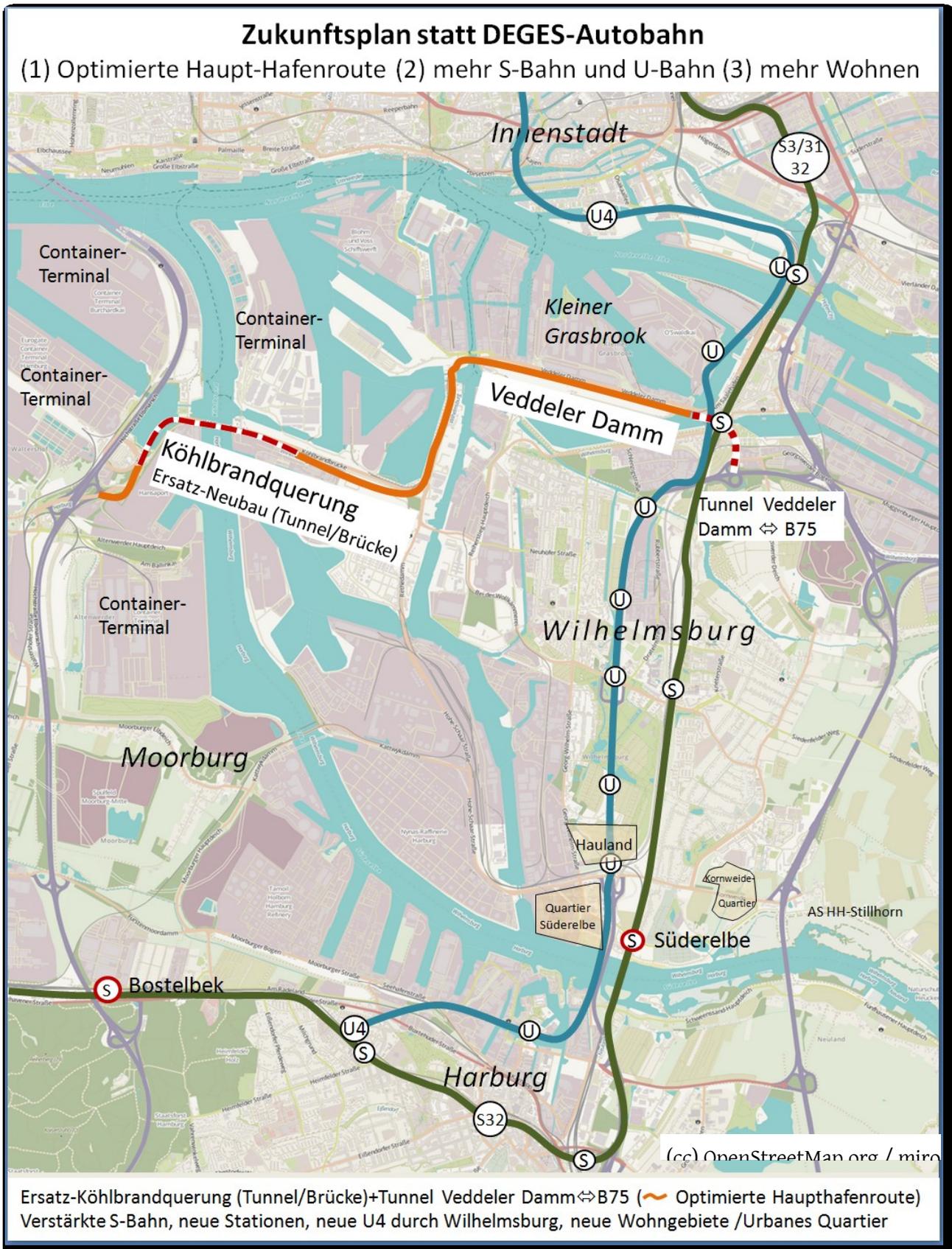


ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN 26-OST

BÜRGER*INNEN-GUTACHTEN ZUR A26-OST (HAFENQUERSPANGE) IN HAMBURG



von Michael Rothsuh, April 2017,

im Auftrag von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V., Hamburg, www.zukunft-elbinsel.de

INHALT

INHALT	2
1 ZUSAMMENFASSENDE THESEN	4
1. DER HAFENVERKEHR BRAUCHT KEINE NEUE AUTOBAHN.	5
2. DIE A26-OST ZIEHT PENDLERVERKEHR VON DER S-BAHN AUF DIE STRAÙE.	5
3. DIE A26-OST IST KEIN „LÜCKENSCHLUSS“ IM AUTOBAHNNETZ.	6
4. EINE ZUSÄTZLICHE AUTOBAHN DURCH DIE STADT GEFÄHRDET WOHNUNGSBAU UND STADTENTWICKLUNG.	6
5. DIE A26-OST GEFÄHRDET NATUR-, UMWELT- UND KLIMASCHUTZ.	6
6. EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNIß LIEGT EHER UNTER 1,0 ALS BEI 3.3.	6
RESÜMEE.....	7
2 DATEN ZUR GESCHICHTE DER HAFENQUERSPANGE	8
3 WILHELMSBURGER*INNEN UND DIE HAFENQUERSPANGE	11
3.1 WAS IN HAMBURG NICHT GEHT, MACHEN WIR IN WILHELMSBURG	11
3.2 DIE HAFENQUERSPANGE IST DIE „LÖSUNG“ — ABER WAS IST DAS PROBLEM?	11
3.3 GELD SPAREN? — DAS IST ZU TEUER	13
3.4 AUTOBAHNEN ZAHLT DER BUND, GUTE VERKEHRLÖSUNGEN ZAHLT HAMBURG SELBST □□	13
3.5 KEINE AUTOBAHN DURCH WILHELMSBURGS NORDEN — DIE HAFENQUERSPANGE 1939—2008.....	14
3.6 JENSEITS DER „AUTOGERECHTEN STADT“: ALTERNATIVEN ZUR HAFENQUERSPANGE	16
3.7 DER KURZE MOMENT DES SIEGES ÜBER DIE HAFENQUERSCHLANGE.....	16
3.8 MIT SCHWARZ-GRÜN ZURÜCK ZU DEN AUTOBAHNPLÄNEN DES 20. JAHRHUNDERTS	17
3.9 BÜRGER*INNEN-BETEILIGUNG?	17
4 VON DER LINIENBESTIMMUNG 2010 BIS ZUR PLANFESTSTELLUNG 2017	21
4.1 LINIENBESTIMMUNG 2010/2011	22
4.2 HAMBURGS ANMELDUNG DER HQS ZUM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN, 2013.....	23
4.3 DARSTELLUNG DER A26-OST IM BVWP 2030, 2016.....	27
4.4 AUSLAGE DER PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGEN 2017.....	28
5 DER HAFENVERKEHR BRAUCHT KEINE NEUE AUTOBAHN.....	29
5.1 ENTWICKLUNG DES HAFENVERKEHRS	29
5.2 „PROGNOSEN“ – DURCH TATSACHEN BEGRÜNDETE VORAUSSAGEN ODER IDEOLOGIE?	32
5.3 NÜTZT EINE AUTOBAHN DEM HAFEN?	35
5.4 ALTERNATIVE ZUR A26-OST: OPTIMIERUNG DER „LEBENSADER“ HAUPT-HAFENROUTE UND NACHFOLGELÖSUNG FÜR DIE KÖHLBRANDBRÜCKE.	36

6	HAMBURG BRAUCHT MEHR ÖPNV UND NICHT MEHR MOTORISIERTEN PENDLERVERKEHR	39
6.1	„IMPLIZITER NUTZEN DURCH ZUSÄTZLICHE MOBILITÄT“ (NI), BEGÜNSTIGT DIE VERLAGERUNG VOM ÖPNV ZUM MIV.....	39
6.2	VERLAGERUNG VON DER S_BAHN AUF DIE A26-OST.....	40
6.3	ALTERNATIVE: AUSBAU DES ÖPNV	40
6.4	BESSERER SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) HOLT PENDLER VON DER STRAÙE ZUR BAHN.....	41
7	DIE A26-OST IST KEIN „LÜCKENSCHLUSS“ IM AUTOBAHNNETZ.	42
8	EINE NEUE STADTAUTOBAHN GEFÄHRDET WOHNUNGSBAU UND STADTENTWICKLUNG. 44	
8.1	BUNDESKABINETT STREICHT BEHAUPTUNG EINER STÄDTEBAULICHEN WIRKUNG DER A26-.OST	44
8.2	STADTAUTOBAHNEN ZERSTÖREN WOHNBAUPERSPEKTIVEN.	45
8.3	DIE ALTERNATIVE IST VOR ALLEM VERBESSERTER SPNV:.....	47
8.4	AUCH FÜR WILHELMSBURG GILT: „OHNE DACH IST KRACH“	47
8.5	NEUESTE PLANUNG: DER AUTOBAHN-TROG IN KIRCHDORF UND FINKENRIEK VERSCHWINDET –	48
9	DIE A26-OST GEFÄHRDET DIE UMWELT UND DEN KLIMASCHUTZ.....	55
9.1	DIE DOSSIERS ERLAUBEN KEINE SACHGERECHTE STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG (SUP).	55
9.2	EINE SUP DER A26-OST MUSS DIE BEEINTRÄCHTIGUNGEN VON SCHUTZGÜTERN UNTERSUCHEN.	55
9.3	VERNÜNFTIGE ALTERNATIVEN SIND BEI DER LINIENBESTIMMUNG NICHT GEPRÜFT.	57
9.4	DAS BMVI WEIST 2011 AUF DIE SCHLECHTE UMWELTBEWERTUNG HIN.	62
9.5	DAS UMWELTBUNDESAMT FORDERT ABSTUFUNG AUS DEM „VORDRINGLICHEN BEDARF“	63
9.6	VERKEHRLÄRM CA. 7000 BETROFFENE SIND NICHT BERÜCKSICHTIGT.	63
9.7	DIE AUTOBAHN BRINGT MEHR LÄRM, MEHR ABGASBELASTUNG UND CO2 EMISSIONEN.	64
9.8	NATURSCHUTZBUND „DÜSTERE AUSSICHTEN FÜR DIE NATUR“	64
10	EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNIß LIEGT UNTER 1,0.....	66
10.1	DIE KOSTEN SIND UNREALISTISCH NIEDRIG ANGESETZT.	66
10.2	EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNIß LIEGT EHER UNTER 1,0 ALS BEI 3,3.	68
11	„ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN A26-OST“	69
12	LITERATUR	71
12.1	ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM PROJEKT IM BVWP UND DEM FERNSTRAÙENAUSSBAUGESETZ.....	71
12.2	PLANFESTSTELLUNGSUNTERLAGEN ZUR A26-OST	71
12.3	HAMBURGISCHE BÜRGERSCHAFT UND HAMBURGER SENAT– DRUCKSACHEN	72
12.4	WEITERE LITERATUR (NEBEN DEN EINZELNACHWEISEN IN DEN FUßNOTEN)	73
	PLANUNGSSTAND DER AUTOBAHN A26-OST IM OKTOBER 2016	82

1 ZUSAMMENFASSENDE THESEN

Hamburg hat der Welt 2015 anlässlich der Olympiabewerbung nachhaltige und für das 21. Jahrhundert angemessene Vorstellungen für Verkehr und Stadtentwicklung präsentiert. Nach dem Mobilitätskonzept¹ soll der Verkehr klimafreundlich, effizient, sicher, stadtverträglich, verkehrssparsam, innovativ und barrierefrei gestaltet werden.



Es gibt in Hamburg konkrete Schritte, die in diese Richtung weisen: Der ÖPNV insbesondere auf der Schiene wird von den Menschen immer stärker angenommen, sie fahren auch mehr mit dem Rad, im Hafen gewinnt der Transport mit der Bahn gegenüber dem LKW an Gewicht, Leercontainer werden auch auf Barkassen transportiert.

Mit einem riesigen Projekt wird die Schneise, die die Nord-Süd-Autobahn A7 durch die Stadt geschlagen hat, zwar noch einmal verbreitert, aber dann durch einen begrünten Deckel in ihrer Wirkung gemäßigt. Das ist ein Projekt, das von einer Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ seit den 1990er Jahren – mit Unterstützung auch des jetzigen Bürgermeisters – vorangetrieben wurde. Den Fehler, der die mühsame, viele Hundert Millionen Euro verschlingende und doch nur notdürftige „Stadtreparatur“ notwendig macht, hat der frühere Wirtschaftssenator Gedaschko auf den Punkt gebracht:

„Das Grundübel ist eine falsche strategische Ausrichtung der Verkehrswege in dieser Stadt in der Vergangenheit. Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsauger-Effekt für den gesamten Verkehr geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus.“ (Gedaschko, Die Welt, 7.7.2007)

Die nun im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene A26-Ost – eine neue Autobahn quer durch Hamburgs Mitte, durch Wohngebiete und potenzielle Wohnbauflächen, durch noch erhaltene Naturgebiete, eine Konkurrenz zur übervollen S-Bahn – erscheint demgegenüber als völlig aus der Zeit gefallen.

In der Tat wäre sie nicht verständlich ohne ihre teilweise bis in die 1930er Jahre zurück reichende Geschichte². Im Schulatlas von 1943 war eine Autobahn mitten durch das Reiherstiegviertel als Teil eines Autobahnringes eingezeichnet; 1979 sollte sie als letztes vom Stadtautobahn-Programm verbliebenes Projekt durch den Wilhelmsburger Norden führen, mit der Hoffnung, dadurch den Ost-West-Verkehr durch die Hamburger Innenstadt zu bändigen; ab 2005 ging es angesichts des bis 2007 anhaltenden Containerbooms um den vermeintlich fortwährend wachsenden Hafenverkehr. 2008 stellte der damalige CDU-Senat die Linienführung zur Disposition; der neue schwarz-grüne Senat veranlasste 2010, gegen den Willen der Bürger*innengruppen³ und die deutliche Kritik der damaligen Internationalen Bauausstellung IBA Hamburg⁴, eine neue Linienbestimmung durch Moorburg und den Wilhelmsburger Süden. Diese nun A26 genannte Autobahn ist von der Bundesregierung am 3.8.2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den „vordringlichen Bedarf“ eingetragen worden.

¹ BWVI 2015: Mobilitätskonzept, S.16, vgl. auch Hamburg, BSU, 2014

² Siehe Rothschuh, 2012

³ Vgl. Für eine stadtverträgliche, nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung für die Hamburger Elbinseln, 2007,

⁴ IBA Hamburg 2012

Dies erscheint vielen Hamburger Politikerinnen und Politikern als ein solcher Erfolg, dass jede Diskussion über die verkehrlichen, ökologischen und städtebaulichen Folgen gemieden wird. Hamburg und die Hamburger Wirtschaft würde nahezu ohne eigene Kosten ein Milliarden schweres Bauprojekt bekommen, scheinbar vom Bund „geschenkt“ – und einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul.

Mit dieser West-Ost-Autobahn A26-Ost aber würde exakt der Fehler des Baus der Nord-Süd-Autobahn A7 mitten durch die Stadt wiederholt!

1. Der Hafenerverkehr braucht keine neue Autobahn.

Die Einstufung der Autobahn in den vordringlichen Bedarf wird von der Bundesregierung ausschließlich mit der Verbindung zum Seehafen Hamburg begründet. Die Planung ist seit 2005 von einer jährlichen Steigerung des Containerumschlags um 10%, einer entsprechenden Steigerung des Hafenerverkehrs sowie dem Neubau von ein bis zwei Containerterminals (CT) ausgegangen. Tatsächlich bleiben sowohl Containerumschlag als auch LKW-Verkehr auf den wichtigsten Hafenerouten seit 10 Jahren auf gleichem Niveau, die Terminal-Planungen wurden aufgegeben. Für 2015 waren für den Containerumschlag Hamburgs 18 Mio. TEU prognostiziert, es ist gerade einmal die Hälfte umgeschlagen worden. Dementsprechend sinken auch die für die A26-Ost prognostizierten LKW-Verkehrsstärken: Hamburg war bei der Planung für 2025 von ca. 13.000 LKW je Tag ausgegangen, im BVWP-Dossier des Bundesverkehrsministeriums werden für 2030 nun 5.100 LKW je Tag erwartet, von denen vielleicht 2-3.000 mit dem Hafen zu tun haben. Es erscheint absurd, für weit mehr als die angegebenen 900 Mio. Euro eine vierspurige Autobahn für 2 bis 3.000 LKW von und zum Hafen zu bauen.

Die A26-Ost hat keine wesentliche Bedeutung für den Seehafen-Hinterlandverkehr. Eine Autobahn durch den Südteil des Hafens ist kein Ersatz für die über die Köhlbrandbrücke führende Haupt-Hafeneroute, die im Koalitionsvertrag des SPD-Grünen-Senats 2015 zu Recht „Lebensader des Hafens“ genannt wird.

Für die Seehafenerbindung muss diese Haupt-Hafeneroute erhalten und verbessert werden: im Westen durch die Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke, für die der Senat zu Recht eine finanzielle Unterstützung des Bundes anstrebt; im Osten durch eine getunnelte Südanbindung des Veddelers Damms an die A 252, wie sie bei der Olympiaplanung entwickelt wurde⁵. Für die Stärkung der Haupt-Hafeneroute bei Schonung der Wohngebiete, nicht aber für eine A26-Ost, die als Seehafenerbindung keine Relevanz hat, braucht Hamburg Geld vom Bund.

2. Die A26-Ost zieht Pendlerverkehr von der S-Bahn auf die Straße.

Nach der Beschreibung im BVWP-Dossier führt die A26-Ost zu 68 Mio. PKW-Kilometer/Jahr durch die Autobahn „induziertem Verkehr“ und von anderen Verkehrsträgern „verlagertem Verkehr“. Das ist Verkehr, der ohne die neue Autobahn nicht auf der Straße wäre. Das ist fast so viel PKW-Verkehr, wie er für die A26-Ost veranschlagt ist. Man sät Autobahnen und erntet mehr motorisierten Individualverkehr (MIV), der die Straßen und Plätze im Ballungsraum Hamburg verstopft und die Luft verpestet. Der Bundesverkehrswegeplan sieht durch neue Autobahnen erzeugten zusätzlichen Straßenverkehr aber nicht als Schaden an, sondern hat dafür eine neue Nutzen-Kategorie geschaffen: „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“. Für die A26-Ost wird dieser „Nutzen“ mit 490 Mio. Euro beziffert!

Im Wesentlichen würde dieser Verkehr von der parallelen S-Bahn auf die Autobahn abgezogen werden. Für den Hamburger Straßenverkehr hat eine zusätzliche Autobahn durch Hamburg überhaupt keinen Nutzen.

Vielmehr widerspricht sie diametral den von Hamburg formulierten Grundsätzen einer nachhaltigen, klimafreundlichen, stadtgerechten und verkehrssparsamen Gestaltung der Mobilität.

Alternativen sind der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch eine attraktivere und verstärkte S-Bahn und Regionalbahn (Metronom), eine bessere Anbindung der Stationen per Bus und Fahrrad

⁵ Masterplan Kernbereich Kleiner Grasbrook Hamburg, Hamburg, S.150

sowie eine Verlängerung der U-Bahn 4 über Wilhelmsburg nach Harburg.

3. Die A26-Ost ist kein „Lückenschluss“ im Autobahnnetz.

Die Autobahn ist kein notwendiger "Lückenschluss" zwischen A7 und A1, wie Hamburg in der Anmeldung der A26-Ost geschrieben hat. Hamburg und sein Hafen sind gut versorgt mit einem Autobahnnetz in alle Richtungen, das durch den derzeitigen Ausbau der A7 noch leistungsfähiger wird. Wenige Kilometer weiter südlich verknüpft zudem das Maschener Kreuz die A7 mit der A1. Die Erfahrung zeigt: Eine Großstadt wird besser über Autobahnen umfahren als mit Autobahnen durchschnitten. Sonst holt man sich immer mehr MIV mitten in die Stadt.

4. Eine zusätzliche Autobahn durch die Stadt gefährdet Wohnungsbau und Stadtentwicklung.

Die Bundesregierung hat zu Recht die noch im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans behauptete „sehr hohe städtebauliche Wirkung“ der A26-Ost gestrichen. Für die Bewohner der durch die Autobahn durchschnittenen Stadtteile Moorburg und Wilhelmsburg verschlechtern sich die Lebensbedingungen. Die Großsiedlung Kirchdorf-Süd mit 6.000 Menschen wäre eingequetscht in ein Autobahndreieck. Keine Straße würde zurück gebaut. Lediglich die B73 in Harburg würde eine gewisse Entlastung erfahren, aber durch deren Lage neben der Bahn behält sie ihre Zerschneidungswirkung für Harburg.

Die Autobahn A26-Ost verhindert die innere Stadtentwicklung und dringend benötigten Wohnungsbau, wie ihn die IBA und die Handelskammer unmittelbar an (Hauland) bzw. auf der Trasse (neben der Kornweide) vorgesehen haben. Verhindert würde auch die Umwandlung des Gewerbegebiets südlich der Kornweide in ein „urbanes Gebiet“ Süderelbe.

Die Alternative ist zusätzlicher Wohnungsbau, der weitgehend ohne PKW auskommt, weil er mit ÖPNV insbesondere auf der Schiene angebunden ist, wodurch sowohl Harburg als auch Wilhelmsburg nachhaltig vom Autoverkehr entlastet werden und an Lebenswert gewinnen.

5. Die A26-Ost gefährdet Natur-, Umwelt- und Klimaschutz.

Die vom Gesetz geforderte Strategische Umweltprüfung ist auf der Datengrundlage des BVWP nicht möglich. Zudem hat eine ernsthafte Prüfung von vernünftigen Alternativen nicht stattgefunden.

Alle Daten zum Schutz von Umwelt und Klima sprechen gegen die Autobahn. Es gibt entgegen der in der Anmeldung genannten Zielsetzung mehr Schadstoffbelastung, mehr CO₂-Ausstoß, mehr Lärm und mehr Flächenverbrauch, weshalb u.a. das Umweltbundesamt den Bau dieser Autobahn A26-Ost ablehnt. Bei der überwiegend aufgeständerten Autobahn werden Lärm und Schadstoffe über Moorburg, Wilhelmsburg und Harburg verbreitet.

Naturschutz und Artenschutz werden durch die Autobahn erheblich gefährdet. NABU und BUND nehmen deshalb kritisch Stellung und erwägen zu Recht eine Klage gegen die A26-Ost.

6. Ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt eher unter 1,0 als bei 3,3.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist im BVWP mit 3,3 beziffert. Tatsächlich ist der Nutzen auch nach den Regeln des BVWP zu hoch angesetzt, insb. bei dem mit fast 500 Millionen Euro behaupteten „impliziten Nutzen durch mehr Mobilität“.

Die genannten Kosten berücksichtigen weder Preissteigerungen noch die Regeln kostenstabilen Bauens. Zieht man als Referenzprojekt die neue Wilhelmsburger Reichsstraße heran – sie ist von der DEGES im Verbund mit der A26-Ost auf dem gleichen Baugrund geplant – und betrachtet deren Kostensteigerung bereits lange vor ihrer Fertigstellung von 2009 mit dem Bund vereinbarten 67 auf derzeit 235 Mio. Euro, ergibt sich für die A26-Ost ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1,0. Entsprechend den Forderungen des Bundesrechnungshofs ist eine neue Berechnung der Kosten erforderlich.

Resümee

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, Hafenverkehr sowie 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 Gesamtmobilitätskonzepts für den Süderelberaum (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.

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 durch einen Tunnel sowie
- Verstärkung der S-Bahn und Erweiterung des ÖPNV.

2 DATEN ZUR GESCHICHTE DER HAFENQUERSPANGE

1939ff Autobahn durch Wilhelmsburg als Teil einer Ringautobahn

1939 Reichsautobahn-Ringe um Berlin und Hamburg

1943 Im Schulatlas ist geplante Autobahn durch das Reiherstiegviertel eingezeichnet.

Der damals geplante Ring um Hamburg“ umfasste auch Autobahnen durch Bahrenfeld und Wilhelmsburg, die erst 1938 Teil von Hamburg wurden. Die A26-Ost, die von der Handelskammer als Schritt zu einem Autobahnring mit Ausbau angesehen wurde, wäre ebenso wie jetzt die A7 eine Hamburg mitten durchschneidende Trasse – und die A7 soll derzeit eine „Stadtreparatur“ durch einen Deckel erfahren. Der reale großräumige Autobahnring ist Maschen – Bargteheide (A1) – Bad Segeberg (A21) – Bad Bramstedt (künftige A20) – Maschen (A7).

1970ff Diskussion um Generalverkehrsplan mit Stadtautobahnen

1970ff. Planungen für eine Autobahn von Stade bis zur A1 am Südrand des Harburger Hafens mit Anschluss an die A1 an einem AD Hamburg-Neuland

1973 Stadtautobahnplanungen kreuz und quer durch Hamburg (u.a. unter der Alster, Zuschüttung des Isebekkanals, Altona-Anschluss an A7)

1973 Widerstand gegen Stadtautobahnen „Eine Autobahn mitten in der Stadt - ihr spinnt ja.“

1974 Fertigstellung Köhlbrandbrücke und Elbtunnel A7

Die Stadtautobahnen wurden heftig diskutiert; in der SPD setzte sich die auf Stadtentwicklung orientierte Gegnerschaft gegen Stadtautobahnen durch – aber das galt nur für den Raum nördlich der Elbe. Wilhelmsburg und der Hafen erschienen als Gebiet, in dem es keinen Widerstand geben würde.

1979ff. Hafenuerspange als vermeintliche Entlastung der Hamburger Innenstadt

1979 Planung „Hafen-Autobahn“ (Georgswerder und „Baumwalltunnel“, Baumwalltunnel wird nicht vom Bund bezahlt, Widerstand aus Wilhelmsburg)

1979 Autobahn durch Wilhelmsburg soll Ottensen und Stresemannstraße entlasten

1984 „Keine Autobahnquerverbindung“ – Zusage des Bürgermeisters von Dohnanyi

1987 Veddel B 4/75-Verkehr auf Autobahn A252 verlagert

1993 Hafenuerspange als A252 zwischen Georgswerder und Waltershof im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf“

1998–2002 Diskussion um Linienbestimmung der HQS

1999 Machbarkeitsstudie zur Privatfinanzierung: Anshubfinanzierung >65% notwendig, aber nicht zulässig

2001–2002 Die Zukunftskonferenz Wilhelmsburg legt Alternativen zur HQS vor.

2003 Hafenuerspange im Bundesverkehrswegeplan „weiterer Bedarf mit Planungsrecht

2005 Linienbestimmung durch den Bund auf der Nordtrasse

Gutachten zeigen später, dass auch eine Hafenuerspange im Norden Wilhelmsburgs keine relevante Auswirkung auf den Verkehr in der Innenstadt hätte.

- 2009 (Juni bis November) „Beteiligungsprozess Verkehrsplanung im Hamburger Süden“
- 2009 (Oktober) Finanzierungsvereinbarung zur WRS zwischen Bund und Hamburg
- 2010 Hamburg beantragt Linienbestimmung für Süd-Trasse der Hafenuerspanne
- 2011 Planfeststellungsverfahren WRS
- 2011 (SPD-Senat) Linie wird durch Bundesverkehrsministerium bestimmt.
- 2012: TCI/Röhling: Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum, Endfassung
- 2013 SPD-Senat Anmeldung der Hafenuerspanne in der Südtrasse beim Bundesverkehrswegeplan 2030
- 2013 Planfeststellungsbeschluss WRS, Baubeginn; Bau bis ca. 2019 (geplant war bis März 2013)
- 2015 Koalitionsvertrag SPD-GRÜNE: für A26-Ost mit Bedingungen, für Beteiligung der Öffentlichkeit vor Festlegung von Verkehrsprojekten
- 2016 HQS als A26 im Bundesverkehrswegeplan und Fernstraßen-Bedarfsplan, „Vorrangiger Bedarf“
- 2017 Planfeststellungsverfahren zur A26-Ost

Die Privatfinanzierungspläne bestehen auch 2017. Es gibt zwei Modelle: Finanzierung durch eine Sondermaut für PKW und LKW („F-Modell“) und das Verfügbarkeitsmodell (V-Modell), nach dem ein Privatfinanzierungskonsortium unabhängig ist vom jeweiligen Verkehrsaufkommen. In beiden Fällen muss es zuvor eine Wirtschaftlichkeitsberechnung geben.

