehungsbahn (1977)
- Eine aufwändige Sicherung des mit Dioxin verseuchten Giftberges in Georgswerder statt einer drohenden Evakuierung ganzer Stadtteile (1984)
- Eine Verlagerung der Müllverbrennungsanlage in das Industriegebiet westlich der Elbe statt des geplanten Standortes in Wilhelmsburg (1995)
- Positiv auch das Versprechen des Bürgermeisters Klaus von Dohnanyi auf einer großen Protestveranstaltung in Wilhelmsburg 1984 zur Hafenerquerspanne: „Die über Wilhelmsburg geplante Autobahn wird nicht gebaut!“

Mit dem „Sprung über die Elbe“ (ab 2004) und der Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg (2006-2012) sollte Wilhelmsburg langfristig als ein guter Ort zum Leben qualifiziert werden.

10 Jahre lang hat unser Verein – gemeinsam mit vielen anderen - mit jährlichen Spreehafenfesten für den Abbau des Zollzaunes am Nordufer der Elbinsel gekämpft und damit auch der geplanten Hafenerquerspanne, die dort in Hochlage geplant war, eine Absage erteilt. Mit dem Fall des Zollzaunes 2010 sollte auch die jahrzehntelange Ausgrenzung und Benachteiligung eines ganzen Stadtteiles überwunden werden und Wilhelmsburg Anschluss an die innere Stadt finden.

Dass gleichzeitig quer über die Insel, in die im Rahmen des Sprungs über die Elbe gerade über eine Milliarde für bessere Lebensbedingungen investiert wurde, unverändert an der Autobahnplanung festgehalten wird, erscheint als absurder Rückfall, als völlig aus der Zeit gefallenes Projekt.

So erklärt sich die zentrale Rolle, die das Autobahnthema für unseren Verein hat:

2002: ausführliche Kritik an der Autobahnplanung und Entwicklung zukunftsweisender Lösungen im Personen – und Güterverkehr – dokumentiert im „Weissbuch“ der Zukunftskonferenz.

2003: Internationale Entwurfswerkstatt zum Sprung über die Elbe mit alternativen Plänen ohne Hafenuferspange

2000 bis 2010: jährliche Spreehafenfeste mit Schwerpunkt gegen die Autobahnplanungen

2007: Karnevalsdemonstration mit der Hafenuferspange als zentrales Thema

2007 Broschüre: „Denkschrift: „Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte“

2009: Zwei Großdemonstrationen gegen die drohende Autobahnisierung der Elbinsel

2009: Durchsetzen einer „kooperativen Beteiligung“ mit der zuständigen Senatorin Anja Hajduk und Erklärung der Bürgergruppen gegen die Autobahnpläne des Senats (9.11.2009)

2011, 27. Januar: Einwohnerversammlung und Wahlprüfstand mit den Autobahnplänen als einem zentralen Wahlprüfstein. U.a. mit Michael Neumann, SPD, Anja Hajduk, Grüne
2009, 2010, 2011, 2013: „Pegelstände“ und Wahlprüfstände – mehrere Veranstaltungen zur Linienbestimmung und zu Verkehrsalternativen im Hamburger Süden – mit Vertretern von Politik und Verwaltung.

2014: Ablehnung der Autobahnpläne und mögliche Alternativen im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens „Perspektiven“, mit einem „Ergebnisbericht“ für Politik und Verwaltung

2016: Intensive Auseinandersetzung mit dem Thema vor dem Beschluss im Bundesverkehrswegeplanes 2030, mehrere Schreiben an Politik und Verwaltung.

2017: Bildung eines „Bündnis Verkehrswende Hamburg“ sowie eine Kampagne für Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu Abschnitt 6a.

Die Projektziele sind mit der vorliegenden Planung nicht zu erreichen.

Mit den von uns vorgeschlagenen Alternativen können die Ziele realisiert werden.

Im Erläuterungsbericht für den Neubau der A26-Ost werden folgende Projektziele genannt:

„Mit dem Neubau der A 26-Ost werden somit folgende Projektziele verfolgt:

- *Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz*
- *Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenerkehre*
- *Entlastung innerstädtischer Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen*
- *Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens*
- *Schaffung eines redundanten Straßennetzes“*

Wir bestreiten, dass diese Ziele mit der vorliegenden Planung zu erreichen sind. Dagegen werden in unserem Bürgergutachten alternative Lösungen vorgeschlagen, mit denen die genannten Ziele realisiert werden können:

- **Es gibt keine Lücke zwischen A7 und A1 im Großraum Hamburg.** Eine Verbindung zwischen diesen beiden Nord-Süd-Trassen existiert bereits mit dem Maschener Teilstück der A39. Diese Verbindung liegt nur wenige Kilometer südlich und entspricht dem südlichen Teil eines Autobahnringes um Hamburg herum. Diese Umfahrung ist auch für den Fernverkehr zumutbar. Der Abstand zur Hamburger Innenstadt ist mit den Autobahnringen in anderen Großstädten durchaus vergleichbar. Für den überregionalen Verkehr über die A26-West ist eine Zusammenlegung und bei Bedarf ein Ausbau der vorhandenen Fernstraßen eine Lösung und entspricht dem Prinzip „Ausbau vor Neubau“ des BVWP 2030.
- **Der Ost-West-Verkehr** kann wie beschrieben über die vorhandenen Trassen gebündelt werden. **Eine Bündelung mit einer Trassierung quer durch den Hafen wäre für diesen dagegen kontraproduktiv**, weil er damit in hohem Maße durch Hafen-fremde Verkehre belastet würde. **Der Hafen braucht vor allem** eine Optimierung seiner Anschlüsse an das Fernstraßennetz. Dies wäre im Westen der Haupt-Hafenroute eine Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke und im Osten ein Tunnel südlich der Veddel mit Anbindung an die A252/A1, wie oben beschrieben.
- **Eine Entlastung innerstädtischer Quartiere durch die A26-Ost ist in der Regel nicht zu erwarten.** Nur für die B73 ist dies rechnerisch darstellbar. Sowohl die direkt betroffenen Quartiere Moorburg, Bostelbek, Wilhelmsburg-Süd und vor allem Kirchdorf als auch die Hamburger Innenstadt müssen mit der A26-Ost mit einer erheblichen Zunahme von Lärm und Schadstoffemissionen rechnen. Der Grund liegt im sog. „Staubsaugereffekt“ (ehem. Senator Gedaschko), mit dem zusätzlicher Verkehr induziert wird (im Wesentlichen durch Verlagerung vom ÖPNV). Damit würden Hamburgs Ziele zur Verbesserung für Klima, Umwelt und Schadstoffe in hohem Maße konterkariert. Unsere verkehrsübergreifenden Alternativen setzen auf eine Reduktion des MIV und eine Stärkung des ÖPNV und sind die einzige Möglichkeit, die Klima- und Schadstoffziele Hamburgs zu unterstützen.
- **Für die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens hat die A26-Ost keine relevante Bedeutung.** Über die Haupt-Hafenroute, im Hamburger Koalitionsvertrag zu Recht als „Lebensader des Hafens“ bezeichnet werden 90 Prozent aller Hafenverkehre abgewickelt und an das Fernstraßennetz angebunden. Die vorhandenen Mittel müssen auf die Optimierung dieser Anbindungen zur A7 im Westen und zur A1 im Osten gerichtet sein mit den Maßnahmen wie oben beschrieben. Die A26-Ost als „Hafenpassage“ passiert den Hafen weit im Süden und hat dort für die Hafenverkehre auch nur marginale Bedeutung. Eine zusätzlich Belastung für die Straßen im Hafen ergibt sich vor allem durch ortsfremden PKW-Verkehr.
- **Ein redundantes Straßennetz** ist im Hafen derzeit im Bau und wird demnächst ohne Autobahn bereits fertiggestellt sein: Mit den neuen Brücken für Schiene und LKW über die Rethe sowie eine zusätzliche Brücke über den Kattwyk entsteht im Süden des Hafens bereits ein redundantes Straßennetz, das eine südliche Ausweichstrecke für den Hafenverkehr bedeutet. Nach den Regeln kostenstabilen Bauens ist nicht darstellbar, warum weitere 1-2-3 Milliarden in ein zusätzliches Straßennetz investiert

werden soll. Die vorhandenen Mittel sind effektiver zur Optimierung der Haupt-Hafenroute einzusetzen – wie oben beschrieben.

Der Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg schließt sich damit auch den Schlussfolgerungen des Bürger-Gutachtens von Prof. Michael Rothschuh an:

„Die A26-Ost darf nicht gebaut werden. Stattdessen sind die Alternativen voran zu bringen:

- *Planung einer Nachfolge der Köhlbrandbrücke mit Hilfe von Bundesmitteln,*
- *Anbindung der Haupt-Hafenroute an die B75/A1 durch einen Tunnel sowie*
- *Verstärkung der S-Bahn, Erweiterungen des ÖPNV, Verbesserungen im Radverkehr“*

Im Übrigen übernehmen wir die Einwendungen des NABU-Hamburg, der betroffenen Kirchengemeinden sowie der Wasser-und Bodenverbände.

Für den Vorstand:

Dirk Holm

Manuel Humburg