2017 Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zur A26-Ost

Ausgelegt ist der Abschnitt 6a zwischen A7 und der Anschlussstelle in Moorburg, in Frage steht aber zugleich die gesamte Trasse.

Einwendungen gegen die A26-Ost (aktueller Stand: www.verkehrswende-hamburg.net)

3 WILHELMSBURGER*INNEN UND DIE HAFENQUERSPANGE

3.1 Was in Hamburg nicht geht, machen wir in Wilhelmsburg

Der Senat will am 24. Juli 1979 einen Generalverkehrsplan (GVP) verabschieden. Von der Ost-West-Straße soll ein „Baumwalltunnel“ am Spreehafen in eine „Hafen-Autobahn“ einmünden, die von der A1 über das Reiherstiegviertel und den Hafen bis Waltersdorf zur A7 führt, Baubeginn ca. 1981.

Unter dem Titel „Neuer Elbtunnel und Autobahn durch den Hafen“ schreibt Egbert Hoffmann im Hamburger Abendblatt (HA):

„1975 lag der GVP zum erstenmal Senat und Bezirken vor. Vier Bezirke stimmten zu, drei lehnten ab wegen der Stadtautobahnen, gegen die sich wachsender Bürgerzorn richtete. Bürgerinitiativen formierten sich, und auch in den Parteien herrschte permanenter Streit um die Notwendigkeit von Stadtautobahnen. Der Senat drückte sich um klare Entscheidungen. Heute nun nimmt er einen neuen Anlauf. Der GVP präsentiert sich stark „abgemagert“, von Stadtautobahnen ist kaum noch die Rede. Sie stehen nur noch dort zur Diskussion, wo sie nicht kollektiven Bürgerzorn auslösen. Beispielsweise im Hafen.“ (HA, 24.7.1979)

Und eben in Wilhelmsburg, wo die Autobahn durch das Reiherstiegviertel führen soll, „Wilhelm Burg“, wie er sich nennt, kontert in der Wilhelmsburger Zeitung mit einem Leitartikel:

„Mit Elan und Geld hat sich der Hamburger Senat nun des Problems Wilhelmsburgs angenommen: Nach Pilotstudie und Stadtteilkonzept kamen die Zusagen, ... Bau des Bürgerhauses, Ausbau der „Honigfabrik“ usw. Na also, haben da viele Wilhelmsburger gesagt, es geht doch, wenn auch sehr spät. Fraglich ist nur, ob der Einsatz von finanziellen Mitteln sich hierfür überhaupt noch lohnt, denn nun haben die Verkehrsplaner eine borstige Katze aus dem Sack gelassen: Durch das Reiherstiegviertel wird bald eine Autobahn gebaut. Welche Folgen das für ein Wohngebiet hat, kann sich jeder Wilhelmsburger im Reiherstiegviertel leicht vor Augen führen: Ein Blick nach Neuhof genügt. Da haben unsere Verkehrsplaner ein beispielhaftes Projekt vorgeführt; man baut eine Brücke über den Köhlbrand und bindet sie durch eine großzügig ausgebaute Straße auf Stelzen durch ein Wohngebiet an. Der Verkehr rollt. Und verändert natürlich die Wohnqualität auf Neuhof: Von den einigen hundert Neuhöfem ist niemand mehr da, die Häuser fallen der Spitzhacke zum Opfer.“ (Wilhelmsburger Zeitung, 27.7.1979)

Die „Hafen-Autobahn“, später „Hafenuerspange“, spöttisch „Hafenuerschlange“, „Hafenuerzange“ und mittlerweile scheinbar neutral „A 26-Ost“ genannt, schließlich 2016 von der DEGES in Werbeabsicht „Hafenuerpassage“ getauft, war in den Köpfen.

Der Ton, der die Debatte bis heute bestimmen sollte, war angeschlagen: Die „Hafen“-Querspange führt mitnichten allein durch den Hafen, sondern durch Wohngebiete und droht die Lebensqualität Wilhelmsburgs zu zerstören. Und der Unterton: Was die in Hamburg – und gefühlt gehört Wilhelmsburg immer noch nicht richtig dazu – nicht haben wollen, verschieben die nach Wilhelmsburg.

Die Hafenuerspange ist seit mehr als drei Jahrzehnten eine zentrale Forderung der Hamburger politischen Klasse, aller Senate gleich welcher Couleur, der Handelskammer, des Hamburger Abendblatts, der Wirtschaftsverbände und des ADAC. CDU, FDP und SPD wetteifern jeweils darum, wer am meisten für die Hafenuerspange getan habe, die GRÜNEN zeigen sich in Oppositionszeiten als engagierte und ideenreiche Kritiker, in den Koalitionen mit SPD und CDU schlucken sie die vermeintliche „Kröte“ oder lassen sie unter ihrer Obhut gedeihen.

3.2 Die Hafenuerspange ist die „Lösung“ — aber was ist das Problem?

Auch ein großer Teil der Hamburger wird wohl sagen: „Ja, die Hafenuerspange brauchen wir“. Aber wofür eigentlich? Vier Stichworte schieben sich in den Vordergrund: (1) „fehlende Querverbindung“, (2) „schwere Unfälle auf der Stresemannstraße“, (3) „Stau auf der Köhlbrandbrücke“ (4) „wie kommen die Container aus dem Hafen?“.

(1) Bei den von Hamburg ausgehenden sternförmigen Autobahnen sind die Querverbindungen zwischen A1 und A7 problematisch, weil sie durch Wohngebiete führen. Aber das gilt vor allem für Hamburgs Norden, wo die Bewohner aus guten Gründen neue Autobahnen ablehnen. Diese Verbindung zu ersetzen

durch eine Querspange im Süden ist ziemlich absurd, da A1 und A7 schon im Süden aufeinander treffen. Es gibt schon bald den „großen“ Autobahnring Maschen-A7-Bad Bramstedt-A20- Bad Segeberg-A21-BargtheideA1-Maschen. In den Köpfen aber bleibt: Hamburg braucht einen Autobahnring.

(2) Anlässlich der Trauerfeier für die 1991 auf der viel befahrenen Stresemannstraße getötete neunjährige Nicola fordert ein CDU Politiker eine „Entlastung der Stresemannstraße“.

„Dazu brauchen wir die Hafenuerspange vom Autobahndreieck Georgswerder nach Waltershof und den großen Ring um die Stadt“. (HA, 29.8.1991)

Mit der Ursprungsidee eines Baumwalltunnels wäre eine Entlastung durchaus denkbar gewesen. Damals ging es eigentlich um eine modernisierte Fassung des Alten Elbtunnels mitten in der Stadt, nun aber nicht für Pferdefuhrwerke und mit Fahrstühlen. So sollten Fahrten z.B. über die Stresemannstraße zum Elbtunnel der A7 vermieden werden. Diesen Baumwalltunnel hat man nicht gebaut, aber nicht deshalb, weil Hamburg nun bessere Lösungen gefunden hätte, sondern weil kein „Geld vom Bund“ kam. Daraufhin hat Hamburg die vierte Elbtunnelröhre, wieder weit weg von der Innenstadt, beantragt. Wie nun aber eine Autobahn südlich der Norderelbe den Verkehr auf der Stresemannstraße oder Ost-West-Straße nachhaltig vermindern könnte, ist weder zu begreifen noch nachzuweisen. Aber in den Köpfen bleibt: Die Hafenuerspange entlastet die Straßen in der Innenstadt.

(3) Der „Stau auf der Köhlbrandbrücke“ ist ein Dauerthema der Presse wie der Alltagsgespräche gewesen. Bilder vom Stau konnte man in den Medien weltweit finden, auch wenn sie, wie das folgende Bild, häufig aus den Archiven von z.B. 2007 entnommen sind.



Hohes Verkehrsaufkommen durch beladene Lastwagen auf der Köhlbrandbrücke im Hafen von Hamburg.

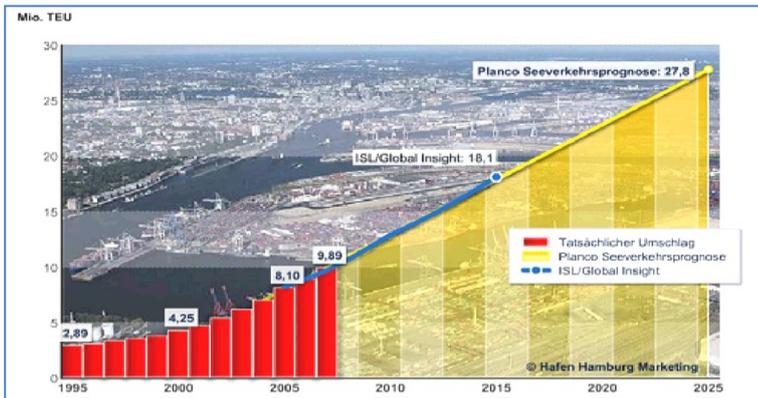
Archivbild in aller Welt abgedruckt

Deshalb brauchen wir die Hafenuerspange, heißt es dann und:

„Ansonsten drohe der Verkehrsinfarkt des Straßennetzes.“ (Die Welt, 12.12.2008)

Hans-Jürgen Maass ist mit einem wirkungsvollen Vortrag auf einer Einwohnerversammlung von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und einem „Pixi-Buch“ (Maass, 2007) dem Stau buchstäblich nachgegangen bis dorthin, wo er entsteht: an einer Ampel des verwirrenden „Waltershofer Kringels“ vor dem Zolldurchlass, wo jeder LKW kontrolliert werden muss. Die Lösung, die er aufzeigt, ist klar und einfach: ein ziemlich kleiner Umbau der Straße, dann die Auflösung des Zolls und schließlich eine vereinfachte Anbindung der Köhlbrandbrücke an die Straßen. Denn ein Stau entsteht nicht da, wo die LKW stehen, sondern vor einem Flaschenhals. Tatsächlich wurde der Kringel umgebaut, der Zoll vereinfachte sein Verfahren, die Auflösung des Freihafens wurde für 2013 beschlossen, die Staus sind weitgehend Vergangenheit. Aber in den Köpfen bleibt: Die Hafenuerspange brauchen wir gegen den Stau auf der Köhlbrandbrücke.

(4) Bis 2007 stieg der Containerumschlag von Jahr zu Jahr, erwartet wurde eine Vervielfachung.



Hafen Marketing 2007

Ob man die Probleme ausgerechnet durch eine Autobahn über den Köhlbrand lösen könnte, war höchst fraglich. Eine Studie des Industrieverbandes Hamburg von 2006 hielt jedenfalls eine Bündelung von relativ kostengünstigen Maßnahmen, u.a. einer elektronischen Verkehrslenkung, für erheblich zielführender realistischer umzusetzen und natürlich kostengünstiger.

Im Herbst 2010 schließlich legte die Hamburg Port Authority (HPA) einen Masterplan zum Straßenverkehr im Hafen (HPA, 2010) vor, nach dem auch bei erheblicher Vermehrung des Containerumschlags Engpässe auf Straßen des Hafens auch ohne eine Hafenuerspange gelöst werden könnten.

Aber auch hier bleibt in den Köpfen: Die Hafenuerspange brauchen wir für den Hafenverkehr, warum heißt sie denn sonst Hafenuerspange? Wenn konkrete Probleme und das Milliardenprojekt Hafenuerspange sowohl in ihrer möglichen Effizienz wie ihrer Umsetzbarkeit so weit voneinander entfernt liegen, stellt sich die Frage, warum wird an der Hafenuerspange fest gehalten? Eine Antwort dafür ist: das Geld.

3.3 Geld sparen? — das ist zu teuer

Ein Beispiel: Gegenüber der Verkehrsbehörde schlagen Bewohner vor, den Verkehr auf der geplanten neuen Wilhelmsburger Reichsstraße auf 50 km/h zu begrenzen und ohne Standstreifen zu bauen, so würde die Straße leiser, sicherer, es gäbe weniger Versiegelung und sie würde auch billiger. Dies ruft Entsetzen bei den Behördenvertretern hervor, wegen der Kosten. Wegen der Kosten - bei einem Vorschlag, der Millionen spart? Ja, denn es geht nicht um die Höhe der Kosten sondern darum, wer sie bezahlt. Die Behörde sagt, eine auf 50km/h begrenzte Straße müsste Hamburg bezahlen, der Bund zahle nur Straßen mit Autobahncharakter. Sparsame Politik heißt für einen Landespolitiker nicht, wenig Geld auszugeben, sondern möglichst viel Geld des Bundes oder der Europäischen Union „nach Hamburg zu holen“. Da kann er dann durchaus stolz sein, wenn das Projekt teurer wird: je teurer, desto mehr Geld hat er vom Bund geholt.

3.4 Autobahnen zahlt der Bund, gute Verkehrslösungen zahlt Hamburg selbst □□

Eine Schlüsselrolle spielt der Bundesverkehrswegeplan.

Beim Baumwalltunnel ebenso wie bei der Hafenuerspange oder der Wilhelmsburger Reichsstraße, geht es um Straßen in Hamburg, die Hamburg für seine eigenen Interessen bauen wollte. Zahlt Hamburg selbst, kann es dies nach eigenen Bedürfnissen und Vorstellungen tun. Will Hamburg aber den Straßenbau vom Bund bezahlen lassen, muss es den Bund überzeugen, dass es sich um eine Bundesfernstraße handelt, die dringend gebaut werden muss.

Ein Neubau wird 2013 von den Ländern für den ab 2015 geltenden Bundesverkehrswegeplan angemeldet und nach einem Nutzen-Kosten-Verhältnis geprüft (je mehr und schneller – desto besser; je mehr Kosten – desto schlechter; je mehr Umweltbelastung – desto schlechter; je mehr Verknüpfung mit dem Fernstraßennetz – desto besser).

Will man also eine Querung des Köhlbrands für vielleicht 15.000 LKW, dann hat man nur Chancen zur Auf-

nahme in den Bundesverkehrswegeplan, wenn man gleichzeitig 50.000 oder mehr PKW auf diese Straße bringt. Das sind vor allem Pendler, die sonst mit entsprechendem Angebot auf die Bahn gelockt werden könnten. Behauptet werden muss in der Planung zudem die weit über Hamburg hinaus reichende Bedeutung der Hafenuerspange, insbesondere deshalb, weil der Bundesrechnungshof 2001* gerügt hat, dass Hamburg den stadtpolitisch interessanten Projekten den Vorrang gegenüber den für den Bund wichtigen Vorhaben gäbe.

Die Projekte werden zwischen den Ländern und dem Bund ausgehandelt und in den Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestellt oder auch nicht. Geld kann es nur geben, wenn das Projekt in den vordringlichen Bedarf eingestuft ist. Aber bei weitem nicht alles, was im dringlichen Bedarf steht, wird auch gebaut; oft fehlen die Mittel, manchmal stoppen die Gerichte ein Vorhaben. Neben dem dringlichen Bedarf gibt es noch einen „weiteren Bedarf“ (finden wir gut, kann aber auch warten) oder den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ (den Bau bezahlt der Bund nicht, aber das Land darf gerne auf eigene Kosten weiter planen).

Um „Geld vom Bund zu holen“, wird eine Autobahn Hafenuerspange angemeldet, obwohl man integrierte Verkehrskonzepte bräuchte, die Stadt- und Verkehrsplanung zusammenbringen, die Pendler von der Straße auf die Schiene locken, die Containertransporte auf Wasserwege verlagern und Fußgänger wie Radfahrer begünstigen.

Um das ewige Drängen nach dem für die Stadtentwicklung schädlichen Großprojekt Hafenuerspange zu beenden, bedarf es einer Änderung der Regeln. Deshalb hat 2012 der Konvent für Baukultur in seinem „Hamburger Appell“ auf Anregung von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg gefordert: „Der Bundesverkehrswegeplan soll ermöglichen, dass anstelle von einzeln geplanten Fernstraßen integrierte Verkehrslösungen finanziert werden.“*

3.5 Keine Autobahn durch Wilhelmsburgs Norden — die Hafenuerspange 1939—2008

1939: Schon in den Reichsautobahnplanungen von 1939 ist ein Autobahnring um Hamburg herum vorgesehen. Ein Teil davon sollte eine Autobahn mitten durch das Reiherstiegviertel sein, die sogleich in den Schulatlanten und damit im Bewusstsein einer Schülergeneration eingezeichnet wurde.

1958: Der Spiegel vom 29.10.1958 lästert über den Ersten Bürgermeister Max Brauer, der die Pläne seines Bausenators Nevermann für Stadtautobahnen ablehnt, ausgerechnet in der Zeit der als fortschrittlich geltenden „autogerechten Stadt“:

„Die ganze Idee ist grotesk“, polterte Brauer im ‚Vorwärts‘, ‚sie würde die menschliche Siedlung in einer Großstadt unter diesem Autonetz begraben, das über die Köpfe der Einwohner hinweggeht ... Diese Vorschläge zeugen im Grunde nur davon, dass die Techniker vor den Verkehrsproblemen Bankrott machen, weil sie das Auto für wichtiger halten als den Menschen“.

1973: Bei den bürgerlichen Hamburgern kommt die Kritik erst auf, als es um ihre Stadtteile geht, wie zum Beispiel beim Isebekkanal, der für eine Autobahn zugeschüttet werden sollte. „Bürger gegen Beton“, titelt die ZEIT 1973 (Ernst, 2013).

1979: So werden Baumwalltunnel und Hafenuerspange auch zu einem Ersatz für verhinderte Stadtautobahnen nördlich der Elbe. In Wilhelmsburg gibt es einhellige Beschlüsse von Ortsausschuss und Bezirk gegen die Pläne, bald auch Demonstrationen und Protestveranstaltungen.

1984: Der Erfolg der Proteste erscheint als greifbar. Der Erste Bürgermeister von Dohnanyi verkündet auf einer Protestversammlung in Wilhelmsburg, die Autobahn-Quer Verbindung Waltersdorf/Veddel sei kein aktuelles Thema mehr. Mit der Aufgabe des Baumwalltunnels habe das Projekt keine Dringlichkeit mehr.

Aber die Verkehrsbehörde plant weiter die Hafenuerspange

1990 wird die Umgehung Veddel eingeweiht. Die B4/75 soll endlich nicht mehr mitten durch die Veddel führen. Die neu gebaute A252 bei Georgswerder ist zugleich ein erster Teilabschnitt der Hafenuerspange.

1992 steht die Hafenuerspange im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, Geld für den Bau gibt es trotzdem nicht.

1996 wird die Hafenuerspange als Verbindung von A7 und A24 (Berliner Autobahn) für eine gewisse Zeit in das Transeuropäische Netz aufgenommen, ohne dass dies eine Wirkung auf die Finanzierung gehabt hätte.

1999 legt die Baubehörde nach mehrjähriger Planung ihren Linienvorschlag für eine Hafenuerspange vor. Sie hat sich zwischen vier Varianten (Nord, Süd, Diagonale West, Diagonale Ost) für die Trasse „Nord“ entschieden. Die Trasse Diagonale Ost, bei der die Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) durch eine neue Autobahn entlang der Bahn ersetzt werden sollte, lehnt sie ab:

„An mehreren der Bahnlinie am nächsten gelegenen Wohnhäusern sind bereits heute so hohe Lärmvorbelastungen (tags und nachts bis über 70 dB(A)) vorhanden, dass weitere Lärmerhöhungen nicht vertretbar sind“ (Baubehörde, 1999).

2000 mischen sich die Bewohnerinnen und Bewohner der Elbinsel verstärkt in die Planungen ein. Bei der Linienbestimmung sprechen sich die Wilhelmsburger um das FORUM Wilhelmsburg grundsätzlich gegen die neue Autobahn aus.

Diese setzen mit Protestdemonstrationen unter dem Motto „Zukunftsplan statt Autobahn“ eine große halbjährige Zukunftskonferenz durch. 2001 In der Zukunftskonferenz schlägt das Pendel zum klaren NEIN gegen die Pläne aus. Sie wird wesentlich zu einer intensiven Lern- und Ideenwerkstatt für Verkehrslösungen ohne neue Autobahnen: Thematisiert werden Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Stadtplanung, alternative Transportwege auf Wasser, Schiene und in Tunneln, Verkehrslenkungssysteme, die Auflösung des Freihafens und neue Nutzung der Wasserlagen. Man konnte im „Weissbuch“ der Zukunftskonferenz gut begründet sagen: Diese Hafenuerspange braucht Hamburg nicht und sie schadet der Stadtentwicklung der Elbinsel ebenso wie der ganzen Stadt.

2002 gründen Akteure der Zukunftskonferenz den Verein „Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg“. Der Verein verknüpft das NEIN zur Autobahn eng mit dem JA zu einer lebendigen Entwicklung der Insel, konzentriert auf die Öffnung und Nutzung des Spreehafens für die Wilhelmsburger. Die jährlichen Spreehafenfeste sind immer auch lebendiger Protest gegen die Autobahnpläne, die in Hochlage über den Spreehafen verlaufen sollte. Sie verankern im Bewusstsein nicht nur der Wilhelmsburger, sondern auch der Gäste aus dem Hamburg nördlich der Elbe sowie den Behörden-, Firmen- und Parteivertretern: Die Ufer gehören zur Elbinsel dazu. Der Hafen ist auch Raum für Lebendiges, Freizeit, Kultur und Natur, die sich dort selbst erschafft. Eine „Hafen“uerspange findet nicht in einem leblosen Hafen statt, sondern berührt das Leben auf der Insel und ihren Bezug zu Hamburg.

2003 findet im Vorfeld der Internationalen Bauausstellung (IBA) eine Internationale Entwurfswerkstatt für die Elbinsel statt. Wilhelmsburger, insbesondere aus Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg, wirken direkt mit an den Tischen der internationalen Stadtplaner. Die Hafenuerspange ist eine Planungsvorgabe des Oberbaudirektors Walter, aber kaum ein Planer beachtet diese, da eine Autobahn kaum zu den teilweise kühnen Stadtentwicklungsideen passt.

Im gleichen Jahr fällt die Hafenuerspange im Bundesverkehrswegeplan auf den Status „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ zurück. Die grüne Bundestagsfraktion mit der Hamburger Landesvorsitzenden Anja Hajduk schreibt das ihrem Einfluss in der rot-grünen Bundesregierung zu. 2005 versucht der Hamburger CDU-Senat einen neuen Anlauf. Mit dem Rückenwind des damals rapide steigenden Containerumschlags erscheint ihm eine Mautlösung als erreichbar. HOCHTIEF oder eine vergleichbare Privatfirma würde die HQS teilweise vorfinanzieren und dann müssten alle Fahrzeuge 30 Jahre lang für die Benutzung der Straße eine Maut bezahlen. Die Realisierungsgesellschaft Hamburg (ReGe) mit ihrem Chef Hartmut Wegener wird mit der Feinplanung beauftragt; der Bund gibt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Die Mautpläne, bei denen „Ausweichstrecken“ bis hin zur Wilhelmsburger Mitte ebenfalls mit einer Gebühr belegt werden sollen, bieten viele Ansätze zum Spott, zumal der vom Senat als Vorbild genannte Lübecker Herrentunnel sich als Flop erweist.

3.6 Jenseits der „autogerechten Stadt“: Alternativen zur Hafenuerspange

2006 wird eine Studie des Industrieverbandes Hamburg bekannt, in der der Verkehr im Hamburger Hafen untersucht wird – er läuft insgesamt relativ reibungslos, es gibt aber einige behebbare Schwachstellen – und Problemlösungsmöglichkeiten eruiert werden. Dabei schneidet die Hafenuerspange im Nutzen-Kosten-Verhältnis erheblich schlechter ab als schnell realisierbare und relativ kostengünstige Verkehrslenkungsmaßnahmen. Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg bringt diese Studie in den politischen Diskurs um die Hafenuerspange ein.

2007 spitzt sich die Auseinandersetzung zu: Eine von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg im Bündnis mit vielen anderen initiierte Karnevalsdemonstration „Wir sind schon da“ als Antwort auf den „Sprung über die Elbe“ nimmt die Hafenuerspange, Hafenuerschlange und Hafenuerzange ins Visier.

Aktivitäten des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und seiner Mitglieder sind außerdem u.a.

- eine kritische Denkschrift zur Hafenuerspange (Rothschuh,2007) ,
- Vorbereitung einer Diskussion im Wirtschaftsausschuss der Bürgerschaft (Wirtschaftsausschuss, 2007) über die Hafenuerspange und mögliche Alternativen,
- intensive Gespräche mit der planenden stadteigenen Realisierungsgesellschaft Hamburg (ReGe),
- die aktive Teilnahme an einem IBA Labor Hafen-Logistik-Stadt (IBA Hamburg, 2008) ,
- Vortrag und Diskussion zur HQS bei der Einwohnerversammlung vor der Bürgerschaftswahl 2008.

Im Senat herrscht Unbehagen, weil eine Autobahn in Hochlage quer zwischen Hamburg und Wilhelmsburg und der propagierte „Sprung über die Elbe“ kaum zusammen passen, allenfalls wäre eine Tunnellösung zu akzeptieren.

Am Ende des Jahres wird klar: Eine aufgeständerte Autobahn über den Spreehafen ist nicht akzeptabel. Tunnelpläne unter dem Spreehafen, die als Alternativen von der ReGe untersucht wurden, aber sind so teuer, dass eine so gebaute Autobahn weder durch Maut zu finanzieren wäre noch eine Chance auf ein annehmbares Nutzen-Kosten-Verhältnis in dem nächsten Bundesverkehrswegeplan hätte.

2008 beginnt mit einem Paukenschlag: Am 18. Januar 2008, kurz vor den Neuwahlen, entwickelt sich eine Podiumsdiskussion der Architektenkammer zur Hafenuerspange zum Show Down für die Planungen der Hafenuerspange. „Zu teuer“, heißt es einhellig von der Behörde wie von der mit der Planung beauftragten ReGe.

3.7 Der kurze Moment des Sieges über die Hafenuerschlange

Es wird nun klar: Es wird – wenn nichts dazwischen kommt – keine Autobahn am Reihertstiegsquartier geben. Damit war auch der Weg frei für das Verschwinden des Zollzauns und die Öffnung des Spreehafens.

Jetzt war der Zeitpunkt für eine „Siegesfeier“ der Elbinseln: Ihre aktiven Bewohnerinnen und Bewohner hatten die Hafenuerschlange besiegt, die seit Jahrzehnten das Leben im Stadtteil bedrohte, die alternative Konzepte verhinderte, die Flächen, die für landschaftliche Entwicklung oder Wohnen geeignet waren, brach legte, die den Wilhelmsburgern in die Ohren zischte, dass sie weniger wert seien als die Bewohner in den bürgerlichen Stadtteilen, durch die man nie mehr Stadtautobahnen bauen würde.

Es war die Zeit für das Innehalten der Politik, für einen Neuanfang der Verkehrsplanung: ein nachhaltiges Verkehrskonzept, Verlagerung von Containertransporten auf das Wasser, besseren ÖPNV, Fährverbindungen zwischen Wilhelmsburg und der inneren Stadt, ein Fahrradprogramm wie ein Wohnprogramm, das es lebenswert macht, ohne Auto zu leben. Vor allem: Zeit für einen Neuanfang, für eine wirkliche kooperative Planung von Bewohnerinnen und Bewohnern mit Stadt- und Verkehrsplanern, mit der Politik und der Verwaltung.

Aber schon am gleichen Tag, dem 18. Januar 2008, wird eine Bürgerschaftsdrucksache veröffentlicht, die wieder die alten Trassenpläne Süd, Nord, Diagonale West und Diagonale Ost zeigen. Der IBA-Chef Hellweg stellt sich in seinem Vortrag vor der Architektenkammer hinter die Diagonale West und propagiert eine

Ringlösung über diese Trasse, die die Wilhelmsburger Reichsstraße als durchgehende Straße entbehrlich machen soll. Die Behörde ihrerseits prüft schon wieder eine Südtrasse und eine Diagonale Ost mit einer an die Bahn verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße.

3.8 Mit Schwarz-Grün zurück zu den Autobahnplänen des 20. Jahrhunderts

In die Bürgerschaftswahlen 2008 ging die Parteivorsitzende Hajduk hinein mit der massiven Ablehnung der Hafenuerspange, aus den Koalitionsverhandlungen mit der CDU kommt sie heraus als erste grüne, für den Verkehr zuständige Senatorin mit einem Vertrag, nach dem „innerhalb von 3 bis 6 Monaten Lösungen für zwei Ost/West-Straßenverbindungen“ geprüft werden sollen.

„Die GAL vertritt die Auffassung, dass bei zwei Straßen die Nordtrasse als ertüchtigte Stadtstraße und die Südtrasse als Autobahn gebaut wird“, heißt es darin. (CHU und GAL, 2008)

Der enge Zeitplan bedeutete, dass sich die Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt Hajduk, die wenig vertraut war mit den Mechanismen einer Verkehrsbehörde, auf die Beamten ihrer Behörde und die Kompetenz der DEGEG verlassen musste, die schon zuvor ins Boot geholt wurde. Die DEGEG – eine privatrechtliche, aber dem Bund und einer Reihe von Ländern gehörende Fernstraßenplanungsgesellschaft – war nun an Bord und übernahm mehr und mehr das Steuer der Planung und die Vermarktung ihrer Autobahnprojekte.

Die Botschaft der selbstbewussten Senatorin: Wir wollen die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße – und die Hafenuerspange prüfen wir vertragsgemäß, aber sie würde schon nicht so schnell kommen und vielleicht ja auch gar nicht.

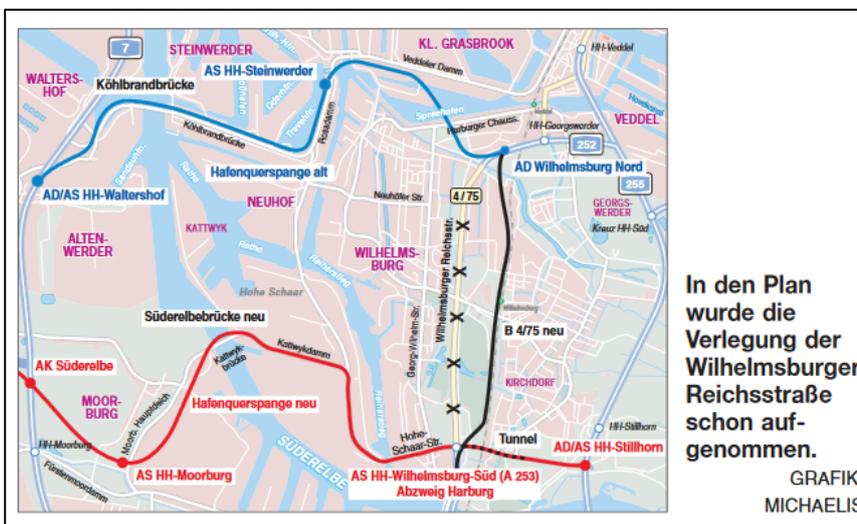
Die DEGEG war schon dabei, die Diagonaltrasse Ost zu planen, in der ein Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße als Autobahn Teil der Hafenuerspange sein sollte.

So kam es im Herbst 2008 keineswegs zum Schulterschluss zwischen Behörde und Wilhelmsburgern für das vermeintlich einzigartige Projekt der Zusammenlegung von zwei Lärmtrassen zu einer, wie es Oberbaudirektor Walter propagierte, sondern zur Konfrontation, bei der sich nun mit den „Engagierten Wilhelmsburgern“ auch die einmischten, deren Häuser direkt an der Bahntrasse und damit in unmittelbarer Nähe zur geplanten Autobahn lagen.

3.9 Bürger*innen-Beteiligung?

2009 wurde das Jahr der Konfrontation zwischen den Wilhelmsburgern und ausgerechnet einer grünen Senatorin.

Nach einer ersten Einwohnerversammlung, in der ein Netz von Autobahnen (verlegte WRS + HQS) massiv abgelehnt wurde, stellte die Senatorin Hajduk (Grüne) zusammen mit dem Wirtschaftssenator Gedaschko (CDU) ausgewählten Pressevertretern im März 2009 ihren Plan vor:



(HA 5.3.2009)

Der „Trick mit dem Abbiegeverbot“ (HA, 5.3.2009) zwischen neu gebauter WRS und einer Hafenuerspange sollte beide Themen voneinander lösen, Autobahnstandard aber sollten beide behalten.

Die Senatorin stellte sich den Bewohnern in mehreren Einwohnerversammlungen, bot schließlich einen Beteiligungsprozess an, behielt sich aber vor, an der Beteiligung vorbei zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße Entscheidungen zu treffen. Das tat sie dann auch im Oktober 2009 und überrumpelte die Teilnehmer des Beteiligungsprozesses mit einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Hamburg. Danach sollte die WRS noch vor dem Beginn der Internationalen Gartenschau (igs) aus dem für sie vorgesehenen Gelände verschwinden. Ihre Fertigstellung wird jetzt für 2019, also sechs Jahre nach der Gartenschau, erwartet.

Es gab keine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung, es gab auch während der wenigen Monate keine Verhandlungen zwischen Politik und BürgerInnen, aber es gab durchaus interessante Diskussionen und Präsentationen.

3.9.1 Erklärung der Bürgergruppen

Die beteiligten Bürgergruppen mit Ausnahme des Beirats Veddel (Runder Tisch Moorburg, Beirat für Stadtentwicklung Wilhelmsburg, SGM Am Radeland/ BI Lärm macht krank Harburg, Ständiger Gesprächskreis Moorburg, Verein Kirchdorfer Eigenheimer, Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.) übergaben bei der Versammlung am 9.11.2009 der Senatorin öffentlich eine Erklärung ab, in der es u.a. heißt:

2009 war und ist eine außergewöhnliche Hoch-Zeit der Beteiligung der Bürger südlich der Norderelbe, an der Gestaltung der Zukunft ihrer Stadtteile

1. Mit einer Vielzahl von lebendigen Aktionen in Wilhelmsburg, Georgswerder, Kirchdorf, Harburg, Moorburg, der Veddel, Finkenried, der Wilhelmsburger Mitte und der Hamburger Innenstadt, mit vielen hundert engagierten Menschen, mit zwei großen Demonstrationen von ein- bis zweitausend Menschen, mit lebhaften Versammlungen der Bürgerinnen und Bürger, mit Unterschriftensammlungen und eigenen Vorschlägen zur weiteren Entwicklung, haben die Menschen ihr Nein zu den vorgelegten Autobahnplänen und ihr Engagement für eine lebenswerte Zukunft nicht nur für ihre Stadtteile, sondern zugleich für ganz Hamburg öffentlich gezeigt.

2. Der formelle „Beteiligungsprozess“ wurde von den Bürgerinnen und Bürgern erstritten und begrüßt!

Das Verfahren ist den Anforderungen an eine ergebnisorientierte Bürgerbeteiligung aber nicht gerecht geworden. Die Bürger haben sich in ihrer Freizeit mit ungeheurem Aufwand, ergebnisorientierter Arbeit und gründlich erarbeiteten Vorschlägen kritisch und konstruktiv beteiligt. Die politische Leitung der BSU hat sich aus dem Ringen um gemeinsame Lösungen mit den BürgerInnen überwiegend heraus gehalten. Es gab mit Unterstützung durch den intensiv arbeitenden Moderator und durch die Vertreter der Firma Super-Urban, immer mehr Ansätze eines Dialogs zwischen BürgerInnen und einer Reihe von engagierten BehördenvertreterInnen und Politikern sowie Vertretern von Institutionen.

Aufgrund unzureichender Rahmenbedingungen und Zeitvorgaben konnte dieser Dialog nicht zu einem Konsens und Kontrakt führen. Parallel zum Verfahren hat die Behörde ihre Pläne Schritt für Schritt weitergeführt bis der Bund eine Finanzierungszusage erteilte. Das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens wurde nicht abgewartet.

Ansätze von Transparenz wurden durch unzureichende Informationen zum tatsächlichen Stand der Projekte überdeckt. Der Abschluss eines Kontrakts ist nicht möglich, weil es keine Verhandlungen gab.

Zur Hafenuerspange erklären die Gruppen:

Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Autobahn durch den Hafen und die Elbinseln (so genannte Hafenuerspange). Ihr Schaden überwiegt einen möglichen Nutzen.

Eine Ost-West-Autobahn entlastet die Hamburger Innenstadt nicht.

Die für 2025 angenommenen Verkehrsverhältnisse erfordern nicht den Bau einer neuen Autobahn (HQS).

Eine Ost-West-Autobahn ist für den Hafenverkehr nicht notwendig, sondern es gibt Alternativen mit einer stadtverträglichen Optimierung der vorhandenen Straßen.

Eine Ost-West-Autobahn schließt keine Autobahnnetzlücke. Eine Umfahrung über Maschen bzw. Kaltenkirchen (A20) ist stadtverträglicher und zugleich zumutbar.

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.

Eine neue Autobahn ist wirtschaftlich nicht vertretbar, bringt geringen Nutzen für die Benutzer und großen Schaden für die Umwelt und die AnwohnerInnen.

Ohne den Nachweis der unabwiesbaren Notwendigkeit darf es keine Weiterführung der Planungen für eine Autobahnquerspange geben.

Zugleich stellen sie Maßstäbe für eine nachhaltige Verkehrsplanung auf:

6. Wir brauchen ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept ... für die Elbinseln, einschließlich des Hafens sowie dem Hamburger Süden.

Eine nachhaltige Verkehrsgestaltung verbessert Lebensverhältnisse der BewohnerInnen und macht damit die Stadtteile attraktiv für neu Hinzuziehende.

Eine Analyse und die darauf folgende Planung umfassen alle Verkehre im Gebiet.

Verkehrsplanung von Stadt und Hafen werden zu einer Einheit zusammen geführt.

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht.

Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtigt die langfristigen finanziellen, ökologischen und sozialen Kosten für die Bürgerinnen und die Stadt.

7. Zentrale Ziele sind

- Erhaltung und Verbesserung der Elbinseln als Wohnorte.
- Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht.
- Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtigt die langfristigen finanziellen, ökologischen und sozialen Kosten für die Bürgerinnen und die Stadt.
- Sicherung der Zukunft Moorburgs als Wohnort.
- Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr.
- Effektiver Schutz vor Lärm und anderen Schadstoffen.
- Es darf keine Bevorzugung von Wohngebieten wie Othmarschen, die man vor Lärm und Zerschneidung schützen müsse, gegenüber Wohngebieten südlich der Norderelbe geben.
- Die bestehenden Wohngebiete dürfen nicht durch Verkehrs-Trassen abgewertet werden.
- Die Verkehrsplanung darf auf bereits benachteiligte Stadtteile, nicht zusätzlich benachteiligend wirken (Zerschneidungseffekte, Segregation, Unwirtlichkeit).

3.9.2 Position des Amtes Verkehr der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im „Meinungsbild“

Am Rande des Verfahrens hat der Verhandlungsleiter Markus Birzer eine online-Befragung durchgeführt zu von ihm ausgewählten Statements. In diesem Meinungsbild vom 13.11.2009 hat das Amt für Verkehr (Klaus Franke) u.a. zu folgenden Punkten seine Zustimmung erklärt:

1 INTEGRIERTES GESAMTMOBILITÄTSKONZEPT

1.1 Für den Süderelberaum wird ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept entwickelt

1.1.1 Das Konzept wird bis zum November 2010 ausgearbeitet.

1.1.3 Das Konzept wird federführend von der BSU ausgearbeitet und von einem externen Verkehrsgutachter begleitet und beurteilt.

1.1.5 Im Konzept werden u. a. die aktuellen Gutachten und Konzepte für Straße und Schiene im Rahmen eines integrierten gesamtheitlichen Verkehrskonzeptes zusammengeführt.

1.1.6 Das Konzept befasst sich mit dem Verkehr im Bezirk Harburg, den Gebieten der Regionalausschüsse Wilhelmsburg und Veddel sowie in Finkenwerder.

1.1.7 Die betroffenen Akteure, insbesondere die Bürger in den betroffenen Stadtteilen, werden durch umfassende und transparente Bürgerbeteiligung an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beteiligt, die bereits in der Phase der Zieldefinition und Klärung des Rahmens beginnt.

1.1.10 Die Ziele orientieren sich an den verkehrspolitischen Zielen der BSU, wie sie für Hamburg als „European Green

Capital 2011“ formuliert wurden. Sie definieren den Hamburger Süden in diesem Sinne als Modellregion.

1.1.12 Die Sicherung von Umwelt und Wirtschaft sowie soziale Aspekte müssen im Mobilitätskonzept angemessen berücksichtigt werden

1.1.13 Das Konzept hat die Aufgabe, die unterschiedlichen Anforderungen von Mobilität und Umweltschutz – insbesondere den Schutz der Wohngebiete sowie der Gesundheit der Menschen – auszubalancieren

1.1.16 Das Konzept ist verkehrsartenübergreifend angelegt und berücksichtigt ...

- PKW, LKW, Schwerlastverkehr
- ÖPNV, MIV, nichtmotorisierten Verkehr
- Hafenverkehr, Stadtverkehr, Fernverkehr
- Schienengüterverkehr und Hafenbahn
- Personen- und Güterverkehr auf dem Wasser
- Autobahnen und Bundesfernstraßen, Hauptverkehrsstraßen der Stadt,
- Bezirksstraßen, HPA-Straßen.

1.1.18 Für das Konzept werden die Bedarfszahlen, wie z.B. zum künftigen Hafenverkehr, zusammengestellt und die Quell- und Zielverkehre genau erfasst.

1.1.21 Im Konzept werden die Auswirkungen der Planungen auf das Straßennetz sowie auf die vorhandenen Wohnquartiere dargestellt.

ZUR HAFENQUERSPANGE:

3.1.5 Der Schwerlastverkehr muss durch gezielte Maßnahmen aus den Wohngebieten herausgehalten werden

3.3 Die Südvariante der Hafenuerspange wird weiter umfassend geprüft. Dabei sollen insbesondere die im Beteiligungsverfahren genannten Aspekte näher untersucht werden

3.3.4 Auch die Variante einer Führung nördlich um Moorburg ist zu prüfen.

3.3.5 Auswirkungen durch Tunnelbau und Lärm sowie Feinstaub auf Anwohner im Bereich Kornweide.

3.3.7 Die künftige städtebauliche Situation der Brücke(n) im Bereich Kattwyk soll geprüft werden.

3.3.8 Integration der Maßnahme in ein Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum bis Ende 2010

3.3.10 Als besondere Lärmschutzmaßnahme ist auch die Absenkung der Trasse in bestimmten Bereichen zu überprüfen.

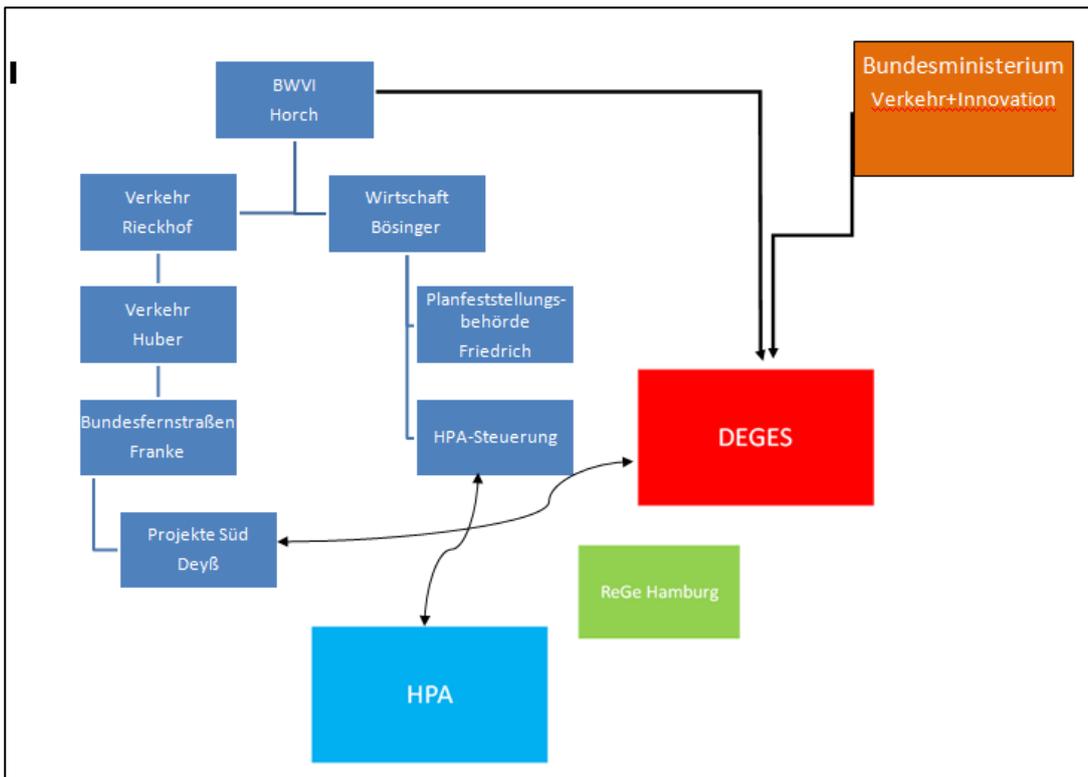
3.3.11 Die Entlastungswirkung für den Bereich Harburg/Bostelbek muss detailliert überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die umweghafte Linienführung der Südvariante

3.3.12 Weiterhin gilt es zu überprüfen, welche Aspekte im Zusammenhang mit der Südvariante zu einer bestmöglichen Bündelung der Verkehre führen und durch welche Maßnahmen der Verkehr aus den Wohngebieten herausgehalten werden kann.

3.3.13 Die Südvariante der Hafenuerspange ist für die Hafenuirtschaft von großer Bedeutung und sollte zügig realisiert werden, ohne dabei aber die wichtigen sozialen und ökologischen Belange außer Acht zu lassen.

3.3.16 In die Überprüfung muss auch die Variante über die A253 und die Neuländer Straße mit einbezogen werden.-

4 VON DER LINIENBESTIMMUNG 2010 BIS ZUR PLANFESTSTELLUNG 2017



(cc) Rothschuh: Akteure im Planungsprozess

Planungen und Entscheidungen finden in einem komplexen Prozess mit vielfältigen Reibungsflächen statt. Hier sollen nur einige Akteure skizziert werden:

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation unter dem Senator Horch ist vor allem unterteilt in die Bereiche Verkehr unter der operativen Leitung des Staatsrats Rieckhof und den Bereich Wirtschaft. Innerhalb des Amtes V (Verkehr) gibt es den Bereich Bundesfernstraßen, der eine Zwitterstellung hat, weil er zugleich Auftragsverwaltung des Bundes ist. Im Bundestag und Bundesrat liegen 2017 Entwürfe für eine Grundgesetzänderung vor, in der die Verhältnisse zwischen Bund und Ländern in Bezug auf Autobahnen und Bundesstraßen neu geregelt werden sollen.

Eine besondere Stellung hat auch die Planfeststellungsbehörde, die eine Abteilung im Rechtsamt ist und zum Bereich Wirtschaft gezählt wird, aber formell nicht weisungsgebunden arbeitet.

Die Hamburg Port Authority ist eine Anstalt Öffentlichen Rechts und plant und baut „ihre“ Straßen (vgl. Grafik in 5.1.1) wie z.B. Veddeler Damm und Köhlbrandbrücke, selbst, wird aber zugleich als Unternehmen der Stadt von der Wirtschaftsbehörde gesteuert.

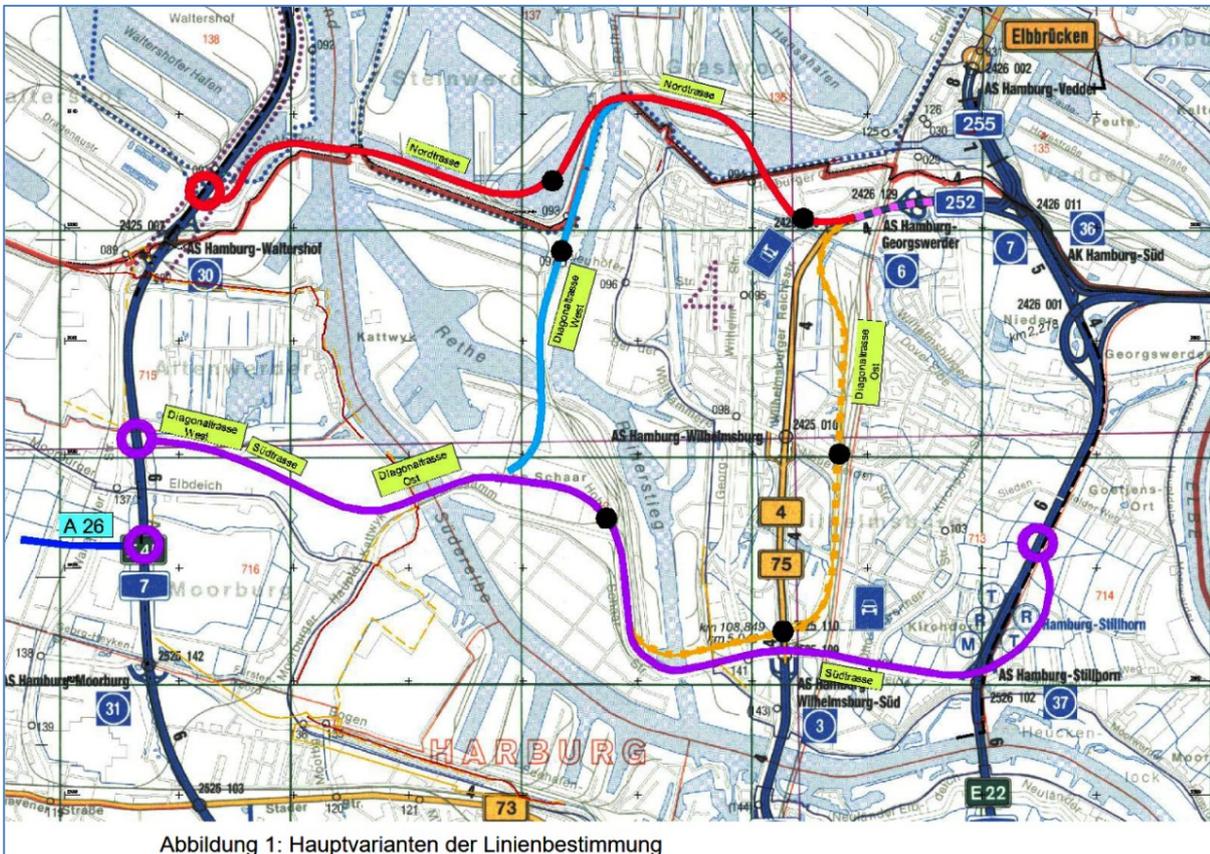
Das Bundesministerium für Verkehr und Innovation (BMVI) ist für die Finanzierung der Autobahnen und anbaufreien Strecken der Bundesfernstraßen, wie z.B. der Wilhelmsburger Reichsstraße zuständig. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird von der BWVI vorbereitet und der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorgelegt. Er stellt den Bedarf fest, der dann rechtliche Wirkung erlangt durch einen Bedarfsplan, der vom Bundestag und Bundesrat beschlossen wird. Umgesetzt wird dieses dann in einen Straßenbauplan im Rahmen des Bundeshaushalts.

Eine Sonderrolle hat die REALISIERUNGSGESELLSCHAFT REGE, bekannt durch die Vorbereitung von Airbus in Finkenwerder, sowie eine Zeitlang zuständig für die Elbphilharmonie und die Hafenspanne. Diese soll jetzt in einer Zwischenrolle zwischen HPA und DEGES die Hafenbelange in die Planung einbringen.

Das faktische Zentrum der Planung aber ist die DEGES, die dem Bund und den Ländern gehört und privatrechtlich organisiert ist. Sie verfügt über viel Geld, viel Personal, Beziehungen und hat damit Macht, zumal

sie selbst nicht unmittelbar parlamentarisch kontrolliert wird. In ihrem Aufsichtsrat sitzt sowohl ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums als auch der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

4.1 Linienbestimmung 2010/2011



4.1.1 Auslegung und Einwendungen

Während die Linienbestimmung der Nordtrasse ca. 1998 begann und 2005 mit der endgültigen Linienbestimmung endete, ging es dieses Mal erheblich schneller. Im Februar 2010 legte der CDU-Grüne Senat den Antrag der Bürgerschaft vor, nachdem die Bezirke nur einen Tag Beratungszeit dazu bekamen, am 31.3.2010 beriet die Bürgerschaft. Die Öffentliche Auslegung der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte vom 18.10.2010 bis 18.11. 2010, die Stellungnahmen konnten eingebracht werden bis zum 30.11.2010. Die Einwander erhielten weder eine Eingangsbestätigung noch eine Antwort.

4.1.2 Beschluss des Bundesverkehrsministeriums

Der Beschluss wird in einem Schreiben vom 15.2.2011 mitgeteilt. Dieses Schreiben erhält aber erst am 14.3.2011 einen Eingangsstempel der BSU, Amt für Verkehr und Straßenwesen. Dazwischen lagen die Wahlen in Hamburg mit dem Regierungswechsel von der CDU-Regierung Ahlhaus zur SPD-Regierung Scholz, der am 7. März 2011 gewählt wurde sowie Beratungen zwischen der neuen Landesregierung und dem Bundesministerium.

Der Beschluss wurde nach Anfrage beim Bundesverkehrsministerium von diesem zur Verfügung gestellt. Auszüge daraus:

4.1.2.1 Name und Anschlussstellen

Im Benehmen mit Ihrer obersten Landesplanungsbehörde bestimme ich gemäß § 16 (1) Bundesfernstraßengesetz die Linienführung der A 26 (alt: A 252) von Hamburg-Süderelbe (A 7) bis Hamburg-Stillhorn (A 1) für die Varianten Süd 1, wie sie im anliegenden Übersichtslageplan „rot“ eingetragen ist, mit folgenden Anmerkungen und Maßgaben:

I.

Für die Hafenuerspange ist ab sofort die Bezeichnung „A 26“ zu verwenden.

II.

Dem Anschlussstellen-/Knotenpunktkonzept wird grundsätzlich zugestimmt. Weitere Festlegungen erfolgen in der späteren Planungsphase. Über die Bezeichnung der einzelnen Anschlussstellen ist noch gesondert zu entscheiden.

4.1.2.2 Abstufung der B73

Die B73 soll zwischen der AS Heimfeld und der A253 Harburg Mitte abgestuft werden und keine Bundesstraße mehr sein.

4.1.2.3 Kostenersparnis

IV.

Im Rahmen der Entwurfsplanung, die in enger Abstimmung mit dem BMVBS zu erfolgen hat, ist eine Trassenoptimierung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, ggf. durch Anwendung der Mindestentwurfselemente nach den RAA bzw. RAS-L, vorzunehmen. Darüber hinaus ist die neue RE 2010 anzuwenden.

Das Erfordernis für den gesamten geplanten 1.480 m langen Trog östlich des Tunnels Kornweide ist im Rahmen der Entwurfsaufstellung zu klären. Es wird ein deutlich kürzerer Trog empfohlen und für die nachrangige Anbindung nach Finkenriek eine Unter-/Überführung.

Bei der Wahl des maßgebenden Regelquerschnitts für die A 26 sind sowohl die prognostizierten Verkehrsbelastungen als auch die örtlichen Zwangspunkte zu berücksichtigen. Details sind im Rahmen der Entwurfsaufstellung abzustimmen.

Im Rahmen der weiteren Planung bitte ich, alle Einsparmöglichkeiten auszuschöpfen, um die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens weiterhin zu gewährleisten.

4.1.2.4 Naturschutz(siehe Kap. 9.4)

4.2 Hamburgs Anmeldung der HQS zum Bundesverkehrswegeplan, 2013

Ab 2012 stand die Anmeldung der Bundesländer für den BVWP 2015 bzw. nach seiner späteren Benennung „BVWP 2030“ an.

4.2.1 Hamburgs Antrag ohne Öffentlichkeitsbeteiligung

Die wichtigste politische Entscheidung zur Hafenuerspange während der SPD-Regierung war die Hamburger Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan mit dem Ersuchen, diese vom weiteren Bedarf zum vorrangigen Bedarf aufzustufen. Diese wurde mit den Wirtschaftsverbänden, vorbereitet, nicht aber mit der Öffentlichkeit.

Der Oppositionsabgeordnete Till Steffen (Grüne) fragt 2012 zweimal (Drucksache 20/4535 und 20/4844)

„In welcher Weise und wann soll die Öffentlichkeit für die Anmeldung von Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 einbezogen werden?“

Die Antwort ist knapp und abweisend

„Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Planungsinstrument des Bundes. Für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 wird der Bund eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchführen. Darüber hinaus ist eine gesonderte Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Anmeldung Hamburger Maßnahmen nicht vorgesehen.“ (Drucksache 20/4844)

Versprochen wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Bund, die formal 2016 durchgeführt wurde. Hier aber führte Hamburg, anders als z.B. das Baden-Württembergische Verkehrsministerium, keine Veranstaltungen durch, sondern legte lediglich die Bände BVWP-Entwurf und BVWP-Umweltbericht in einen Raum und stellt einen Computer daneben, der aber nicht einmal den Zugang zu den Projektbeschreibungen im Internet (PRINS) ermöglichte. Es stand kein Mitarbeiter der Behörde zur Beratung oder auch nur zur Internetöffnung zur Verfügung – laut mündlicher Auskunft des Amtsleiters Huber war dieses so geregelt, weil die Auftragsverwaltung des Bundes nicht in der Lage gewesen sei, die Dokumente des Bundesministeriums zu erläutern.

4.2.2 Fehlende Einbeziehung der Köhlbrandbrücke in den Entscheidungsprozess

Für die Anmeldung legte das Bundesverkehrsministerium ziemlich spät, im Februar 2013 eine Grundkonzeption vor (BMVBS, 2013). In den häufigen Fragen heißt es:

"Werden auch in Länderverantwortung liegende Projekte, z. B. Aus-/ Neubau von Landstraßen, bei der Projektbewertung für Bundesnetze berücksichtigt?

Der Bundesverkehrswegeplan bewertet und enthält ausschließlich Vorhaben, die in der Verantwortung des Bundes liegen, also Bundesfernstraßen, Eisenbahnen des Bundes und Bundeswasserstraßen. Die untergeordneten Verkehrsnetze sowie See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen liegen in den Händen der Länder, Kommunen oder privater Betreiber. **Der Bund ist aber zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.**

Unabhängig von der Zuständigkeit bezieht das BMVBS bei den Planungen selbstverständlich alle Verkehrsträger und intermodalen Verknüpfungspunkte sowie die untergeordneten Infrastrukturnetze in die Bewertungsverfahren und die verkehrsprognostischen Grundlagen mit ein."

<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/FAQs/BVWP-2015-Grundkonzeption/bvwp-2015-grundkonzeption-faq.html?nn=35978> (nicht mehr online)

Der Hamburger Senat hat diesen Satz offenbar nicht wahrgenommen, weshalb er noch im Jahr 2014 auf eine Anfrage zur Finanzierung zwar zu Recht sagt, dass die Haupthafenroute nicht zu einer Autobahn werden darf, aber zu Unrecht daraus schließt, dass eine Mitfinanzierung durch den Bund nicht möglich sei.

(Hackbusch, Die Linke) Geht die Wirtschaftsbehörde davon aus, dass dieses Vorhaben (Anm. gemeint ist der Neubau der Köhlbrandbrücke) als Autobahnquerverbindung zwischen A 1 und A 7 realisiert wird?

(Antwort) Nein, aufgrund der vielen hafeneninternen Umfuhren und der Anschlüsse der Firmengelände und Terminals kann auch zukünftig nicht auf die Haupthafenroute als Stadtstraße verzichtet werden.

(Hackbusch) a) Wenn nein, aus welchen Gründen verzichtet Hamburg darauf, das Bundesverkehrsministerium an der Finanzierung zu beteiligen?

(Antwort) Bei der Köhlbrandbrücke handelt es sich nicht um eine Bundesfernstraße, sondern die Baulast liegt in der Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg.“ (Drucksache 20/10725)

4.2.3 Hamburger Anmeldung – Mitteilung an die Bürgerschaft

Mit der Drucksache 20/7047 berichtete der SPD-Senat am 26.2.2013 der Bürgerschaft über die Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan. Darin wird die Hafenuferspange, nun als A26-Ost angemeldet:

„4-streifiger Neubau der A 26 zwischen A 7 (Autobahnkreuz Süderelbe) und A 1 (Autobahndreieck/Anschlussstelle

Die Autobahn steigt danach von der A1 zunächst bis zur Süderelbe auf 53m an, verbleibt dann im Hafengebiet auf 18.25m und verläuft zwischen der Bahn und der A1 in Tieflage zwischen -11 und -5m, teils im Tunnel, teils im Trog.

4.2.4.3 Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Die Region Hamburg ist aufgrund ihrer verkehrsgeografischen Lage und der Bedeutung für die Hafenwirtschaft in besonderem Maße von Verkehrszunahmen betroffen. Ein leistungsfähiges Straßennetz ist unabdingbare Voraussetzung zur Vermeidung von Engpässen und negativen Umweltauswirkungen.

Die Verkehrswirksamkeit der HQS wurde durch hohe Bündelungswirkungen mit Verkehrsstärken im Jahr 2025 von 42.200 bis 56.600 Kfz/24 h und dem Lkw-Anteil von 24 bis 28 % nachgewiesen.

Durch den Lückenschluss im Bundesfernstraßennetz wird insbesondere nach Fertigstellung der westlichen A 26 eine Verbesserung des Verkehrsflusses für den überregionalen West-Ost-Verkehr erreicht. Dieser führt zur Transportkostensenkung und gleichzeitig zur Beseitigung von vorhandenen Engpässen zum Hamburger Hafen.

Mit der verbesserten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens wird die Güterversorgung und die Zuverlässigkeit von Transporten sichergestellt sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gestärkt. Die Verkehrssicherheit wird erhöht und die Zahl der Unfälle und Verunglückten reduziert. Mit dem Neubau erfolgt auch eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in den innerstädtischen Wohnquartieren insbesondere im Stadtteil Harburg, die zur Verbesserung der Lebensqualität führt.

4.2.4.4 „Wichtiger Hinweis“ (gilt für alle Fernstraßenprojekte)

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

4.2.4.5 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Es wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Die anderen untersuchten Varianten wurden unter Berücksichtigung der 6 Zielfelder Verkehrliche Wirkungen, Technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Artenschutz/Natura 2000, Stadtentwicklung/Stadtbild, Hafenbelange/Hafenwirtschaft, Kosten einschl. Folgemaßnahmen ausgeschlossen. Die artenschutzrechtlich besser beurteilte, städtebauliche Planungsrandbedingungen wenig beachtende und die technischen Projektziele nicht erreichende Nordvariante 1 (Nichteinhaltung geforderter Durchfahrtshöhen für die Schifffahrt) ist bei einer gleichzeitig erheblichen Kostensteigerung keine zumutbare Alternative. Ausbaumöglichkeiten im Zuge von vorhandenen Straßen (0+Variante), die durch die bestehende Bebauung stark eingeschränkt sind, wurden bereits ausgeschöpft.

Verkehrsträgeralternativen werden mit dem 2gleisigen Ausbau der Hafenbahn parallel zum Neubau der A 26-Ost geschaffen.

4.2.4.6 Berücksichtigung umweltfachlicher Gegebenheiten

Der Planungsraum ist sehr stark urban geprägt. Sehr große Teile werden von Hafenterrassen eingenommen. Dies gilt z.B. für den gesamten Bereich der Hohen Schaar mit den Raffineriegeländen und auch das Containerterminal Altenwerder (CTA).

Im Südwesten sind im Umfeld der A 7 weitere Gewerbegebiete und Ver- und Entsorgungsanlagen (z.B. Umspannwerke) angesiedelt.

Wohnnutzungen konzentrieren sich auf die Ortslage Moorburg und den Wilhelmsburger Süden.

Im Bereich von Moorburg sind große Spülfeldflächen der HPA vorhanden. Ein Teil der verbleibenden Restflächen im Bereich Wilhelmsburger Süden/Kornweide, im Umfeld von Moorburg und auch westlich der A 7 wird noch landwirtschaftlich genutzt.

Im Übrigen prägen insbesondere südlich von Moorburg ungenutzte Brach- und Hochstaudenflächen und Gehölzstrukturen die Landschaft. Südlich von Moorburg gibt es eine Konzentration hochwertiger und gesetzlich geschützter Biotop- bzw. Biotopkomplexe.

Dort verläuft auch entsprechend dem Landschaftsprogramm Hamburgs der 2. Grüne Ring Hamburgs, eine Grünachse mit bedeutsamen Erholungs- und Biotopverbundfunktionen. Der Raum Moorburg ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Durch die unvermeidliche Verwirklichung von Verbotstatbeständen für einige Brutvogelarten insbesondere südlich von Moorburg kann die Zulässigkeit nur über Ausnahmeverfahren gem. § 45 Abs. 7 BNatSG erreicht werden.

4.3 Darstellung der A26-Ost im BVWP 2030, 2016

Im BVWP und dem dazu gehörenden Umweltbericht ist die A26-Ost jeweils mit einer Zeile dargestellt. Daneben gibt es ein 17-seitiges Dossier zur A26-Ost im PRINS (Projektinformationssystem).

Hinweis: Nachfolgend sind Auszüge aus dem BVWP und dem Dossier PRINS farblich markiert.

4.3.1 Bundesverkehrswegeplan, Kabinettsplan, S.106, Zeile zur A26-Ost

Projekt		Bauziel	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz- / Erhaltungsbedarf
von	bis			Gesamt	Davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/ Ersatz	davon Kosten Dritte									
AK Hamburg-Süderelbe	AD/AS Hamburg-Stillhorn	N 4	9,7	895,9	885,1	0,0	10,8	1	LB	VB	3,3					Seehafenanbindung

Im Entwurf vom März 2016 stand zusätzlich „sehr hohe städtebauliche Wirkung“. Dies ist nach entsprechenden Eingaben bei der „Öffentlichkeitsbeteiligung“ sowie nach der Ressortabstimmung gestrichen worden.

Im BVWP wird die A26-Ost als A26-G10-HH geführt. Sie ist das einzige Neubauprojekt im BVWP für Hamburg. Sie soll vierspurig gebaut werden (N4), verläuft mit einer Länge von 9,7 km vom geplanten Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe bis zum geplanten Autobahndreieck Hamburg-Stillhorn und soll 895,9 Mio.€ kosten. Die Linienbestimmung ist 2011 erfolgt (LB). Die A26-Ost ist im „vordringlichen Bedarf“ (VB) eingestuft; das ist die zweite Dringlichkeitsstufe nach VB-E (Vordringliche Bedarf mit Engpassbeseitigung), der für die A7 und A23 in Hamburg gilt.

4.3.2 Prognostizierte Verkehrsbelastung auf der A26-Ost

„Verkehrsbelastungen auf dem Projekt
mittlere Kfz-Belastungen im Planfall 32.000 Kfz/Tag , mittlerer Lkw-Anteil im Planfall 16 %“ (BMVI, 2016, Dossier)

Im Dossier wird die Verkehrsbelastung der A26-Ost mit 32.000 Kfz/Tag und im Schnitt 16% LKW-Anteil beziffert; das bedeutet rechnerisch 5.120 LKW und 26.880 PKW.

Im Durchschnitt 26.880 PKW/Werktag ergeben im Jahr bei 261 Werktagen⁹ und 9,7 km Länge der Autobahn 68 Mio. PKW-km.

Im Antrag zur Linienbestimmung von 2010 hatte es noch geheißen „Prognose-Verkehrsstärke DTV [Kfz/24h] 29.000 bis 66.000“¹⁰. In der Anmeldung der A26-Ost für den Bundesverkehrswegeplan, die im Februar 2013 erfolgte¹¹, wurde für die A26-Ost dagegen von „Verkehrsstärken im Jahr 2025 von 42.200 bis 56.600 Kfz/24h und dem Lkw-Anteil von 24 bis 28%“ ausgegangen. Die angenommene Verkehrsstärke ist damit rapide von 2010 über 2013 bis 2016 gesunken.

Das Dossier enthält darüber hinaus Karten mit Verkehrsstärkeplots zur prognostizierten Verkehrsbelastung 2030 ohne und mit A26-Ost, jeweils für Kfz insgesamt sowie für LKW.

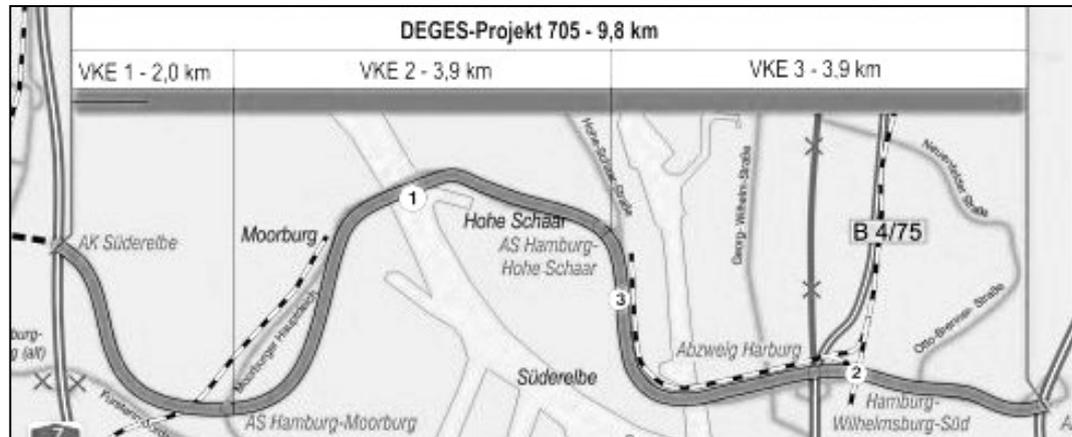
Vergleicht man diese mit den Untersuchungen seit 2009, dann zeigt sich, dass es erheblich weniger Ver-

⁹ Aus dem Dossier ergibt sich nicht, wie die Wochenenden berücksichtigt werden.

¹⁰ DEGES 2010 Erläuterungsbericht , S. 88

¹¹ FHH, BWVI (26.2.2013): Bundesverkehrswegeplan: Hamburg meldet Bedarfe an.

kehr geben wird als bei der Planung angenommen, insbesondere bei den LKW. Statt 10-22.000 LKW/Tag werden nun 5-7.000 LKW auf der A26-Ost veranschlagt.



	A7 - Moorburg	Moorburg - Hohe Schaar	Hohe Schaar - B75	B75 - A1
Kfz lt. Projektstudie 2009 ¹²	62.000	54.700	48.100	29.300
Kfz lt. Entwurf BVWP 2016 ¹³	42.000	33.000	28.000	29.000
LKW lt. Projektstudie 2009	22.110	20.270	15.230	9.830
LKW lt. Entwurf BVWP 2016	7.000	6.000	6.000	5.000

4.3.3 Begründung der Dringlichkeitseinstufung durch die Bundesregierung

Für die Diskussion der A26-Ost ist besonders wichtig, dass die A26-Ost wegen ihrer vermeintlichen Bedeutung für die Hinterlandanbindung der Seehäfen in den vordringlichen Bedarf eingestuft ist. Der Hinterlandanbindung wird auch bei anderen Projekten des BVWP eine besondere Priorität zuerkannt.

Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB), weil: das Vorhaben wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen bedeutsam ist.

4.4 Auslage der Planfeststellungsunterlagen 2017

Die Planfeststellung soll in drei Abschnitten erfolgen: Abschnitt 6a von der A7 bis zur Anschlussstelle in Moorburg (jetzt HH-Hafen-Süd genannt), 6b bis zur Hohen Schaar und 6c von der Hohen Schaar bis zur A1. Der letzte Abschnitt ist aber faktisch – und auch in den Verkehrsuntersuchungen – unterteilt in einen Teil bis zur WRS (A75) und einen Abschnitt von dort bis zur A1. Nach wie vor ist der Abschnitt in Kirchdorf so risikobelastet, dass man heute nicht sagen kann, ob er überhaupt gebaut werden könnte.

¹² Die Linienbestimmung von 2010/2011 übernimmt die Daten der Projektstudie, siehe DEGES 2010 Verkehrsuntersuchung, S.5, sowie SSP Consult (2009). Im Erläuterungsbericht der DEGES (DEGES 2010) heißt es sogar „Prognose-Verkehrsstärke: DTV [Kfz/24 h]: 29.000 bis 66.000“

¹³ PRINS 2016 zu A26-Ost

5 DER HAFENVERKEHR BRAUCHT KEINE NEUE AUTOBAHN.

5.1 Entwicklung des Hafenverkehrs

Zu Recht legt der Bundesverkehrswegeplan einen Schwerpunkt auf den Hinterlandverkehr der Seehäfen, der eine nationale Bedeutung hat. Zu Unrecht aber wird der A26-Ost in der Projektliste des Bundesverkehrswegeplans eine wesentliche Bedeutung für die Seehafenanbindung zugesprochen.

5.1.1 Hafenverkehr im Spannungsfeld der Zuständigkeiten

Informationen über den Hafenverkehr erfährt man nicht aus einer Hand, sondern es gibt einen Straßenverkehrsbericht der HPA, Verkehrszahlen der Hamburger Verkehrsbehörde und bundesweite Zählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Das hat mit unterschiedlichen Zuständigkeiten zu tun:



Baulastträger	Bund	
		<ul style="list-style-type: none"> — Bundesautobahnen — Bundesstraßen, "Freie Strecken", auch HVS — Bundesstraßen, Ortsdurchfahrten, auch HVS (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation)
FHH		<ul style="list-style-type: none"> — Hauptverkehrsstraßen (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) — Hauptverkehrsstraßen (Hamburg Port Authority)

Aus Grundnetz der Hauptverkehrsstraßen und Bundesautobahnen, Stand 15.4.2015¹⁴

¹⁴ <http://www.hamburg.de/contentblob/129798/9469099757657214eba0e2cc9d767544/data/karte-hauptverkehrsstrassen.pdf>

DER Hafenverkehr braucht keine neue Autobahn.

- Die Baulast für Bundesautobahnen und Freie Strecken der Bundesstraßen (insb. Wilhelmsburger Reichsstraße) liegt beim Bund.
- Für Hauptverkehrsstraßen im Hafen ist die HPA zuständig,
- für alle anderen Hauptverkehrsstraßen die Verkehrsbehörde,
- für die übrigen Straßen die Bezirke

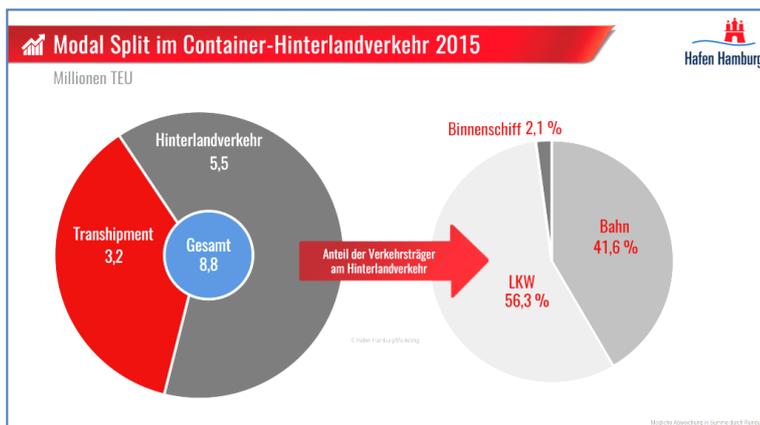
Die HPA legt z.B. großen Wert auf ihre Zuständigkeit für Planung, Reparatur und ggf. Neubau der Köhlbrandquerung. Hierin dürfte auch der Grund für die widersprüchlichen Aussagen von Stadt und HPA zur möglichen Mitfinanzierung einer künftigen Köhlbrandquerung durch den Bund liegen.

Im Straßenverkehrsbericht der HPA heißt es:

Eine bedeutende Rolle hat in diesem Zusammenhang auch das Verkehrsnetz des Hamburger Hafens. Es hat die Funktion, die Fahrzeuge und die darin enthaltenen Waren auf die Fernverkehrsnetze zu führen. Zudem verbindet es die Betriebe und Umschlaganlagen im Hafen miteinander und ist Bestandteil der Arbeitswege der vielen Beschäftigten im Hafengebiet. Die durchgängige und möglichst verkehrsträgerübergreifende Erreichbarkeit der Betriebe sicherzustellen und dabei eine große Zuverlässigkeit zu gewährleisten, ist eine der zentralen Anforderungen, die an die Verkehrsinfrastruktur des Hafens gestellt wird. (S.5)

Die Analysen und Auswertungen im Straßenverkehrsbericht beziehen sich auf die Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Hamburger Hafengebietes. Straßenverkehrsanlagen des Bundes und Erschließungsstraßen sind nicht Gegenstand der Analysen. (S.7)

5.1.2 Der Modal Split im Hinterlandverkehr verändert sich zugunsten der Bahn.



Hamburg Hafen Marketing, 2016, Chart 20

Der Güterverkehr von und zum Hafen findet per Schiff, per Bahn und mit LKW statt.

Die Bahn-Infrastruktur des Hafens wird ausgebaut. Derzeit werden sowohl über die Rethe als auch beim Kattwyk Doppelbrücken errichtet für Bahn und Straße, so dass die Kapazität für beide erhöht wird. Hafenhöfe werden modernisiert und ausgebaut, neue Gleisverbindungen entstehen.

Die Geschäftstätigkeit der weitgehend in Hamburger Besitz befindlichen HHLA richtet sich immer stärker auf den Bahngüterverkehr aus.

Diese Entwicklungen haben positive Folgen. Der Modal Split hat sich beim Container-Hinterlandverkehr innerhalb von 5 Jahren um fast 5% zugunsten der Bahn verschoben. Der Hafenentwicklungsplan nennt für 2010 einen Modal Split von 37% (Bahn) zu 61% (LKW)¹⁵, Hafen Hamburg Marketing für 2015 41,6% (Bahn) zu 56,3% (LKW). Beim gesamten Hinterlandverkehr, der auch Stückgut und Schüttgut umfasst, hat die

¹⁵ HPA, 2012, S. 18

Bahn mit 45,8% den LKW mit 42% schon überholt¹⁶.

Bei gleich bleibendem Ladeaufkommen verringert sich damit der LKW-Hinterlandverkehr.

„Seit 2013 gibt es eine Verschiebung des Modal Split des Hinterlandverkehrs vom Lkw zum Bahntransport. Dadurch reduzierte sich auch das Transportaufkommen für den Lkw-Hinterlandverkehr von ca. 46,1 Mio. t im Jahr 2012 auf 42,0 Mio. t im Jahr 2015.“ (Hamburg Port Authority, 2016b, S.27)

5.1.3 Der Hafenhinterlandverkehr ist auf die A7, aber nicht auf eine A 26-Ost ausgerichtet.

Der Hinterlandverkehr mit LKW betrifft vor allem den Transport von und zu den Containerterminals (CT). Drei der vier CT liegen westlich des Köhlbrands, dicht an der AS Waltershof der A7, und sind über diese an das Autobahnnetz ganz Europas angebunden: CT Altenwerder (geplante Kapazität¹⁷ 4 Mio. TEU), CT Burchardkai (geplant 6 Mio. TEU), CT Hamburg-Waltershof-Eurogate (geplant 6 Mio. TEU).

Der CT Tollerort mit geplanter Kapazität von 4 Mio. TEU dagegen liegt östlich des Köhlbrands und bedarf ebenso wie mehrere Umschlagshäfen im Hamburger Osthafen der dauerhaften Anbindung an die A7 über die Köhlbrandbrücke bzw. eine Nachfolge für diese Brücke (neue Brücke oder Tunnel oder Kombination von bestehend bleibender Brücke für PKW sowie einem Ergänzungstunnel für den LKW-Verkehr).

Eine Bedeutung hat die Haupt-Hafenroute nicht nur für die Anbindung der östlichen Häfen an das Bundesfernstraßennetz (A255, A1), sondern auch für hafeninterne Umfuhren, Anschlüsse der Firmengelände und Terminals sowie die Verbindung zur Stadt Hamburg.

Im Süden des Hamburger Hafens werden derzeit die Verkehrsverhältnisse für Bahn und Straße erheblich durch den Neubau der Rethe-Klappbrücken sowie eine zweite Kattwyk-Hubbrücke verbessert. Durch beide Bauwerke erhalten künftig Eisenbahnverkehr und Straßenverkehr jeweils eigene Brücken.

Der Hafen ist gut an das europäische Autobahnnetz angebunden.

¹⁶ Hamburg Hafen Marketing, 2016, Chart 21

¹⁷ Vgl. Hamburg Port Authority (2012), S. 23

2015 meint.¹⁸ Außerdem plante man neben der Erweiterung der bestehenden Containerterminals zwei neue Containerterminals in Steinwerder (mit Zuschüttung u.a. des Travehafens) sowie danach in Moorburg.

Bis 2008 stieg der Containerumschlag tatsächlich fast bis zur 10 Mio.-Schwelle. Der Einbruch auf 7 Mio. danach wurde als bloße Folge der Wirtschaftskrise gedeutet, keine der vielen hochrangigen Prognosen hat die tatsächliche Entwicklung zutreffend eingeschätzt, dass nämlich der Containerumschlag auch 2016, acht Jahre nach der Krise, keineswegs gestiegen ist.

5.2.2 Containerumschlag erhöht seit 10 Jahren nicht: Fehler im System der Prognosen

Die bis heute geltende Kernargumentation ist in einer Antwort des Senats vom 24.1.2006 auf die Anfrage des Abgeordneten Lühmann von der GAL/ Grüne zusammen gefasst.

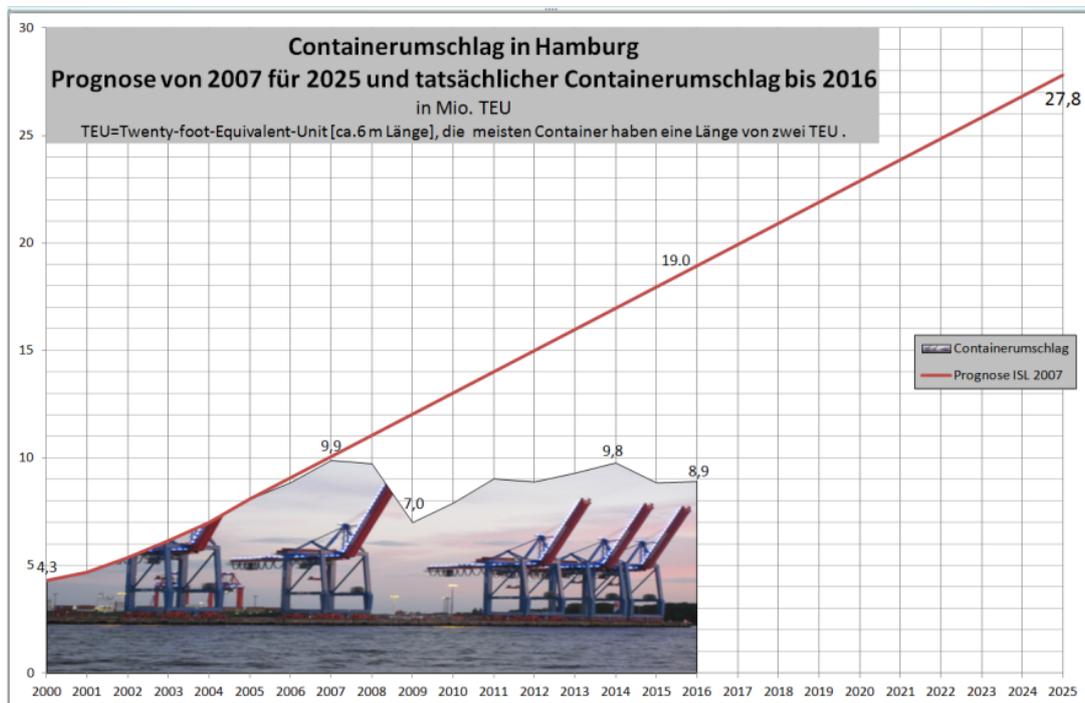
„Die aktuelle Prognose zur Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen mit Zuwachsraten von jährlich 10 % im Containerverkehr lässt erwarten, dass die Köhlbrandbrücke sowie das Straßennetz in Wilhelmsburg und Harburg spätestens 2015 nicht mehr in der Lage sein werden, den drastisch anwachsenden Hafenverkehr abzuwickeln“. (Antwort des Senats auf eine Schriftliche Kleine Anfrage, Lühmann 24.1.2006,S. 1)

Diese Prognose lässt sich heute überprüfen.

Hafen Hamburg Marketing, das die Außendarstellung des Hafens prägt, hat lange mit der Prognose von ISL Global Insight und Planco geworben:

Abb.: Hafen Hamburg Marketing, 2007

Diese Darstellung steht in krassem Widerspruch zur realen Entwicklung.



Tatsächlicher Umschlag von Containern 2000-2016¹⁹ versus Prognosen von 2007²⁰ (cc: Rothschuh)

¹⁸ Hamburg Port Authority, 2016, S.12

¹⁹Statistikamt Nord, [http://www.statistik-nord.de/daten/verkehr-umwelt-und-energie/monatszahlen/?inputTree\[\]=c%3A34&prevInputTree\[\]=c%3A34&inputTree\[\]=t%3A152&prevInputTree\[\]=%3F%3A-](http://www.statistik-nord.de/daten/verkehr-umwelt-und-energie/monatszahlen/?inputTree[]=c%3A34&prevInputTree[]=c%3A34&inputTree[]=t%3A152&prevInputTree[]=%3F%3A-)

Als Grundlage für die Anmeldung der A26-Ost hat Hamburg dem Bund eine Verkehrsberechnung vorgelegt, die auf einem prognostizierten Containerumschlag von ca. 25 Mio. TEU im Jahr 2025 beruht²¹.

„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.²²

Der Bund hat die Hamburger Erwartungen im Dossier des PRINS korrigiert, aber auch seine Grundlage, die 2014 veröffentlichte Seeverkehrsprognose²³ mit einer jährlichen Containerumschlags-Wachstumsrate von 4,1-4,4 % und die neuere ISL Prognose von 18 Mio. TEU im Jahr 2030²⁴ erweisen sich schon heute als unrealistisch.

Seit 10 Jahren gibt es kein Wachstum des Containerumschlags, der Hafen sieht es schon als Erfolg an, wenn der Umschlag einigermaßen stabil bleibt. Nach 2008 wurde zunächst die Weltwirtschaftskrise als Grund für den Einbruch der Zahlen genannt. Es hieß dann: Es gäbe nur eine Wachstumsdelle. Immer wartete man darauf, dass nun endlich das Wachstum wieder käme. Es wurden neue Prognosen angestellt; die grundlegende Ideologie blieb: Bald kommt das Wachstum nun wirklich.

Die Gründe der Stagnation des Containerumschlags sind vielfältig und langfristig wirksam. Neben den strukturellen Veränderungen des Welthandels gehören dazu die Verlagerung der Seeverkehrsrouten durch den Ausbau der Mittelmeerhäfen wie Piräus und Koper²⁵ sowie der Ostseehäfen wie Danzig.

Vor allem aber beruhen die Prognosen auf einer theoretischen Behauptung über den Zusammenhang von Weltwirtschaft, Welthandel und Containerumschlag, die von der wirklichen Entwicklung des Containerumschlags widerlegt ist. In einem Newsletter des ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) ist die Theorie dieses einflussreichen Instituts zusammen gefasst:

„Als Faustregel für den Zusammenhang zwischen Wachstum des Containerverkehrs und Wachstum der Weltwirtschaft kann ein durchschnittlicher Faktor von 3,0 angenommen werden, d.h. wächst die Wirtschaft real um 4 % p.a., dann wächst der Containerumschlag als Indikator für die Containerverschiffungen um 12 %.“ (ISL, 2008, S.4) .

Der Vorstandsvorsitzende der HHLA von 2003-2016, Klaus-Dieter Peters, hat in seiner mündlichen Rede zur letzten Hauptversammlung vom Juni 2016 die Containerentwicklung mit drei Zahlen gekennzeichnet: Wirtschaftswachstum +3,1%, Welthandel +2,8%, Weltweiter Containerumschlag + 1,1%.

Nach der Faustformel, die bisher die Prognosen bestimmt habe, läge das Wachstum der Welthandels über dem Wachstum der Weltwirtschaft, der Containerumschlag wiederum oberhalb des der Entwicklung des Welthandels. Bei dieser Faustregel, so Peters, "würden wir jetzt ein Wachstum von 7 oder 8% sehen, in Wirklichkeit sehen wir beim Containerumschlag nur 1,1%" (Peters, 2016, Video der HHLA).

Die Prognosen legen ein Verständnis von Weltwirtschaft, Welthandel und Containerumschlag zugrunde, das allenfalls für eine bestimmte Zeit galt, als der konventionelle Umschlag auf den Containerumschlag umgestellt wurde.

Die Hafenpolitik beharrt auch jetzt noch bei den vom Bund zu bezahlenden Infrastrukturprojekten wie der Hafenquerspange auf der Ideologie unaufhaltsamen Zuwachses den Containerumschlags, hat aber für ihren Geschäftsbereich Konsequenzen gezogen: Es wird keine zusätzlichen Containerterminals geben und

[1&filter\[locations\]\[\]=1&filter\[locations\]\[\]=2&filter\[startYear\]=2012](#)

²⁰ Hrg. Von Hamburg Hafen Marketing, 2007 (Original nicht mehr im Internet)

²¹ DEGES 2013, S.17

²² Henning Vöpel, HWWI Hamburg, HA 30.6.2016, S.6

²³ MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML, (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030

²⁴ Hamburg Port Authority, 2016, S.12

²⁵ Vgl. Kloss, Reimann, 2016

insbesondere wird kein Terminal in Moorburg gebaut, wie es noch in der Linienbestimmung für die A26-Ost berücksichtigt ist.

Im Kontext der Olympiabewerbung wurde 2015 zudem festgestellt, dass der Hafen auf Umschlagsflächen auf dem Kleinen Grasbrook verzichten kann.

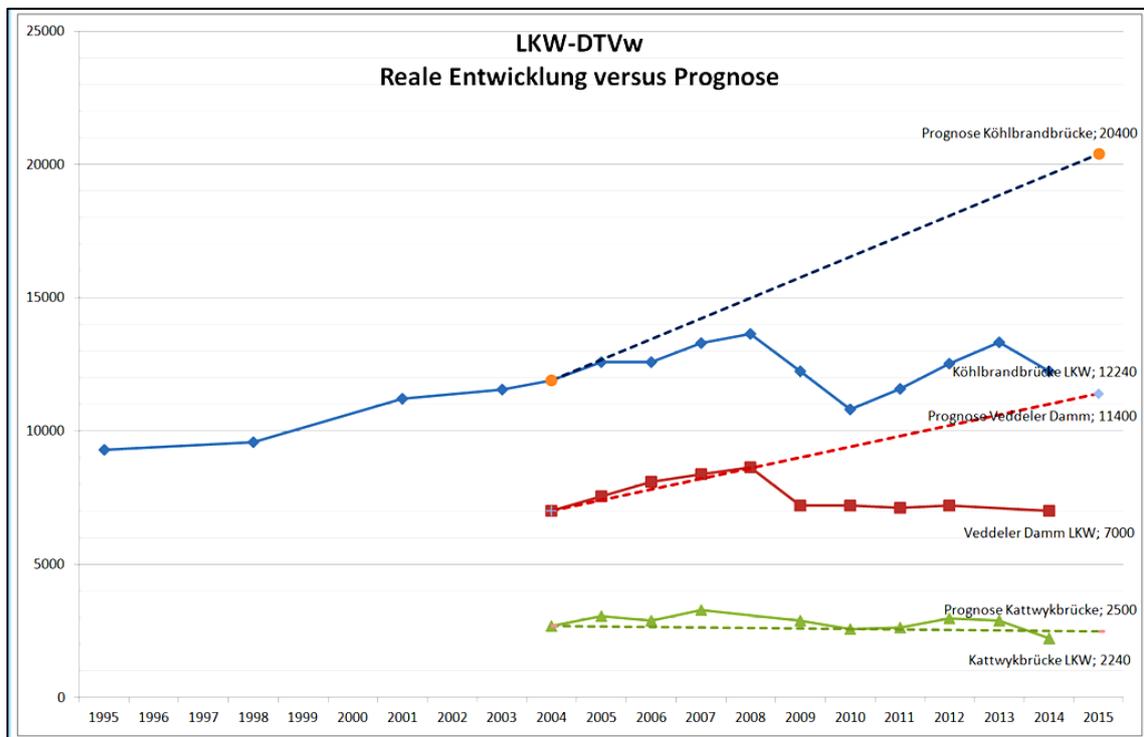
Auch die HHLA macht sich von der Entwicklung des Containerumschlags in Hamburg unabhängig, wie der Vorstandsvorsitzende Peters in der Hauptversammlung der HHLA am 16.6.2016 dargestellt hat

„Wir verbinden mit unserem Netzwerk inzwischen nicht nur die europäischen Häfen an der Nordsee, im Baltikum und im Adria-raum, sondern öffnen uns zunehmend auch für kontinentale Transporte, also für Mengen, welche nicht ihren Ursprung oder ihre Endbestimmung in den europäischen Häfen haben. Ich habe dies bereits erwähnt. Auf diese Weise werden wir auch zunehmend unabhängiger vom Ladungsanfall im Hafenumschlag oder an einzelnen Standorten.“

Peters, HHLA, 2016, Rede, S.13

5.2.3 Der Verkehr auf den hafenbezogenen West-Ost-Straßen stagniert.

Im Vordergrund steht der LKW-Verkehr auf der Haupt-Hafenroute (Köhlbrandbrücke – Veddeler Damm) und der Kattwykbrücke²⁶.



(1)

5.3 Nützt eine Autobahn dem Hafen?

5.3.1 Die „Hafenautobahn“ ist keine Autobahn für den Hafenverkehr

Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. (§1 (3) Bundesfernstraßengesetz)

Die Autobahn ersetzt keine Straße im und zum Hafen. Eine Autobahn holt vielmehr Pendler- und Fernverkehr in und durch den Hafen und behindert damit den Hafenverkehr.

²⁶ Errechnet nach (1) Verkehrsbelastung: 2004-2014: <http://www.hamburg.de/bwvi/start-verkehrsbelastung/> (2) Daten für 1995, 1998, 2003 in Drucksache 18/2688, 2005, (3) Prognose: Antwort des Senats in Lühmann, Drucksache 18/3521, 2010.

5.4 Alternative zur A26-Ost: Optimierung der „Lebensader“ Haupt-Hafenroute und Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke.

Der Hamburger Koalitionsvertrag von SPD und Grünen von 2015 verweist zu Recht auf die Haupt-Hafenroute (Köhlbrandbrücke, Roßdamm, Veddeler Damm) als Lebensader des Hafens.

Die Haupt-Hafenroute hat nach dem Wegfall der Zollgrenzen, dem Umbau einiger Knotenpunkte sowie der noch bis Ende 2016 andauernden Grundsanierung der Köhlbrandbrücke genügend Kapazität auch für einen möglicherweise wachsenden Verkehr, aber zwei Schwachstellen

- (1) Die begrenzte Funktionsfähigkeit der **Köhlbrandbrücke** für schweren LKW-Verkehr.
- (2) Der **östliche Anschluss an die A1 bzw. A255** mitten durch den Stadtteil Veddel.

Zu (1) Schon vor fünf Jahren hat der Erste Bürgermeister Scholz zur Köhlbrandbrücke erklärt

"Aufgrund der langen Planungsvorlaufzeiten werden wir demnächst die Planungen und die Finanzierung des Ersatzneubaus anstoßen" (Hamburger Abendblatt 13.6.2012²⁷).

Auf die notwendige Nachfolge für die Köhlbrandbrücke weisen auch politische Parteien, Hafenwirtschaft und die HPA hin. Einigkeit besteht, dass diese nicht durch eine Autobahn im Süden des Hafens ersetzbar ist.

Für die **Köhlbrandquerung** der Zukunft gibt es mehrere Alternativen

- Neubau einer Köhlbrandbrücke
- Tunnel als Ersatz für die Köhlbrandbrücke
- Innovative Lösung: Ergänzungstunnel für den Schwerlastverkehr bei Beibehaltung der Köhlbrandbrücke für Kfz bis 7,5t und endlich auch Fahrräder. Die Köhlbrandbrücke wird so zugleich als Hamburger Wahrzeichen bewahrt.

Zu (2) Für den Osten der Haupthafenroute hatte die Partei GAL/Grüne schon 2006 eine Lösung mit einem von dem Veddeler Damm abzweigenden Tunnel zur A253 als Stadtstraße ins Spiel gebracht²⁸. Diese Lösung wurde aber in der 2008 geschlossenen Koalition von CDU und GAL, nicht weiter verfolgt, weil man davon ausging, dass eine Stadtstraße nicht vom Bund finanziert würde. Die Koalition setzte vielmehr als ersten Maßstab für Straßenverbindungen zum Hafen „eine möglichst geringe finanzielle Belastung bei günstigem Finanzschlüssel Hamburg/Bund“²⁹ und ließ ausschließlich Bundesfernstraßen-Modelle untersuchen.

Im Zusammenhang mit der Olympiaplanung 2015 wurde ein Tunnel als „**Südanbindung**“ entworfen. Dieser soll den Veddeler Damm über die B75/A252 mit der A255 und damit A1 verbinden³⁰. Der Tunnel wurde von ARUP und ARGUS geprüft und seine Machbarkeit festgestellt.

„Die favorisierte Tunnellösung stellt eine Verbindung zwischen dem Veddeler Damm und der Anschlussstelle Georgswerder an die A252/A255 dar. Im Linienvorlauf werden die bestehenden Gleise der Hafenbahn und der DB bis zur Veddeler Straße unterquert. Durch diese Tunnellösung unter dem Wilhelmsburger Platz und der Muggenburger Durchfahrt wird das angrenzende Quartier im Betrieb nicht beeinflusst.

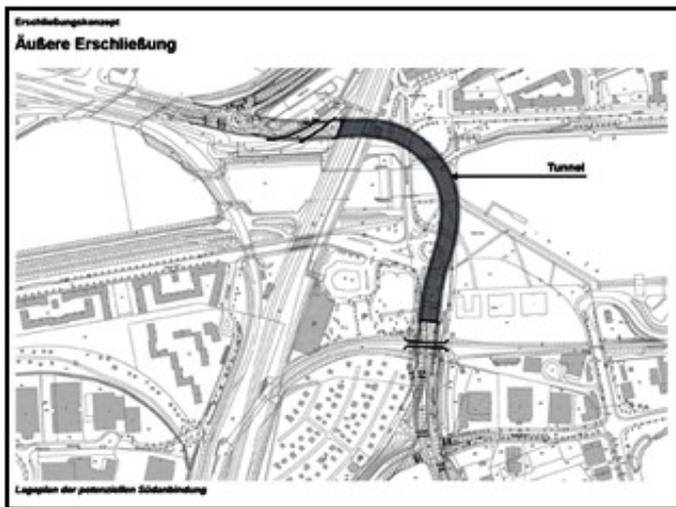
Um in dieser Phase eine belastbare Einschätzung der Kosten zu erhalten, wurden das Masterplanungsteam (Arup) und der Erschließungsplaner (Argus) mit einer Machbarkeitsermittlung und über reines Benchmarking hinausgehenden Kostenermittlung beauftragt. Die Kosten für die Südanbindung liegen bei 277,68 Mio. Euro (2024)“. (Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg 2015, S. 65)

²⁷ <http://www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article2305586/Scholzverspricht-Neubau-der-Koehlbrandbruecke.html>

²⁸ Vgl. GAL-Fraktion, PM 19.1.2005 sowie Bölcow, Lüthmann, 2006,

²⁹ CDU und Bündnis90/Die Grünen, 2008, S.34

³⁰ FHH, BSW, 2015, Masterplan, S.150



FHH, Masterplan Olympische Spiele, 2015, S.150

Der Tunnel – eine Stadtstraße und keine Autobahn – kann für die vom LKW stark belastete Veddel eine Lösung bieten. Deshalb hat z.B. der Stadtteilbeirat Veddel-Kleiner Grasbrook Fachbehörden und Politik aufgefordert, sich für einen Tunnel von der Haupt-Hafenroute zur Anschlussstelle Georgswerder einzusetzen und seine Finanzierung zu gewährleisten.³¹

5.4.1 Die Mitfinanzierung der Haupt-Hafenroute durch den Bund ist vorrangig gegenüber der A26-Ost.

Der Hamburger SPD-Senat hatte noch 2014 die Möglichkeit einer Finanzierungsbeitragung des Bundes an einem Ersatz für die begrenzt funktionsfähige Köhlbrandbrücke mit Verweis auf deren Status als Stadtstraße zurückgewiesen³². Im Koalitionsvertrag von SPD und Grünen in Hamburg von 2015 dagegen heißt es

„Die Haupt-Hafenroute verläuft dagegen im Norden über die Köhlbrandbrücke und den Veddeler Damm. Die Köhlbrandbrücke ist keine Bundesfernstraße, aber sie ist Bestandteil der Haupthafenroute, der Lebensader des Hafens. Im nächsten Jahrzehnt ist der Neubau zu planen. Für die Finanzierung streben wir eine Unterstützung durch den Bund an.“ (SPD / Grüne, 2015 S.33)

Für die Mitfinanzierung steht das Instrument des §5a Bundesfernstraßengesetz zur Verfügung, nach dem der Bund Zuwendungen für Zubringer zu Bundesfernstraßen gewähren kann³³. Diese Regelung wird derzeit beim Hafentunnel durch den Ausbau der Cherbourger Straße, einer Stadtstraße, in Bremerhaven angewandt³⁴. Im Regierungsentwurf des Bundeshaushalts 2017, ist die „Anbindung des Überseehafengebiets an die A27“ im Straßenbauplan, S. 154 mit Zuweisungen des Bundes in Höhe von insgesamt 120 Mio. Euro verankert und aus dem gleichen Haushaltskapitel wie die Autobahnen mit finanziert.

In der Begründung des Gesetzesentwurfs zum Fernstraßenausbaugesetz vom 5.9.2016, in dem der Bundesverkehrswegeplan 2030 in einen gesetzlich fixierten Bedarfsplan umgesetzt werden soll, erklärt sich der Bund ausdrücklich für zuständig für die Anbindung der Seehäfen an das Netz der Bundesverkehrswege.

„Die deutschen See- und Binnenhäfen, die Flughäfen sowie die Güterverkehrszentren zählen nicht zu den Bundesverkehrswegen. Planung, Bau und Unterhaltung dieser Anlagen erfolgen durch Länder, Kommunen oder private Betreiber. Der Bund ist jedoch zuständig für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege und stellt hierfür Mittel zur Verfügung.“ (BT-Drucksache 18/9350, 5.8.2016, S.IV)

³¹ <http://sitzungsdienst-hamburg-mitte.hamburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1007183>

³² Hamburger Senat/ Hackbusch, Drucksache 20/10725, S.2

³³ Vgl. Witting in Müller/Schulz/ Bender, 2013, S. 139-142

³⁴ Vgl. Rechnungshof der FH Bremen, 2014, sowie Beschreibung des Hafentunnels in <http://hafenanbindung-a27.de/das-projekt.html>

DER Hafenverkehr braucht keine neue Autobahn.

Es wäre aber für den Bund und die anderen Bundesländer nicht zumutbar, in den nächsten Jahren eine Autobahn A26-Ost zu finanzieren, die für die Seehafenanbindung Hamburgs kaum Relevanz hat und anschließend zur Kasse gebeten zu werden für die tatsächlich für die Seehafenanbindung unverzichtbare Haupt-Hafenroute.

Hamburg sollte deshalb auf die A26-Ost verzichten. Der Bund sollte im Gegenzug die Kosten einer erneuerten Köhlbrandquerung im Westen der Haupt-Hafenroute für die Anbindung des Hafens an die A7 sowie eines Tunnels im Osten der Haupt-Hafenroute für die Anbindung an die A252/A1 mit tragen.

6 HAMBURG BRAUCHT MEHR ÖPNV UND NICHT MEHR MOTORISIERTEN PENDLERVERKEHR

6.1 „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ (NI), begünstigt die Verlagerung vom ÖPNV zum MIV.

Lange Zeit wurde der durch neue Straßen induzierte Verkehr kritisch gesehen. Man sät Autobahnen und erntet mehr Motorisierten Individualverkehr (MIV), der die Straßen und Plätze im Ballungsraum Hamburg verstopft. Der Bundesverkehrswegeplan sieht durch neue Autobahnen erzeugten zusätzlichen Straßenverkehr aber nicht als Schaden an, sondern hat dafür eine neue Nutzen-Kategorie NI geschaffen. „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ (BVWP, S. 59, Tab. 18).

Definiert wird dieser „Nutzen“ sehr verschwommen

„Diese Nutzenkomponente berücksichtigt den Umstand, dass Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern bei optional zur Wahl stehenden Mobilitätsoptionen nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen getroffen werden. Zusätzlich beeinflussen auch weitere Faktoren unser Verkehrsverhalten. Zu nennen sind hier beispielsweise die Ausstattungsqualität der zur Wahl stehenden Verkehrsmittel oder auch die persönliche Einstellung des Einzelnen zu diesen Verkehrsmitteln. Diese Eigenschaften der Mobilitätsoptionen sind zwar nicht bzw. nur schwer messbar, werden von den Verkehrsteilnehmern bei ihren Entscheidungen jedoch berücksichtigt.“ (BVWP, S. 61)

Für die A26-Ost wird dieser „Nutzen“ laut Dossier mit 490 Mio. Euro beziffert.

Die bloße Zunahme von Straßenverkehr ist keineswegs ein Nutzen, weder für den Einzelnen noch für die Wirtschaft und Gesellschaft. Sie ist das Gegenteil der von Hamburg propagierten „verkehrssparsamen“ Mobilitätspolitik.

Besonders brisant aber ist es, wenn unter dem Label NI auch faktisch von der S-Bahn verlagertes Verkehr gefasst wird, so dass die Verlagerung vom ÖPNV zum MIV als Nutzen erscheint, wie es bei der A26-G10-HH der Fall ist. Dabei war die S-Bahn ja gerade erfolgreich bis Stade gebaut worden, um den Verkehr von der Straße weg zu holen. Allerdings fährt sie zu selten und ist überfull, so dass es Anreize gibt, auf das Auto zurück zu kehren, sobald eine Autobahn dafür zur Verfügung steht.

Für Fälle, wie sie exemplarisch bei der S-Bahn und der A26-Ost im Ballungsraum Hamburg auftreten, wird in einer Überprüfung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren zum BVWP ein Sondergutachten gefordert.

„Probleme könnten sich ... ergeben, wenn im Einzelfall Ballungsraumprojekte zu bewerten sind, bei denen den Verlagerungswirkungen vom ÖPNV auf den MIV eine entscheidende Bedeutung für das Bewertungsergebnis zukommt. Diese Probleme bestehen darin, dass die für die Prognose der betreffenden Verlagerungswirkungen erforderlichen Nachfragematrizen und Netzmodelle des ÖPNV in den Ausgangsdaten aus der VP 2030 nicht enthalten sind In diesen Fällen wäre die Erstellung von Sondergutachten unter Hinzuziehung geeigneter Nachfragematrizen und Netzmodelle des ÖPNV erforderlich. Standardmäßig ist dies im BVWP-Prozess allerdings nicht vorgesehen.“ (BMVI 2015, S. 12)

Im Ergebnis passiert das, wovor das Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelb Raum gewarnt hat:

„Auf alle Fälle muss vermieden werden, dass in Folge von straßenseitigen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Neubau A26) die Attraktivität des ÖPNV abnimmt.“ (Röhling, 2012 S.100)

6.2 Verlagerung von der S_Bahn auf die A26-Ost.



Openstreetmap/Rothschuh

Die Autobahn 26 (in Bau bzw. in Planung) verläuft parallel zur S-Bahn und dem Metronom. Die nun als Neubau geplante A26-Ost (Hafenquerspange) bietet den Pendler*innen eine direkte Autobahn-Verbindung zur Hamburger Innenstadt als Alternative zur S-Bahn an. Deshalb ist davon auszugehen, dass der „induzierte Verkehr“ größtenteils von der S-Bahn verlagert ist.

6.3 Alternative: Ausbau des ÖPNV

Der auch für den BVWP tätige Verkehrsgutachter Röhling fordert im Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelbbaum, das er im Auftrag Hamburgs erarbeitet hat

„Die Bereitstellung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kann aber nicht alleiniges Mittel zur Sicherstellung einer verträglichen Verkehrsabwicklung sein. Ein weiterer wesentlicher Aspekt liegt in der Vermeidung von Fahrten im MIV und damit einer Verlagerung auf verträglichere Verkehrssysteme wie den ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, welches im Süderelbbaum auf den Hauptachsen schon einen hohen Standard aufweist, aber weiterhin verbessert werden soll. Ein weiterer wichtiger Aspekt in Zusammenhang mit der verträglichen Verkehrsabwicklung ist die frühzeitige Berücksichtigung der verkehrlichen Erreichbarkeit (MIV und ÖPNV) bei der Planung von verkehrsintensiven Nutzungen.“ (Röhling Juli 2012 #9154 115)

Allein durch Verstärkung der S-Bahn und Verbesserung der Erreichbarkeit könnten laut Gesamtmobilitätskonzept 15.900 Fahrten / Tag gespart werden

„Die hohe Auslastung der S-Bahn S3/S31 ist Indiz für die Attraktivität dieses Angebots und legt den Schluss nahe, dass durch eine Kapazitätserhöhung auf dieser Achse in Verbindung mit einem bedarfsgerecht angepassten Busangebot weiteres Verlagerungspotenzial vom MIV auf den ÖPNV ausgeschöpft werden kann. Auf alle Fälle muss vermieden werden, dass in Folge von straßenseitigen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Neubau A26) die Attraktivität des ÖPNV abnimmt. In den Varianten 21 (ohne Hafenquerspange) und Variante 22 (mit Hafenquerspange) wurde daher eine Stärkung der S-Bahn-Achse im Süderelbbaum untersucht und die Auswirkungen auf den MIV quantifiziert.“ (Röhling Juli 2012, S.99-100) ...

„Die **Variante 21** basiert auf den gleichen netzseitigen Grundlagen wie der Prognosenullfall und beinhaltet damit nicht die Hafenquerspange. Nachfrageseitig ist eine Stärkung des ÖPNV in Form einer weiteren S-Bahn-Verstärkerlinie zwischen der Hamburger Innenstadt und Neugraben mit entsprechender Reduzierung der Pkw-Nachfrage berücksichtigt. ... Durch eine Abschätzung des Verlagerungspotenzials (ca. 15.900 Pkw-Fahrten/24h) wirkt diese Maßnahme in einer entsprechenden Reduzierung der Straßenverkehrsbelastung“ (Röhling Juli 2012 S.89)

6.4 Mehr und besserer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) holt Pendler von der Straße zur Bahn.

„Als beispielhafte Maßnahmen zur Verwirklichung des „Sprung über die Elbe“ stehen neben der ... Verstärkung der S-Bahn langfristig der weitere Ausbau der U4, der die Hafen-City mit dem Bahnhof Harburg verbinden soll.“ (Röhling Juli 2012 #9154 102)

Entwickelt werden muss ein zusammenhängendes Konzept für den Ausbau des SPNV im Süden.

Die S-Bahn muss von einem Transportmittel für „Beförderungsfälle“ zu einem attraktiven Verkehrsmittel für alle Menschen werden. Das Normale muss sein, dass gerade bei langen Strecken alle einen Sitzplatz haben. Eine zumeist übervolle S-Bahn vertreibt Menschen von der Bahn auf die Straße.

- Mehr S-Bahn-Züge und -Langzüge
- Ausbau der Stationen westlich von Neugraben auch für Langzüge
- Verstärkungslinie S32 und engerer Takt auch in Nebenzeiten
- Bessere Anbindung an die Stadtteile mit Bussen und Fahrrädern
- Funktionierende Rolltreppen und Fahrstühle
- Geschützte Wartepplätze
- Funktionsfähige Toiletten, deren Nutzung im Fahrpreis enthalten ist
- Neue Stationen
 - Station Süderelbbrücke (südlich der Kornweide) für neue Wohngebiete,
 - Station Bostelbek für Pendler, die z.B. von der A7 in die S-Bahn umsteigen

Die seit langem versprochene Verlängerung der U-Bahn 4 muss in Angriff genommen werden. In einer Ausführung als Hochbahn steht dafür noch die Trasse der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße zur Verfügung.

Die Regionalbahn (derzeit Metronom) muss häufiger bis zum Hauptbahnhof weiter fahren.

Es muss Busverbindungen in alle Richtungen geben.

7 DIE A26-OST IST KEIN „LÜCKENSCHLUSS“ IM AUTOBAHNNETZ.

Es ist schwierig nachzuvollziehen, was die Projektstudie unter einem „Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A7/A26 im Westen und der A1 im Osten“ (DEGES 2009 S.4) versteht. Es gibt keine „Lücke“ wie z.B. bisher bei der A23, wo zwei Teilstücke bei Itzehoe erst noch verbunden werden mussten. Es gibt lediglich die Situation, dass Hamburg umfahren werden muss.

Für eine Umfahrung gibt es meistens drei Gründe (a) ökologische, (b) geographische (z.B. Gebirge, Flüsse) sowie (c) Gründe der Stadtentwicklung.

In Hamburg treffen alle drei Gründe zu. Die Elbe hindert eine direkte südliche Durchfahrung und verteuert sie sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung. Hamburg und Harburg werden deshalb südlich umfahren über Maschen. Künftig wird es auch eine etwas weiträumigere Umfahrung über die A20 im Norden geben.

Von der A7, insbesondere der Anschlussstelle Waltershof, sind für den Fernverkehr alle Verkehrsrichtungen erreichbar. Nach Norden die A7, nach Süden und Westen die A1 über Maschen, nach Osten die A1 über Maschen sowie über die künftige A20 Bad Bramstedt-Lübeck.

Die A26 war bis 2011 nicht mit dem Ziel einer Verlängerung bis zur A1 geplant, sondern einer Anbindung an die A7, die wiederum über Maschen mit der A1 verbunden ist.

●●● Autobahnring um Hamburg

Der Autobahnring um Hamburg macht die A26-Ost für den überregionalen Verkehr entbehrlich.

Bad Segeberg - A20 - Bad Bramstedt - A7 - Maschen - A1 - Bargtheide - A21 - Bad Segeberg

Im Bedarfsplan BVWP 2030:

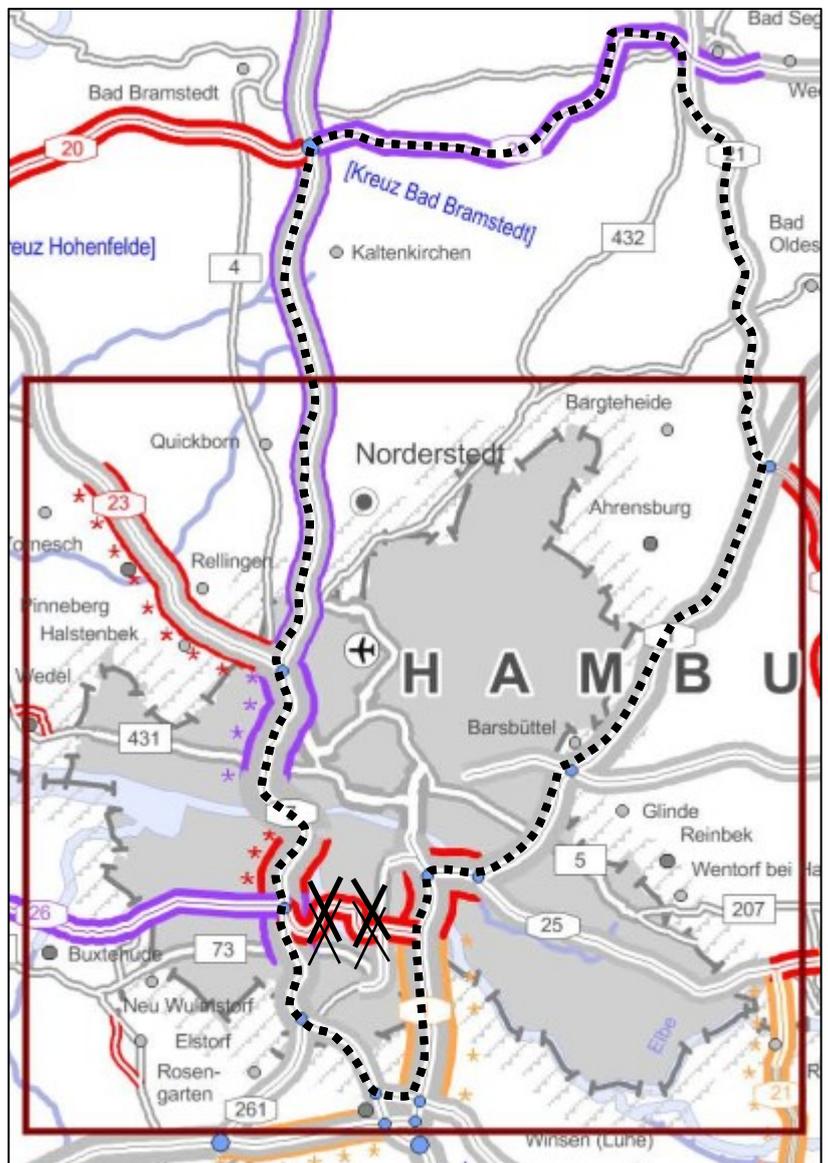
A20 Bad Segeberg - Bad Bramstedt:
Neubau „fest disponiert“

A7 Ausbau „fest disponiert“ bzw.
„vordringlicher Bedarf“

A1 Horster Dreieck - Stillhorn
Ausbau „weiterer Bedarf“

A1 Stillhorn - HH-Südost:

Ausbau „vordringlicher Bedarf“



Bundefernstraßenbedarfsplan, Dezember 2016, Einträge Rothschuh

8 EINE NEUE STADTAUTOBAHN GEFÄHRDET WOHNUNGSBAU UND STADTENTWICKLUNG.

In dem Antrag auf Linienbestimmung von 1999 wurde die jetzt für die A26-Ost gewählte Südtrasse aus städtebaulicher Sicht abqualifiziert:

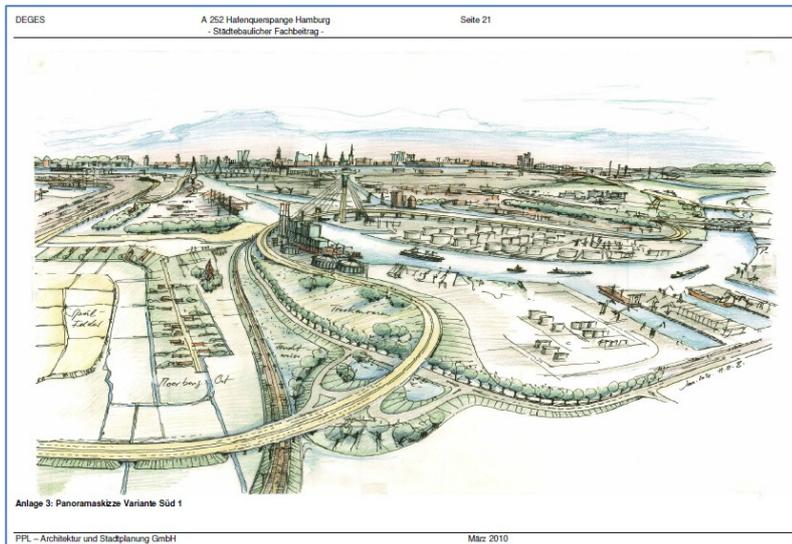
„Aus städtebaulicher Sicht gehen von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen sowohl für die heutige Nutzungsstruktur (Zerschneidung in Wilhelmsburg Süd/ Kornweide) als auch für die langfristigen Entwicklungsperspektiven in Moorburg (Hafenerweiterung), Kirchdorf-Mitte/Nord (Wohnungsbau) und in Wilhelmsburg-Süd/Ost (Landschaftsraumentwicklung) aus. Daher kann die Südtrasse aus städtebaulicher Sicht nicht empfohlen werden.“ Baubehörde Hamburg 1999, S. 14

8.1 Bundeskabinett streicht Behauptung einer städtebaulichen Wirkung der A26-Ost

Im Entwurf des BVWP, S.104, hieß es in der Zeile zur A26-Ost, diese hätte eine "sehr hohe städtebauliche Wirkung". Dieser Vermerk ist jetzt im Beschluss der Bundesregierung vom 3.8.2016 ersatzlos gestrichen, nachdem Eingaben der Bürgerinnen und Bürger sowie die Abstimmung u.a. mit dem Umwelt- und Bauministerium erfolgt sind.

Vielleicht bezog sich diese Aussage auf den Städtebaulichen Fachbeitrag (PPL, 2010) aus dem Verfahren in der Linienbestimmung. In diesem Beitrag wird die "Städtebauliche Qualifizierung der Vorzugstrasse" (S.14-17) weder anhand der Perspektive der Bewohner, des Wohnungsbaupotenzials, noch anderer Kriterien des Städtebaus vorgenommen, sondern anhand der Perspektive des Autofahrers, der auf der Straße fährt. Man liest einen ausgiebigen Erlebnisbericht eines fiktiven Autofahrers über die neue Autobahn, der seine Blicke über Hamburg von der Hochstraße und der Brücke über die Elbe schweifen lässt, soweit er nicht von lästigen Lärmschutzwänden gestört ist. Bei der Strecke durch Wilhelmsburgs Wohngebiete – in der Nachbarschaft zu dieser neuen Autobahn leben 7.000 Menschen – sei es gut, dass er nichts sähe, weil da auch nichts eines Blickes wert sei.

De Strecke durch Wilhelmsburg und durch die Wohngebiete, wird so gekennzeichnet:



„Nach der Querung der Georg-Wilhelm-Straße senkt sich die Trasse in die Trog- bzw. Tunnelebene unter dem neuen Anschlussknoten der Wilhelmsburger Reichsstraße und der DB-Hauptstrecke ab. Dabei wird ein kurzer Blick auf das IGS-Gelände frei, wenn es gelingt die ggf. notwendigen Lärmschutzmaßnahmen entsprechend zu gestalten.

Die weitere Fahrt durch den Lärmschutztunnel führt in einem bis zur Anschlussstelle mit der A1 führenden Einschnitt, der keine weiteren das Stadtbild erfassenden Blickbeziehungen zulässt, was angesichts des vorhandenen Siedlungsbestandes hier

auch nicht sinnfölig wäre. So kann sich der Autofahrer ganz auf die Einfödelung in die A1 konzentrieren.“ {PPL-Architektur und Stadtplanung GmbH, S. 16}

Diese „städtebauliche Qualifizierung“ erfüllt keine der im BVWP geforderten Kriterien einer städtebaulichen Beurteilung (BVWP, S.68ff). Würde man eine solche durchführen, käme man, wie schon in der Linienbestimmung von 1999, zu einer negativen Beurteilung.

Die Autobahn soll Moorburg und den Wilhelmsburger Süden zerschneiden. Sie bringt Lärm und Abgase nicht nur in diese Stadtteile, sondern wegen ihrer überwiegenden Hochlage auf Stelzen auch in die be-

nachbarten Stadtteile Bostelbek und Harburg, insbesondere den Harburger Binnenhafen. Sie verhindert möglichen Wohnungsbau am Hauland und im Bereich der Kornweide.

Hamburg rechnet sich hoch an, dass im Westen (Altona, Othmarschen, Stellingen) nach 40 Jahren nun im Laufe der nächsten 15 Jahre Deckel über die Autobahn A7 gebaut werden sollen. In der Mitte Hamburgs, also in Wilhelmsburg, soll nun gleichzeitig die Stadt neu durch eine Autobahn zerschnitten werden.

„Im Ergebnis kann belegt werden, dass die Belastungen durch große Verkehrsanlagen wie Stadtautobahnen in den angrenzenden Wohngebieten zu sozialen Abwertungsprozessen, zu einer Zunahme von einkommensschwachen Haushalten und zu einer Verstärkung von Segregationsprozessen führen.“{Ehrhardt 2010, S. 26}

Der Artikel von Oliver Schirg in der Online-Ausgabe des Hamburger Abendblatts vom 26.3.2016, „Die irre Vision von einer Hamburger Stadtautobahn“³⁵, macht deutlich, welche verheerenden Auswirkungen eine Stadtautobahn mitten durch eine Stadt hat.

8.2 Stadtautobahnen zerstören Wohnbauperspektiven.

1979 wurde das Hamburger Programm für Stadtautobahnen aufgegeben, weil es Bürgerwiderstand gab und die Erkenntnis, dass Stadtautobahnen die Entwicklung lebendiger Stadtteile konterkarieren. Dennoch wurde eine Stadtautobahn südlich der Norderelbe dagegen massiv, aber erfolglos voran getrieben, die „Hafenquerspange“, bis 2009 durch den Norden, seither durch den Süden Wilhelmsburgs.

Mit der Internationalen Bauausstellung 2006-2013 und dem „Sprung über die Elbe“ müsste aber bewusst geworden sein, dass Wilhelmsburg nicht nur Industrieort mit einigen Wohnsiedlungen ist, sondern ein attraktiver, wichtiger und zentraler Ort des Lebens und Arbeitens von immer mehr Menschen. Bei jetzt über 52.000 Bewohnern leben jedes Jahr ca. 1000 Bewohner mehr in Wilhelmsburg und die Perspektive der Handelskammer von 2004, es könnten einmal 100.000 werden, ist nicht unrealistisch, wenn die Wohnbedingungen verbessert anstatt verschlechtert werden.

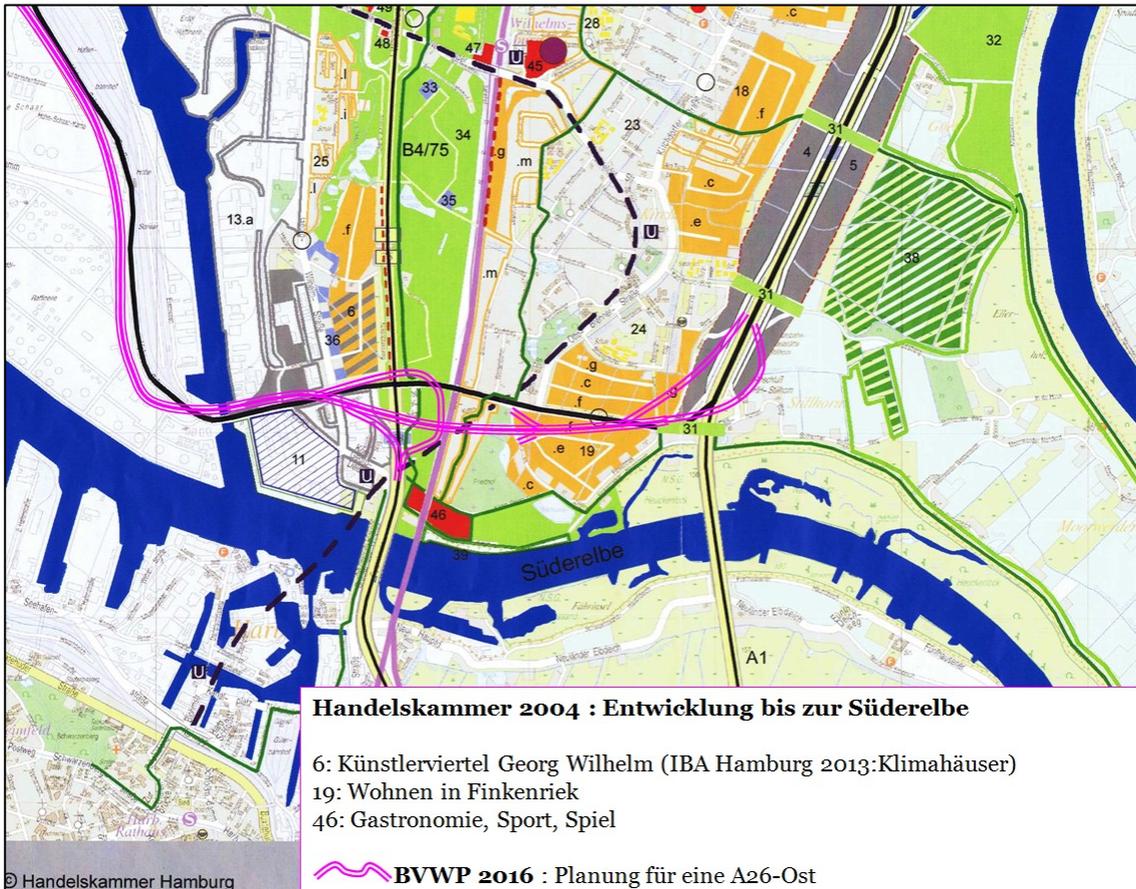
Im Süden Wilhelmsburgs sah die IBA am Hauland eine Siedlung mit „Klimahäusern“ vor³⁶.

Die Handelskammer brachte schon 2004 Wohnbebauung um die Kornweide herum in die Diskussion³⁷. Wird die A26-Ost gebaut, durchschneidet sie direkt das von der Handelskammer angesprochene Gebiet und verhindert auch Wohnungsbau am Hauland neben einer dann Dreifachtrasse von Bahn, hoch geständerter Autobahn und der nach wie vor stark befahrenen Kornweide.

³⁵ www.abendblatt.de/hamburg/article207295329/Die-irre-Vision-von-einer-Hamburger-Stadtautobahn.html

³⁶ Vgl. IBA Hamburg, 2010

³⁷ Wolf/ Siebrand, Handelskammer, 2004



Handelskammer 2004, Einträge Rothschuh

Ohne neue Autobahn kann Wilhelmsburg der Vorreiter beim Wachstum der Stadt bleiben. Ob es, wie die Handelskammer vorgeschlagen hat, einmal 100.000 Bewohner werden oder wie viele auch immer, ist in der Zukunft zu entscheiden. Ein baldiger Bau einer Hochbahn (als Verlängerung der U4) über Wilhelmsburg bis Harburg würde Wohnungsbau in großem Umfang nach sich ziehen. Beim Bau einer Autobahn aber ist der Stadtteil für alle Zeiten so zerschnitten, dass Stadtentwicklung im Süden nicht mehr möglich ist.

Wilhelmsburg und Moorburg sind schon jetzt gebeutelt von Verkehrstrassen. 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 direkt am Autobahndreieck liegt.

Eine Autobahn durch Wilhelmsburg hat auch für Harburg nicht den versprochenen Nutzen. Auch wenn der Verkehr auf der B73 leicht reduziert wird³⁸, bleibt die Trennwirkung der Buxtehuder Straße aufgrund ihrer Lage als Doppeltrasse mit der Bahn bestehen.

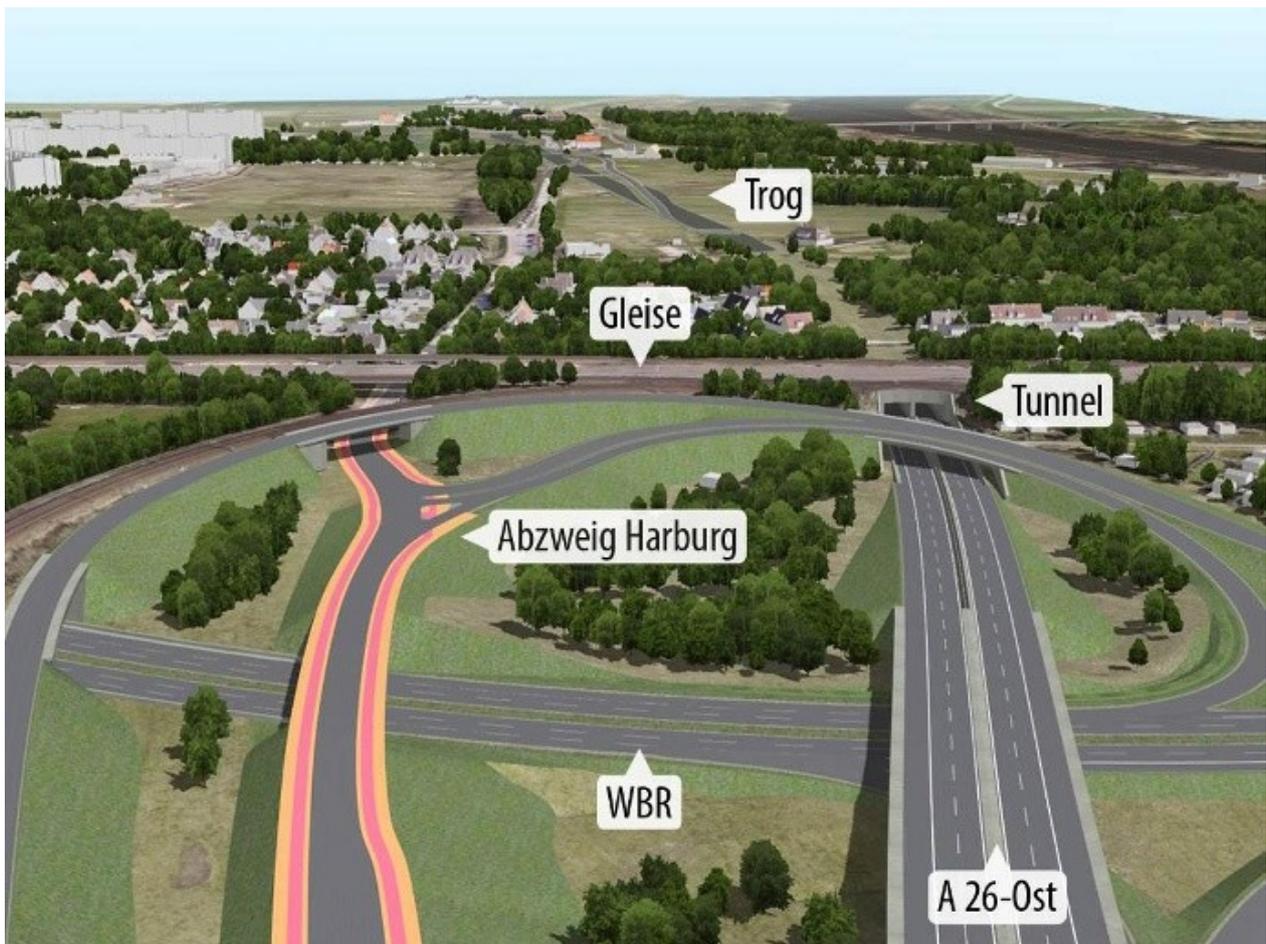
³⁸ Fraglich ist, ob es überhaupt zu einer Reduzierung des LKW Verkehrs auf der B73 käme. Nach der Linienbestimmung wird die B73 im Harburger Raum nach Fertigstellung der A26-Ost abgestuft zu einer Stadtstraße – damit entfällt für sie die Mautpflicht und sie zieht Ausweichverkehr der LKW auf sich.

8.3 Die Alternative ist vor allem verbesserter SPNV:

Öffentlicher Nahverkehr vor allem auf der Schiene muss den Personenverkehr von den belastenden Durchgangstrassen auf die Bahn verlagern. Für den Hafenvverkehr braucht es ein entlastendes Führungskonzept für die Wohnstraßen, wie es schon einmal von der HPA für Wilhelmsburg vorgelegt wurde³⁹. Auch großflächiges Tempo 30 kann nicht nur den Radverkehr fördern, sondern auch Menschen dazu bewegen, stärker den ÖPNV zu nutzen.

8.4 Auch für Wilhelmsburg gilt: „Ohne Dach ist Krach“

Gepplant war bis zum Sommer 2016 eine Hochstraße bis zur Überquerung der B75, anschließend ein kurzer Tunnel und dann ein offener Trog bis zum neuen Autobahndreieck Hamburg-Stillhorn direkt neben der Großwohnsiedlung Kirchdorf-Süd.



DEGES – Präsentation 30.6.2015

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte hatte bereits in einem Schreiben des Bezirksamtsleiter Markus Schreiber (SPD) zur Linienbestimmung unter Verweis auf die Planungen für die A7 eine vollständige Untertunnelung des Kirchdorfer Gebiets oder eine Verlagerung auf das Gebiet Hamburg-Neuland gefordert.

Das Bezirksamt unterstützt die Entscheidung, im Rahmen eines neuen Linienbestimmungsverfahrens die bisher festgelegte Nordtrasse aufzuheben und an ihrer Stelle eine Südtrasse festzulegen.

Erneut wird jedoch an dieser Stelle, - wie bereits im Rahmen des Scopingverfahrens mit Stellungnahme vom 28. Juli 2009 dargetan, - darauf hingewiesen, dass die Akzeptanz einer Südtrasse entscheidend von ihren Auswirkungen auf die Stadtteilentwicklung sowie auf die Umwelt und den Artenschutz abhängt.

Angesichts des thematisierten "Sprung über die Elbe" wird deutlich gemacht, dass auch die Südvariante eine durch die

³⁹ Vgl. Hamburg Port Authority, 2010

Hafenbahntrasse in Teilbereichen bereits bestehende Barriere manifestieren wird. Hier sind neben dem Lärmschutz die Entwicklung von Querungsmöglichkeiten in Nord-Süd-Richtung sowie die Vermeidung von Hochpunkten der Trasse zu berücksichtigen.

Eine teilweise Führung der Südtrasse in Form eines offenen Troges im Bereich der östlichen Kornweide wird abgelehnt. Die „Troglösung“ würde eine landschaftlich und naturschutzfachlich negative Zäsur für den Süden Wilhelmsburgs zur Folge haben. Vergleichbare auch stadträumliche Negativwirkungen sollen nach jahrzehntelangen Diskussionen in Altona nachträglich durch den Bau eines Deckels geheilt werden. Folglich wird dafür plädiert, die für die Naherholung im Süden Wilhelmsburg wichtige Landschaft (Landschaftsachse und Grüne Wegeverbindung gemäß Lapro) zu schützen, indem eine überdeckelte Variante Grundlage der weiteren Planungen ist und dies auch im Linienbestimmungsverfahren zum Ausdruck gebracht wird. Alternativ ist eine Führung über die Europabrücke, die A 253 und die Neuländer Straße auf die Autobahnauffahrt Hamburg-Harburg umzusetzen. (Bezirksamt Hamburg-Mitte, 11.2.2010)

Wenn gegen alle Vernunft diese Autobahn doch gebaut wird, dann müssen wenigstens die Erfahrungen von der A7 berücksichtigt werden. Nach 40 Jahren ist dort nun auf der Grundlage der Planungen einer Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“ entschieden, dass die noch einmal erweiterte Autobahn in längeren Abschnitten unter einen Landschafts-„Deckel“ gelegt wird, so dass in der Umgebung neuer Wohnungsbau entstehen kann. Dieses wird als „Stadtreparatur“ verstanden.

Man darf nicht mit der A26-Ost die Landschaft erst zerreißen um dann auf eine Stadtreparatur in mehreren Jahrzehnten zu warten, sondern muss, wenn die Straße gegen alle Vernunft gebaut würde, sofort handeln.

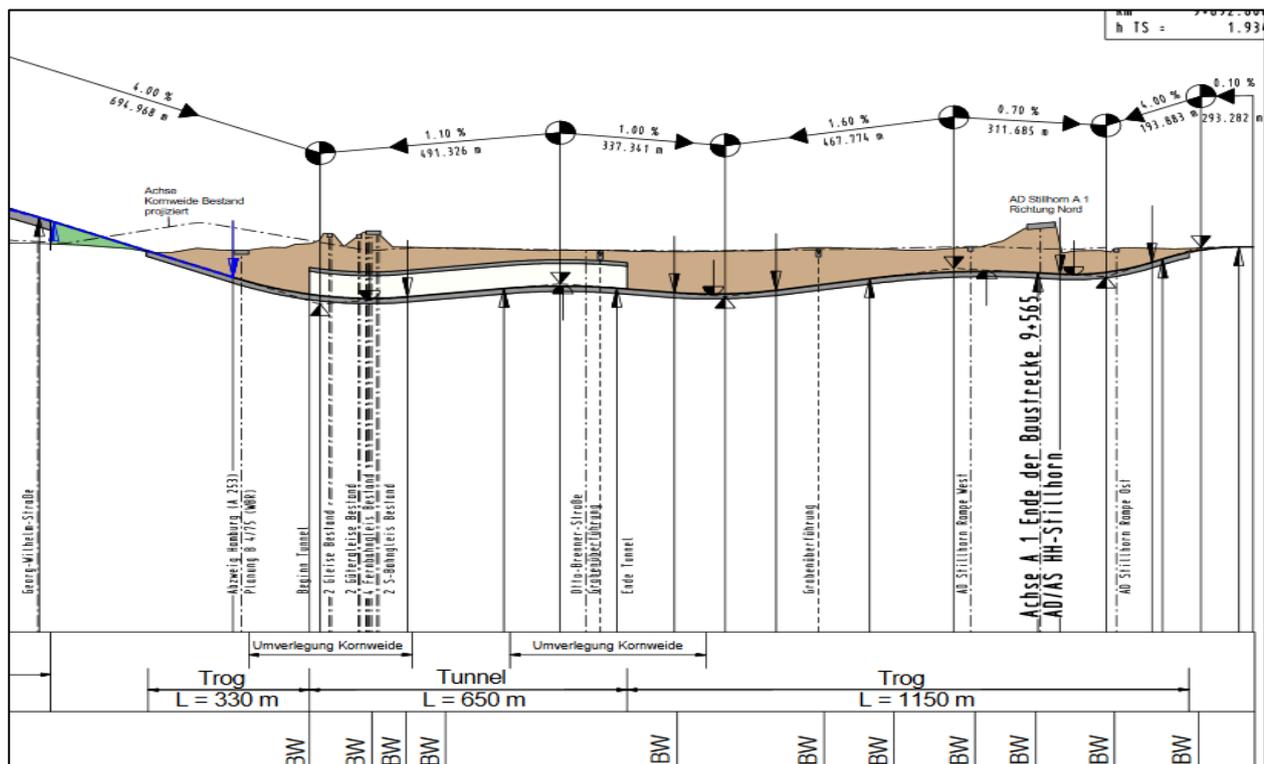
8.5 Neueste Planung: Der Autobahn-Trog in Kirchdorf und Finkenriek verschwindet –

Ein zentrales Merkmal der Planung ist seit der ersten Vorstellung der Planungen durch die damalige Senatorin Hajduk von den Grünen im Jahr 2009, dass die Strecke in Finkenriek und Kirchdorf zwischen Bahn und Autobahn 1 vollständig unterhalb der Erdoberfläche liegen sollte, mit einem Tunnel von der Bahn bis zur Otto-Brenner-Straße und einem anschließenden Trogbauwerk bis zur A1.

„Für die weitere Planung, das ist wichtig, haben wir den Verlauf dieser Hafenspanne bereits in diesem frühen Stadium so entschieden, dass wir im Bereich der Wohnbebauung an der Kornweide nur einen Tunnel für verträglich halten und für die weitere Strecke bis zur A 1 wegen Lärmschutzmaßnahmen der Bau in Troglage vorzusehen ist. ...

Insofern haben wir mit dieser Linienbestimmung eine Trasse entwickelt, die klare Vorteile gegenüber der bisherigen Planung hat und den Belastungen, die die Menschen durchaus davon haben – das kann man nicht leugnen –, so gut wie möglich Rechnung trägt“ „Anja Hajduk, Plenum der Hamburgischen Bürgerschaft, 31.3.2010, S. 3125

In der Linienbestimmung ist die A26-Ost mit einem 650m langen Tunnel sowie einem anschließenden Trog bis zur A1 geplant. Das schlägt sich im Höhenplan der Linienbestimmung nieder:



<http://www.hamburg.de/contentblob/3273960/af6b4f9538376e64626c6f0e81ebfe8b/data/3-2-uehp-sued-1.pdf>

Die Planung mit Tunnel und dem bis zur A1 durchgehenden Trog war konstitutiv für

- die 2009 getroffene Entscheidung der Senatorin Hajduk und des Senators Gedaschko sowie anschließend des Hamburger Senats für die Bestimmung der Linie auf der Südtrasse statt zuvor auf der Nordtrasse;
- die Entscheidung der Bürgerschaft für diese Linie;
- die milde Beurteilung der Trasse in der Umweltverträglichkeitsstudie, die auch dem Planfeststellungsverfahren für die A26-Ost Abschnitt 6a zugrunde liegt;
- die Präferenz für die Südtrasse im Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung 2011/2012, die im Gegensatz zur Einstufung in der Linienbestimmung von 1999/2005 stand, in der es hieß:

„Die Südtrasse ist aus Umweltsicht ungünstiger zu beurteilen als die Nordtrasse und Diagonaltrasse-West. Konfliktschwerpunkte bestehen in Moorburg...und im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost. Im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost entstehen u.a. Verluste von Wohngebäuden an der Kornweide, Verluste von Erholungsflächen, Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland), Beeinträchtigungen von Wohnbau. Und Erholungsflächen durch Verlärmung und Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigungen, Verlärmung der Bruthabitate von zwei Vogelarten der Hamburger Roten Liste, Schadstoffeinträge in Böden, Biotope und Oberflächengewässer sowie bauliche Eingriffe in drei Oberflächengewässer. Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiefe, Pflanzen sowie Landschaftsbild.“ (Baubehörde Hamburg, 1999 S.13f)

Nur mit einem Tunnel und anschließenden Trog bis zur A1, betont die Umweltverträglichkeitsstudie, sei das Wohngebiet Kirchdorf Süd, wenigstens etwas vor Lärm, Schadstoffen geschützt, würde die Landschaft nicht allzu sehr zerschnitten und wäre die Planung einigermaßen mit der Stadtentwicklung verträglich. Nur deshalb auch könnte die Linie durch den Süden Wilhelmsburgs einer nördlichen Trasse vorgezogen werden.

Konstitutiv bedeutet, dass es sich beim Trog nicht etwa um eine bloße Lärmschutzmaßnahme handelt, die man z.B. auch durch eine sehr hohe Lärmschutzwand ersetzen könnte, sondern dass weder die damalige Verkehrssenatorin, noch die Bürgerschaft, noch der Senat, noch die DEGES, noch die Umweltprüfung dieser Trasse hätte zustimmen können - wenn man ein Minimum von Glaubwürdigkeit unterstellt.

EINE neue Stadtautobahn gefährdet Wohnungsbau und Stadtentwicklung.

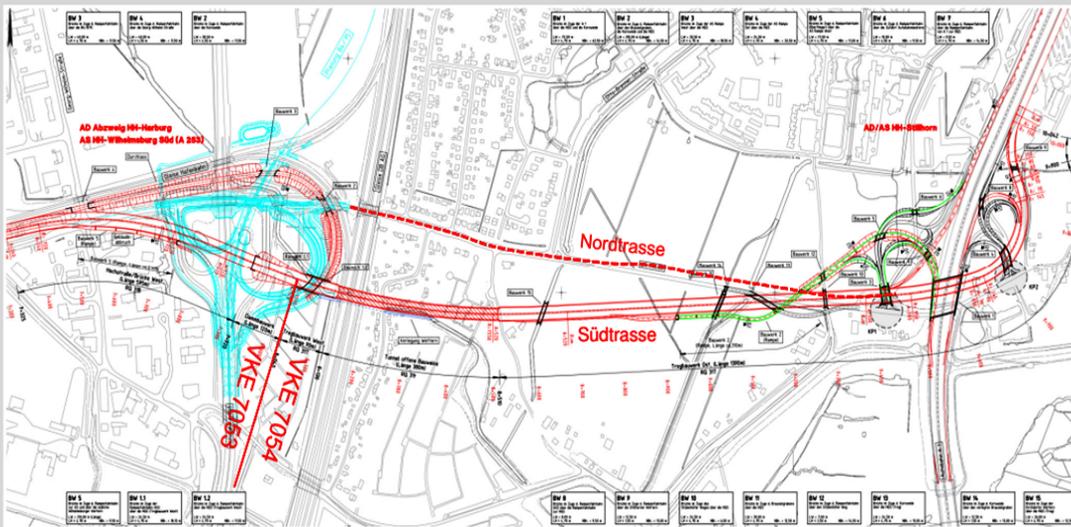
Die Planung ist in drei Schritten verändert worden:

1. Verlagerung der A26-Ost in die Katenweg-Siedlung

Nach der veränderten Planung von 2015 soll die A26-Ost nicht mit einem 650m langen Tunnel unterhalb der bestehenden Kornweide verlaufen, sondern mit einem 390m langen Tunnel das Wohngebiet Finkenried direkt durchschneiden.

A 26 | VKE 7054

DEGES



30.06.2015

Stadtplanungs- und Verkehrsausschuss Mitte

20

DEGES: Darstellung der A26-Ost im Stadtplanungsausschuss am 30.6.2015



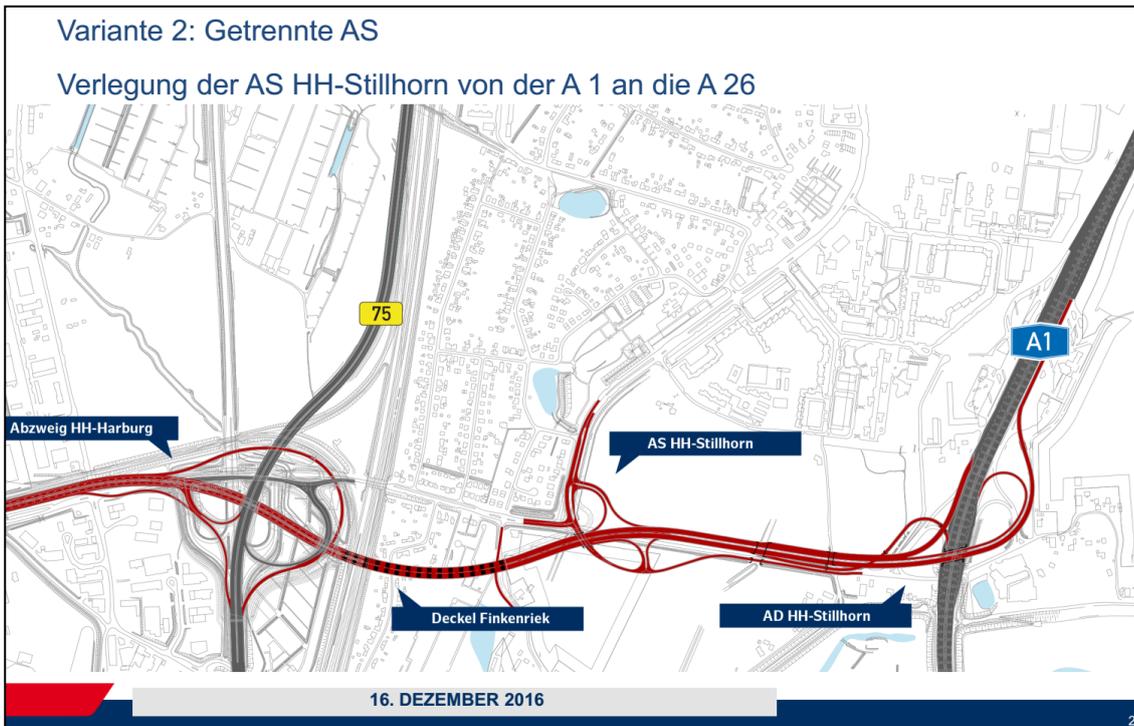
Ausschnitt aus DEGES-Präsentation 30.6.2015: Nach dem Tunnel unter der Siedlung Katenweg verläuft die A26-Ost im Trog. Unter dem Brausielgraben, dem Stübenhofer Weg und der Autobahn A1.

Diese Planung der A26-Ost mit Tunnel und Trog lag offenbar auch den Koalitionsverhandlungen zwischen

EINE neue Stadtautobahn gefährdet Wohnungsbau und Stadtentwicklung.

SPD und Grünen im Jahr 2015 zugrunde. Das geht auch aus den oben wieder gegebenen Bauzeichnungen hervor.

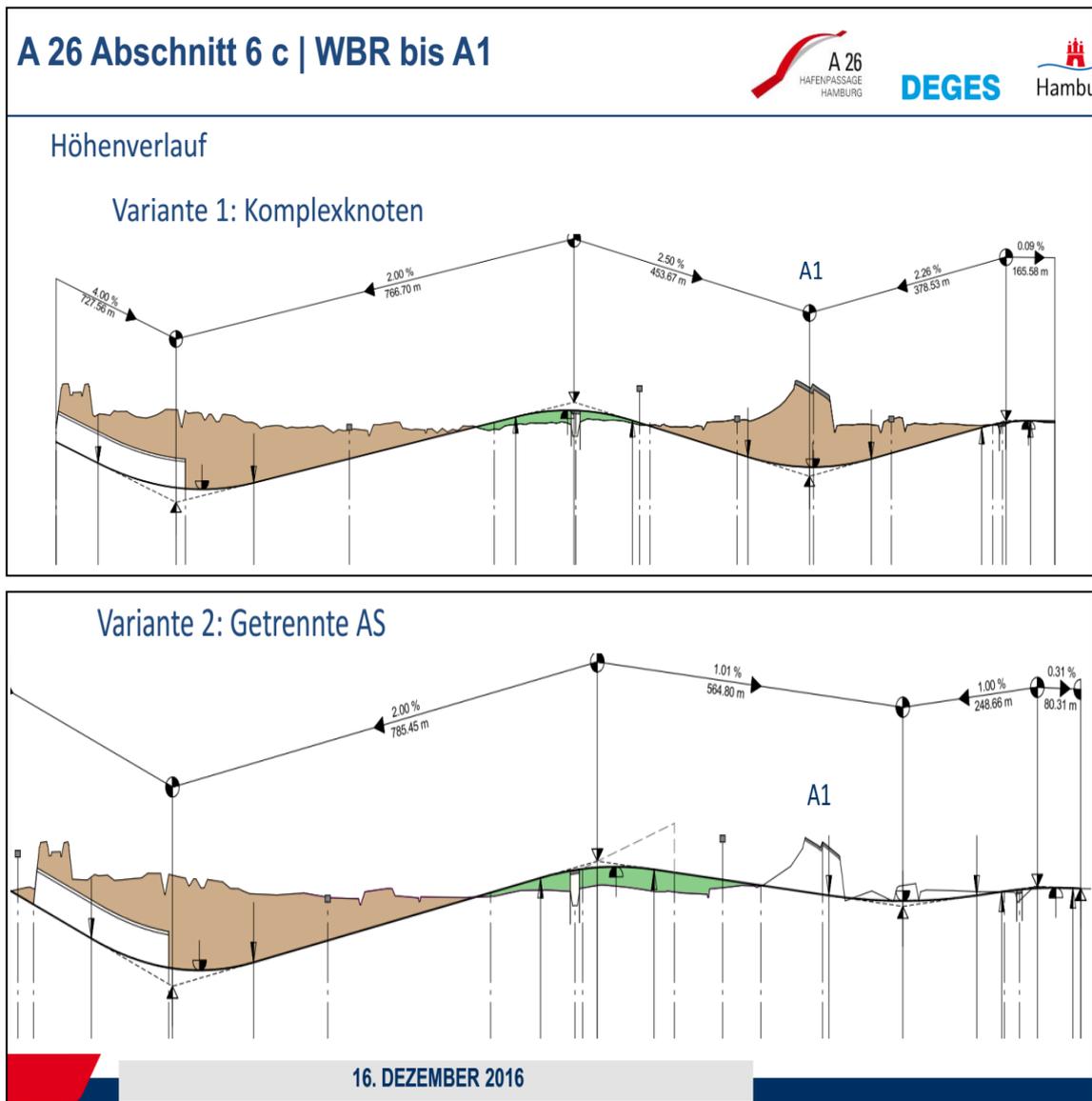
2. DEGES will Trennung von Autobahndreieck Stillhorn und Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße. In einem weiteren Schritt wird von der DEGES eine Trennung des AD Stillhorn und einer AS an der Otto-Brenner-Straße mitten in Kirchdorf geplant, wobei der Verkehrs-Staatsrat Rieckhof derzeit noch einen Vorbehalt anmeldet.



3. Im dritten Schritt wird der Trog aufgegeben:



DEGES-Präsentation 1.2.2017: Von der Otto-Brenner-Straße an liegt die A26.-Ost auf ebener Erde bzw. beim Brausielgraben erhöht; dieser Graben sowie Querungen für Fußgänger, Radfahrer und Autos verlaufen unter der A26-Ost . Das stellt die DEGES in beim Höhenverlauf folgendermaßen dar:



DEGES, Dezember 2016

Semantisch wird die Rede von Tunnel&Trog ersetzt durch die werbende Formulierung vom Deckel:

„Das wäre nach Schnelsen, Stellingen und Altona der vierte Deckel in Hamburg. Im Bereich Finkenriek wird es ihn geben. Wie er konkret gestaltet wird, wie lang er werden soll, ist eine Frage, über die man sich unterhalten kann. In Altona geht der Deckel einher mit der Bereitschaft vor Ort, zusätzlichen Wohnungsbau zu akzeptieren.“ (Verkehrsstaatsrat Rieckhof, Interview Ilse und Sulzyc, HA, 17.1.2017)

Rieckhof setzt nach:

„Es macht sicherlich keinen Sinn, einen verlängerten Deckel nur zu bauen, um weiterhin gute Sicht zu haben. Das muss stadtwirtschaftlich einigermaßen funktionieren. Bislang ist ein Tunnel überhaupt noch nicht durchgeprüft worden. Wilhelmsburg ist eine Insel. Da ist es schwerer zu bauen als auf der Geest. Aber er ist sicherlich ein Diskussionspunkt.“ (ebd.).

Das bedeutet, dass es sogar offen ist, ob überhaupt ein Tunnel gebaut werden wird und dass die Wilhelmsburger als Gegenleistung für eine „Verlängerung des Tunnels“ bereit zum Wohnungsbau sein müssten.

Die Handelskammer allerdings hatte schon 2014 eine andere „Lösung“ eingebracht:

„Der notwendige Ausbau des Straßennetzes muss also mit der Entwicklung zusätzlicher Gewerbe- und Industriegebiete einhergehen; dies auch, um den Return on Invest zu verbessern.“ (Handelskammer, 2014, S.117) „Im Süden Wilhelmsburgs liegt beiderseits der Straße Kornweide nahe der Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn auf der A1 Grünland. Durch den Bau der Hafenuferspanne im Verlauf der Straße Kornweide erhalten diese Flächen künftig zusätzlich eine leistungsfähige Anbindung an die A7. Daher sollte hierentsprechend der Lagegunst der Flächen ein etwa 38 Hektar großes Gewerbegebiet entwickelt werden.“ (a.a.O., S.126)

38 ha Gewerbegebiet würde ungefähr wie in der folgenden Montage in das Gelände „passen“:



DEGES 2016, mit Montage Rothschuh, 2017

Die aktuelle tatsächliche Planung der A26-Ost verlässt damit die Grundlagen der Linienbestimmung sowie der damit verbundenen Beschlüsse des Senats, der Hamburgischen Bürgerschaft und auch bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans der Bundesregierung sowie des Bundestages bei der Einordnung der A26-Ost in den Bedarfsplan.

Bei den Vorstellungen der Planungen durch DEGES und den Staatsrat Rieckhof am 1.2.2017 im Bürgerhaus Wilhelmsburg wurde keine Planänderung bekannt gegeben, aber wenn man die Pläne genau ansah, erkennt man: Der Trog ist plötzlich verschwunden. Die Gräben sowie die Straßen sollen nun nicht mehr, wie es noch in den Plänen von 2015 eingezeichnet war, quer über die Autobahn verlaufen, sondern die Hafenuferspanne soll auf ebener Erde und auf Brücken z.B. über den Brausielgraben und den Stübenhofer Weg geführt werden.

Anders in den aktuellen Unterlagen zur Planfeststellung: Die von der Behörde am 3.3.2017 ausgelegten Pläne der Planfeststellung für den Abschnitt 6a – Erläuterungsbericht sowie Umweltverträglichkeitsstudie – halten nach wie vor die von der Bahn bis zur Autobahn reichende Kombination von Tunnel und Trog für unabdingbar.

Der Trog wird von der Umweltverträglichkeitsstudie von 2010, die auch 2017 zu den Planfeststellungsunterlagen des Abschnitts 6a gehört, nicht einfach als eine Art Lärmschutzmaßnahme verstanden, sondern als ein wesentliches Gestaltungsmerkmal der A26, das in vielen Schutzbereichen zugleich Bedeutung hat und insbesondere zur partiellen Vermeidung von Beeinträchtigungen der Landschaft führen soll. „Gute Sicht“ ist dabei nicht etwa eine nette Zugabe, wie es Staatsrat Rieckhof offenbar versteht, sondern ein Landschaftsmerkmal, das bei der Abwägung der Linien eine erhebliche Rolle spielt, zumal der Blick nach Hamburg über den Spreehafen auch bei der bis 2011 geltenden Nordtrasse eine erhebliche Rolle spielte. Rechtlich geht es dabei um das Vermeidungsgebot von Beeinträchtigungen der Landschaft in §15 des Bundesnaturschutzgesetzes.

EINE neue Stadtautobahn gefährdet Wohnungsbau und Stadtentwicklung.

Wenn der für den Fernstraßenbau zuständige Vertreter der BWVI, Franke, sich in der Veranstaltung der BWVI und der DEGES am 14.2.2017 in Kirchdorf bei der Planänderung auf die Anmerkungen des Bundesverkehrsministeriums zur Troglänge beruft, ist das eine Schutzbehauptung, weil diese Anmerkung vom 15.2.2011 stammt, die BWVI aber bis nach der Hamburger Koalitionsbildung von CDU und Grünen im Jahr 2015 und bis nach dem Beschluss der Bundesregierung 2016, die A26-Ost in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen, an dem vollständigen Trog festgehalten hat.

Die Behörde legt bezogen auf den Moorburger Abschnitt 6a der A26-Ost einen offiziellen Plan der ganzen Trasse aus und zeigt zugleich in Wilhelmsburger Veranstaltungen, dass DEGES und die BWVI überhaupt nicht die Absicht haben, sich beim Abschnitt 6c an die eigenen Pläne zu halten.

9 DIE A26-OST GEFÄHRDET DIE UMWELT UND DEN KLIMASCHUTZ.

In dem Antrag auf Linienbestimmung von 1999 erhielt die jetzt für die A26-Ost gewählte Südtrasse aus Umweltsicht die schlechteste Bewertung

9.1 Die Dossiers erlauben keine sachgerechte Strategische Umweltprüfung (SUP).

Die Dossiers im PRINS erlauben keine für die Projekte erforderliche Strategische Umweltprüfung, die sich auf die im Umweltbericht zum BVWP (S.14ff.) genannten Themenfelder bezieht.

1. Der Prüfumfang ist aufgrund der hohen Zahl der Projekte auf eine überschlägige Prüfung (S.32ff., S.34, S.128 usw.) beschränkt worden. Der Hinweis auf den hohen Arbeitsaufwand zur Begründung unzureichender Prüfung ist aber nicht zulässig, weil es um Projekte von erheblicher und über viele Jahrzehnte und oft Jahrhunderte wirkende Bedeutung für die Schutzgüter geht. Dass man für die angemessene Prüfung einer Vielzahl von Projekten Zeit braucht, war von vornherein klar und hätte in die Planungszeiträume einkalkuliert werden müssen. Eine oberflächliche Prüfung führt zudem dazu, dass bei der nachfolgenden Planung sowie den daraus resultierenden Rechtsverfahren zusätzliche Kosten von Zeit und Geld anfallen.
2. Linienbestimmte Projekte sollen nur noch minimal geprüft werden. Auch dieses ist nicht akzeptabel, weil beispielsweise bei der Linienbestimmung der A26-Ost eben nicht die für die Umwelt günstigste Variante ausgewählt wurde. So betonte das Verkehrsministerium selbst bei der Linienbestimmung der A26-Ost, die bei der Linienbestimmung Variante Süd 1 hieß:

„Da die Südvarianten sich aus artenschutzfachlicher Sicht im Verhältnis zu den Nordvarianten als ungünstigste Varianten darstellen, kommt es für die Ausnahmen nach §45 Abs.7 BNatSchG maßgeblich darauf an nachzuweisen, dass eine zumutbare Alternative ... nicht gegeben ist.“(BMVBS (Kunz), 15.2.2011, S.3).

3. Die „umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ umfasst gerade einmal fünf Seiten. Sie ist nicht, wie es der Begriff „Dossier“ erscheinen lässt, eine Sammlung von weiterführenden und begründenden Dateien, sondern eine Ansammlung bewertender Aussagen. Sie enthält nicht einmal den Verweis auf zugrunde liegende Untersuchungen, obwohl das technisch mit Hilfe von Internetlinks durchaus leicht möglich gewesen wäre. So gibt es aufgrund der langen Planungsgeschichte der A26-Ost, vormals Hafenerquerung, eine Fülle von Gutachten, Umweltberichten, aber auch kritischen Stellungnahmen, auf die un- schwer hätte hingewiesen werden können.

Die Verkürzung der Aussagen lässt nicht erkennen, dass das vorliegende BMVI an einer sachkundigen Prüfung der SUP durch die Öffentlichkeit interessiert ist. Sie ermöglicht aber auch Politiker*innen, die über den BVWP und die Ausbaugesetze entscheiden sollen, keine Bildung einer eigenständigen und sachkundigen Beurteilung. Dies beeinträchtigt den demokratischen und parlamentarischen Willensbildungsprozess.

4. Eine strategische Umweltprüfung müsste sich an den Schutzgütern orientieren. Stattdessen wird lediglich die Nutzen-Kosten-Analyse ausschnittsweise wiedergegeben.

9.2 Eine SUP der A26-Ost muss die Beeinträchtigungen von Schutzgütern untersuchen.

In der Linienbestimmung 2010/2011 wurden u.a. die nachfolgenden Schutzgüter genannt:

„Entscheidungserhebliche Umweltauswirkungen der Variante Süd 1⁴⁰

Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit

- Betroffenheit von Wohnfunktionen im südlichen und nordöstlichen Teil von Moorburg sowie am nördlichen Rand von Bostelbek
- Betroffenheit von landschaftsbezogenen Erholungsfunktionen in Moorburg, u.a. Beeinträchtigung des 2. Grünen Rings
- Im Bereich Kornweide kleinräumige Betroffenheit von Erholungsfunktionen und Wohnfunktionen; durch den Tunnel

⁴⁰ DEGES, 2010, hier und zum Folgenden: Erläuterungsbericht S.38

Kornweide und die anschließende Troglage bis zur A 1 ist die Trassenführung dort in Bezug auf das Schutzgut Menschen bereits umweltoptimiert, so dass der Bereich innerhalb dieses Schutzgutes nicht als entscheidungserheblicher Konfliktschwerpunkt angesehen wird.“

Dieses ist nicht zureichend. Ein Schutzbereich von 500m reicht bei einer aufgeständerten bzw. auf Brücken (Höhe 53m!) verlaufenden Autobahn wie der A26-Ost nicht aus. Lärm und Schadstoffe verbreiten sich weit mehr als über 500m. Lärm, Feinstaub und andere Schadstoffe werden auch bei einer Troglage und teilweise auch bei einer Tunnelführung weit verbreitet. Das ist umso bedeutender, da Wilhelmsburg und Moorburg bereits durch Kohlekraftwerk, Industrieanlagen, Hafen sowie große Verkehrsstrassen erheblich belastet sind. Untersucht werden muss also, wie weit die Autobahn diese Belastung über die Schwelle der Gesundheitsgefährdung hinaus treibt.

Eine Belastung entsteht zudem bereits durch den Bau einer Autobahn dicht an Wohngebieten, selbst wenn diese durch Schallschutz abgegrenzt ist⁴¹.

Als weitere Schutzgüter werden genannt (DEGES 2010, S.38f.):

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

- Natura 2000-Verträglichkeit
- Artenschutzrechtliche Konflikte Betroffenheit von Wiesenvögeln südlich Moorburg und im Bereich Kornweide,
- Verlust von geschützten Biotopen südl. von Moorburg, im Bereich der Hohen Schaar und im Bereich der Kornweide

Boden

- Betroffenheit von Moorböden südlich von Moorburg
- Betroffenheit von Flussmarsch im Bereich der Kornweide

Wasser

- Betroffenheit des Wettern- und Grabensystems im Süden von Wilhelmsburg, insbesondere im Abschnitt Kornweide, mit der Betroffenheit der Gewässer sind Umwelt-Risiken verbunden, z. B. Gewässerverunreinigungen und dauerhafte Strukturveränderungen
- im Bereich des Tunnels Kornweide ggf. Beeinflussung des Grundwassergeschehens (Aufstau, Absenkung, Veränderung der Fließrichtung) und hohe Wahrscheinlichkeit des Störens hydraulischer Deckschichten, potenzielles Risiko einer Grundwasser-Verschmutzung durch Verschleppung von Schadstoffen in tiefere Bodenschichten (z. B. bei Bauwerksgründungen)
- voraussichtlicher Verlust eines öffentlichen Trinkwasserbrunnens südlich von Moorburg (Tiefbrunnen der Hamburger Wasserwerke)“

Mittlerweile gibt es eine Planänderung, nach der die Autobahn nicht unterhalb der Kornweide, sondern mit neuen Unterquerungen des Bahndamms durch Landschafts- und Friedhofsgelände geführt werden soll, so dass die Bodenprobleme sowie Beeinträchtigung von Wasserläufen verstärkt werden.

Klima und Luft

- Verlust lokalklimatisch wirksamer Freiflächen mit Ausgleichsfunktionen für Wohngebiete (Moorburg und Wilhelmsburger Süden)“

„Landschaft“

- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Bereich Moorburg
- im Bereich Kornweide „aufgrund der Troglage bereits optimiert“
- die neue Süderelbequerung wird nicht bewertet „da es sich um ein stadtbildprägendes Bauwerk im urbanen Raum mit ggf. neuer Wahrzeichenfunktion für Hamburg handeln wird.“

⁴¹ Vgl. Ehrhardt u.a., 2010

Die benannte Planänderung führt dazu, dass sich der Verbrauch von nicht versiegelten Naturflächen noch weiter erhöht. Zudem ist die Tunnellänge verkürzt worden.

Kultur- und sonstige Sachgüter

- in geringem Umfang Betroffenheit von Bodendenkmalen in Moorburg und ggf. Betroffenheit von einem erkannten Denkmal in Stillhorn

9.3 Vernünftige Alternativen sind bei der Linienbestimmung nicht geprüft.

Die 2013 in der Hamburger Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan dargestellte Alternativenprüfung wird im Folgenden zitiert. Die Anmeldung bezieht sich vor allem auf die Linienbestimmung von 2010/2011. Die Einwände zu dieser Linienbestimmung müssen bei der 2017 beginnenden Planfeststellung vorgetragen und von der Planfeststellungsbehörde angehört werden.

(1) Es wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Die anderen untersuchten Varianten wurden unter Berücksichtigung der 6 Zielfelder Verkehrliche Wirkungen, Technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Artenschutz/Natura 2000, Stadtentwicklung/ Stadtbild, Hafenbelange/ Hafenwirtschaft, Kosten einschl. Folgemaßnahmen ausgeschlossen. Die artenschutzrechtlich besser beurteilte, städtebauliche Planungsrandbedingungen wenig beachtende und die technischen Projektziele nicht erreichende Nordvariante 1 (Nichteinhaltung geforderter Durchfahrtshöhen für die Schifffahrt) ist bei einer gleichzeitig erheblichen Kostensteigerung keine zumutbare Alternative.“

9.3.1 Der Planungsraum für die Linienbestimmung ist willkürlich und fehlerhaft begrenzt.

Als Planungsraum ist im Erläuterungsbericht⁴² das Gebiet der bei der Planfeststellung 1999–2005 untersuchten Varianten eingezeichnet.

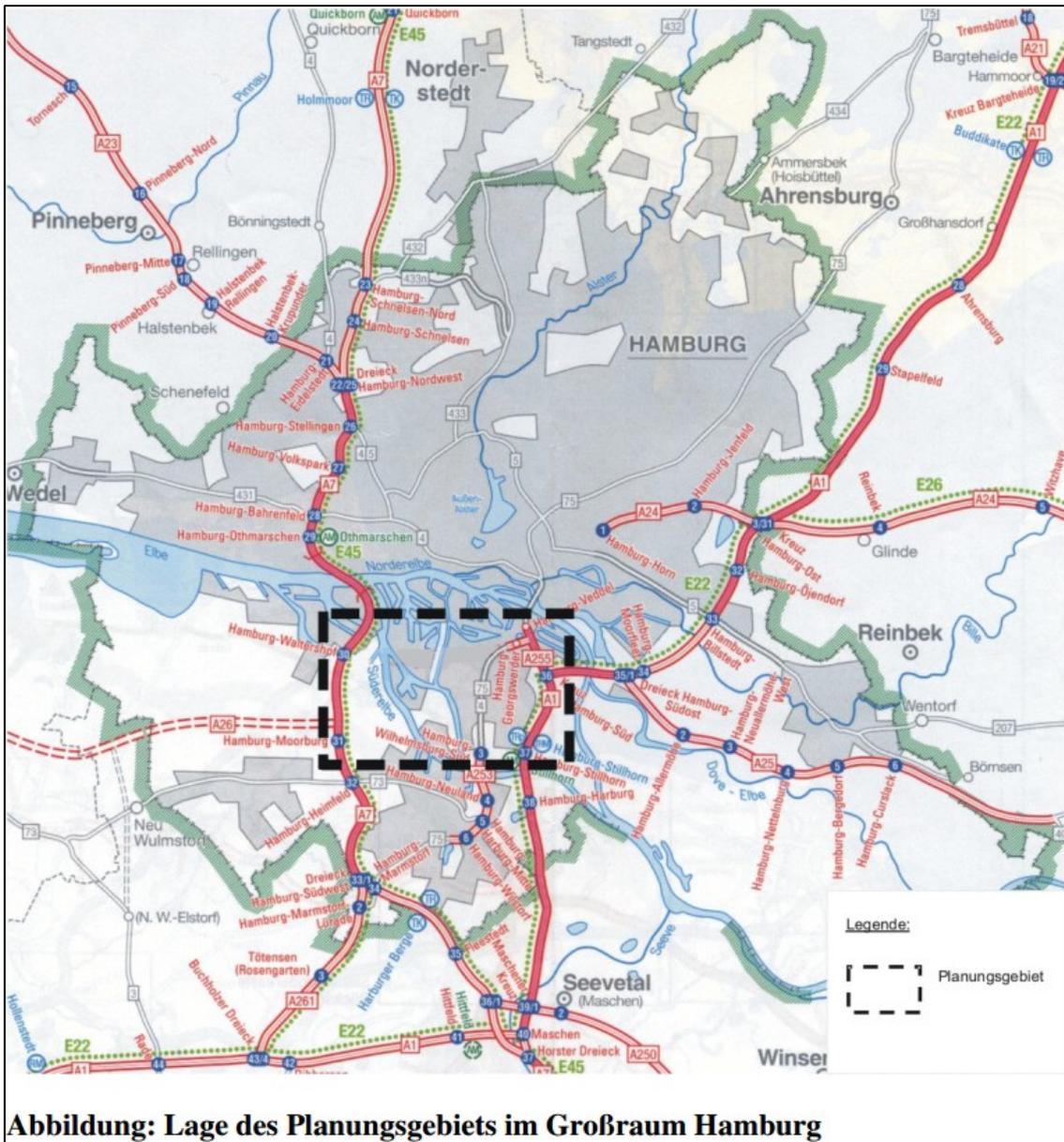


Abbildung: Lage des Planungsgebiets im Großraum Hamburg

Planungsgebiet laut DEGES, 2010a, Erläuterungsbericht, S. 18

Begründet ist dieses nicht. Das Planungsgebiet muss vernünftig sein, zu den Planungszielen passen und in den geographischen Bereich passen. Es muss aber auch so geartet sein, dass die Schutzgüter beachtet werden, er muss also stadt-, umwelt- und menschenverträglich sein. .

Der Raum für die Linienbestimmung ist willkürlich auf die Elbinseln begrenzt worden, da es keine Raumordnung gibt und der geltende Flächennutzungsplan keine Aussagen über die Hafenspanne (früher A252, jetzt A26-Ost) macht.

- (1) Die Planungen der Hamburger Baubehörde für eine Autobahn von Stade nach Hamburg in den 1970er Jahren bezogen sich auf Trassen südlich der Elbe entlang den Harburger Seehäfen und mit Anschluss in HH-Neuland an die A1. Damit würde eine aufwändige Elbebrücke entfallen.

⁴² DEGES, 2010a,

Die A26-Ost gefährdet die Umwelt und den Klimaschutz.

- (2) Der Bezirk Hamburg-Mitte hat bei der Linienbestimmung ausdrücklich eine Führung der Trasse über HH-Neuland gefordert.
- (3) Bei der notwendigen Verkehrsträger übergreifenden Betrachtung gehört die parallele S-Bahn von Stade nach Hamburg, die durch Harburg führt, zum Planungsraum
- (4) In einem so empfindlichen großstädtischen Bereich ist eine Umfahrung der Stadt geboten. Deshalb muss der Planungsraum für eine Linienbestimmung über die Stadtgrenze hinaus ausgedehnt werden. Hierfür liegt bereits die Trasse der A7, A39 und A1 vor, die von dem Verkehr der A26 mit genutzt werden und ggf. ausgebaut werden kann.



Bundesfernstraßen-Bedarfsplan, Dezember 2016 (cc), Modifikation Rothschuh

Mit diesem Vorschlag würde die Planung auch dem Gebot „Ausbau vor Neubau“ gerecht:

9.3.2 Notwendig ist die Prüfung der Null/Null-Plus – Variante.

Nicht ernsthaft geprüft sind die Null-Variante und Null-Plus-Varianten. Da sich die Prognosen von 2005-2007 sowohl für den Containerumschlag als auch den Straßenverkehr als haltlos erwiesen haben, ist eine reine Null-Variante durchaus möglich.

Besser ist eine Null-Plus-Variante, wie sie in dieser Arbeit vorgestellt wird mit den Elementen: (1) Optimie-

zung der Haupt-Hafenroute, (2) Grundlegende Verbesserung des SPNV, (3) Führung des Verkehrs zwischen A26-West und A1 über das AK Maschen. Damit würde der Verkehr nachhaltig, stadt- und umweltgerecht verbessert werden.

9.3.3 Die Abwägung der Varianten muss infrage gestellt werden.

Weder die Nord- noch die Südvariante ist mit dem „Sprung über die Elbe“ in Einklang zu bringen, wie die für dieses Thema veranstaltete IBA Hamburg dargestellt hat.

9.3.4 Die Kostenabwägung muss aktualisiert werden.

Die Kostenabwägung vernachlässigt die Tatsache, dass die Nordtrasse in einem weit fortgeschrittenen Planungsstadium war und in diesem Planungsstadium die Kosten in die Höhe schnellten. Dasselbe passiert jetzt mit der Südtrasse:

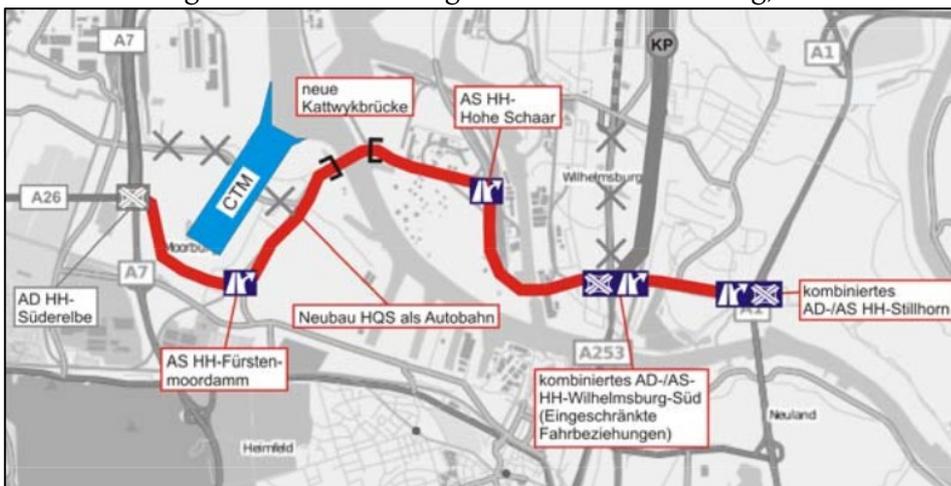
- die Führung über die Hohe Schaar ist mit einer dreigeschossigen Anschlussstelle erheblich aufwändiger geworden,
- der Kostenansatz für die Süderelbebrücke ist angesichts der Vervielfachung der Kosten der meisten neu gebauten Straßenbrücken unrealistisch,
- in Kirchdorf führen aufgrund der Bodenverhältnisse die Schwierigkeiten, Tunnel und Trog entsprechend der Linienbestimmung und Umweltverträglichkeitsprüfung zu bauen, dazu dass die DEGES beabsichtigt, nicht einmal die Minimalbedingungen der Linienbestimmung einzuhalten.

9.3.5 Großräumige Tunnellösungen statt Hochstraßen müssen neu bewertet werden.

Sowohl im Norden wie im Süden ist es erforderlich, großräumige Tunnellösungen mit Bohrtunneln neu zu erkunden, weil Tunnel stadtverträglicher sind und weil 2017 Tunnellösungen nach den Erfahrungen mit Autobahnbrücken sowie der Fehmarn-Belt-Querung anders beurteilt werden als bis vor 10 Jahren. Dementsprechend wird von der HPA auch keine neue Köhlbrandbrücke geplant sondern eine Köhlbrandquerung mit neuer Prüfung der Alternative Tunnel oder Brücke.

9.3.6 Fälschlich wird ein nicht mehr geplanter Terminal in Moorburg berücksichtigt.

Zwischen den Hauptplanfällen Süd 1, Süd 2, Süd 3, Süd 4 im Bereich Moorburg ist die Entscheidung getroffen worden aufgrund von Vorstellungen der Hafententwicklung, die obsolet sind.



DEGES 2009, Anhang 2 SSP Consult, Hauptplanfall Süd 1, S.2

Dies gilt vor allem in Bezug auf die Berücksichtigung eines möglichen Hafenbeckens in Moorburg.

Die Entscheidung zwischen der gewählten Trasse Süd 1 und Alternativen beispielsweise mit einem Tunnel nördlich des Wohngebietes in Moorburg machte sich bei der Linienbestimmung an einem möglichen Containerterminal in Moorburg fest. Selbst wenn die Prognosen zuträfen, dass 2030 18 Mio.TEU umgeschlagen werden, gibt es in den bestehenden Containerterminals dafür mehr als genug Kapazitäten. Der Bau dieses

CT ist jetzt undenkbar, so dass die Alternative erneut geprüft werden müsste, insb. mit einer Tunnellösung in Moorburg und unter dem Köhlbrand.

9.3.7 Ausbau hat Vorrang vor Neubau; die Ausbaumöglichkeiten sind nicht geprüft.

(2) „Ausbaumöglichkeiten im Zuge von vorhandenen Straßen (0+Variante), die durch die bestehende Bebauung stark eingeschränkt sind, wurden bereits ausgeschöpft.“

Die Ausbaumöglichkeiten im Zuge vorhandener Straßen sind

- Die Autobahnen A7, A1 und A39. Hier liegen sogar konkrete Ausbaupläne vor bzw. ist der Ausbau im weiteren Bedarf vorgesehen. Dieser könnte umgewandelt werden in vorrangigen Bedarf.
- Eine neue Köhlbrandquerung, wie sie in dieser Arbeit dargestellt ist, erhöht die Leichtigkeit des Verkehrs und bringt auch für Verkehrsspitzen Reserven.
- Ein Tunnel zwischen dem Veddel Dam und der A252, wie er in dieser Arbeit vorgestellt ist, ermöglicht vor allem stadtfreundlicheren Verkehr, der nicht durch den Wohnort Veddel geführt wird.

9.3.8 Verkehrsträger-Alternativen müssen geprüft werden.

„(3) Verkehrsträgeralternativen werden mit dem 2gleisigen Ausbau der Hafenbahn parallel zum Neubau der A 26-Ost geschaffen.“

Sachlich ist die Aussage falsch, weil der zweigleisige Neubau der Hafenbahn zwar vorbereitet wird, aber nicht gleichzeitig vorgenommen wird.

a) Alternativen Wasser, Straßen, Schienen für den Güter- und insb. Hafenverkehr

In der Tat ist der Ausbau der Hafenbahn – aber nicht nur auf dieser Strecke – eine Verkehrsträgeralternative für den Hafengüterverkehr. Es hätte aber untersucht werden müssen, wie sich der Ausbau der Hafenbahn auf den Straßengüterverkehr auswirkt. Nach dem Straßenverkehrsbericht 2015 der HPA hat der Ausbau der Hafenbahn sowie die Verbesserung der Transport-Konzepte zur Veränderung des Modal Split zugunsten der Bahn geführt. Da der Umschlag im Hafen seit langem stagniert, bewirkt eine Verstärkung des Bahngüterverkehrs eine Reduzierung des Straßengüterverkehrs.

Zu den Alternativen gehört auch der Transport beispielsweise von Leercontainern im Hafengebiet, die zwischen den Häfen bei trimodalen Leercontainerlagern.

b) Alternativen Straßen, Schienen und Wasser für den Personenverkehr

Völlig außer Acht lässt die Hamburger Anmeldung ebenso wie die Linienbestimmung und auch die bei der Planfeststellung für den Abschnitt 6a ausgelegte Verkehrsuntersuchung die Interdependenzen zwischen Schiene und Straße für den Personenverkehr.

Bei dem Personenverkehr, der 84% des Gesamtverkehrs umfassen soll, werden die Alternativen auf der Schiene, S-Bahn sowie Regionalbahn, überhaupt nicht erwähnt. (vgl. in dieser Schrift Kapitel 6).

Dieses Versäumnis wiegt umso schwerer, als der Verkehrsbehörde die Untersuchungen zu den Wechselwirkungen insbesondere von der S-Bahn 3/31 und der A26.Ost des Gesamtmobilitätskonzepts (Röhling, 2012) bekannt sind. Auf dieser Basis und der Basis der eigenen Erklärungen beim Beteiligungsverfahren 2009 hätte die Behörde aktiv nach Möglichkeiten der Alternativen für den Personenverkehr, insbesondere Pendlerverkehr, suchen müssen.

9.3.9 Hamburg ist seiner Pflicht zu Alternativplanungen nicht gerecht geworden.

Die umfassende Alternativenprüfung ist dem Vorhabenträger u.a. vom Grundgesetz, vom Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz und der Bundesverkehrswegeplanung aufgegeben.

In der Grundkonzeption des BVWP steht:

„Die Länder sind verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine sol-

che Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.“ (BMVBS, 2013: Grundkonzeption, S.55)

Es ist festzustellen, dass die Alternativenprüfung nicht den Anforderungen des Grundgesetzes (Verhältnismäßigkeitsgebot) und des UVPG gerecht wird .

UVPG, §19b, (2) Bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene nach Nummer 1.1 der Anlage 3 werden bei der Erstellung des Umweltberichts in Betracht kommende vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet.

Die Planfeststellung zur A26-Ost Abschnitt 6a darf deshalb nicht erfolgen.

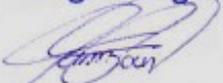
9.4 Das BMVI weist 2011 auf die schlechte Umweltbewertung hin.

Auf die negative Bewertung der Belastung von Umwelt und Natur sowie die Anforderungen des Artenschutzes hat bereits das Bundesverkehrsministerium 2011 in seinem Schreiben an die Hamburger Verkehrsbehörde zur Linienbestimmung 2011 hingewiesen.

Seite 3 von 3

1. Die Vorprüfung für die Linienbestimmung ist im Zuge eines gesonderten artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellung weiterzuführen und abzuschließen.
2. Es muss sichergestellt werden, dass Flächen für funktionserhaltende Maßnahmen des Artenschutzes bis zur Erteilung der Ausnahmegenehmigung in ausreichendem Umfang und ausreichender Qualität zur Verfügung stehen.
3. Da die Südvarianten der Trassenführung sich aus artenschutzfachlicher Sicht im Verhältnis zu den Nordvarianten als ungünstigste Varianten darstellen, kommt es für die Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG maßgeblich darauf an nachzuweisen, dass eine zumutbare Alternative i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht gegeben ist und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Alternativen sind betriebswirtschaftliche Erwägungen allein nicht ausschlaggebend, da auch aufwändigere Lösungen grundsätzlich als zumutbare Alternativen in Betracht kommen.
4. Randbedingungen aus den Planungen eines weiteren Containerterminals, die Nichtinanspruchnahme des Hafengebäude Süd, höhere Durchfahrts Höhen bei den Querungen des Köhlbrands und der Süderelbe, die Stadtentwicklung „Sprung über die Elbe“ sowie weitere bekannt gewordene Hindernisse der Nordvariante sind aufzunehmen und in die Entscheidung einzubeziehen.

Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz

 **Beglaubigt:**

Angestellte

Anlage: - 1 Ausfertigung der Linienbestimmungsunterlagen
(Ordner 1 - 4)

Kunz, BMVBS, Linienbestimmung 2011, S.3

9.5 Das Umweltbundesamt fordert Abstufung aus dem „Vordringlichen Bedarf“.

Projekttyp	Dringlichkeitseinstufung	Nutzensumme Umwelt		Umwelt-Betroffenheit	Krit. 2.1 Naturschutz-vorrangflächen [ha]	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "nicht ausgeschlossen"]	Krit. 2.2 Natura 2000 [Anzahl Gebiete "wahrscheinlich"]	Krit. 2.3 UFR Kernräume [ha]	Krit. 2.4.1a UFR Großräume (feucht, trocken Wald) [km]	Krit. 2.4.1b UFR Großräume (Großsäuger) [km]	Krit. 2.4.1c BfN-Achsen/Korridore [Anzahl]	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "wiedervernetzt"]	Krit. 2.4.2 UFR Wiedervernetzung [Anzahl "nicht wiedervernetzt"]	Krit. 2.5 Flächeninanspruchnahme [ha]	Krit. 2.6 ÜSG [km]	Krit. 2.7 MSG [km]	Krit. 2.8 UZVR [ha]	Krit. 2.9 Vorrangflächen Kultur und Landschaft [ha]
		Eingriffslänge [km]	[Mio. Euro]															
Neubau	VB	9,7	-76,6	mittel	0,6	1	0	15,0	1,9	0,0	0	-	-	41,6	0,0	0,0	0,0	20,7

Darstellung der A26-G-10-HH im Umweltbericht des BVWP⁴³ (Je dunkler das Feld, desto mehr Belastung wird im Umweltbericht festgestellt.)

Die Darstellung zeigt bereits, dass die A26-Ost die Umwelt erheblich belastet. Das zeigt sich auch in der Aufstellung des negativen Nutzens. In allen Umweltbereichen führt die A26-Ost zu mehr Belastung, wobei die Flächenbelastung nicht in Kosten ausgedrückt wird. Eine nur „mittlere“ Umweltbetroffenheit ist daraus nicht zu erkennen, sondern eine hohe Umweltbetroffenheit, die zur Abstufung des Projekts führen müsste.

Auf der Grundlage des Umweltberichts zum BVWP hat das Umweltbundesamt die A26-Ost ebenso wie 40 andere geplanten Aus- und Neubauten von Autobahnen und Bundesstraßen abgelehnt, u.a., weil sie unnötig große Flächen verbraucht und die Umwelt stark belastet⁴⁴. Dabei gehört das Projekt zu den 29 Projekten mit der höchsten Flächen-Inanspruchnahme und gleichzeitig hoher Umweltbetroffenheit. Dies wiegt umso schwerer, als es sich um Verbrauch von sehr knappen Flächen im großstädtischen Bereich handelt. Das Umweltbundesamt (2016) hat empfohlen, die A26-Ost vom „vordringlichen Bedarf“ in den „weiteren Bedarf“ zurückzustufen.

9.6 Verkehrslärm ca. 7000 Betroffene sind nicht berücksichtigt.

Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	Neubelastung oder stärker betroffen	0 Einwohner	Tatsächlich sind ca. 7000 Bewohner*innen in Wilhelmsburg und Moorburg stärker von Lärm belastet.
	Entlastung	985 Einwohner	Stader Straße Buxtehuder Straße

Neubelastet oder stärker belastet sind

- Einwohner von Alt-Kirchdorf und Kirchdorf-Süd, somit ca. 6500 Einwohner*innen
- Einwohner der Georg-Wilhelm-Straße, ca. 500 Einwohner*innen
- Einwohner des noch nicht gebauten aber geplanten Wohngebiets am Hauland, ca. 1.500 Einwohner*innen
- eine unbestimmte Zahl von Einwohner*innen in Harburg, zu denen der Lärm der Hochstraße A26-Ost (Hohe Schaar – Kornweide) getragen wird
- Einwohner*innen in Moorburg, ca. 600

⁴³ BVWP 2030, Umweltbericht, Anhang 1: Ergebnisse des Umweltbeitrags zur Projektbewertung für die Aus- und Neubauprojekte Straße (Vordringlicher und Weiterer Bedarf), Liste

⁴⁴ Umweltbundesamt, 2016, Anhang sowie Sachverständigenrates für Umweltfragen, 2016, S. 156

Entlastet sind die 985 Einwohner der Buxtehuder Straße in einem Maß, das durch eine gewisse Reduzierung des erwarteten Verkehrs in der Buxtehuder Straße bestimmt ist.

Es zeigt sich hier wie auch sonst, dass die Planung die Bewohnerschaft Moorburgs und Wilhelmsburgs „übersehen“ hat.

9.7 Die Autobahn bringt mehr Lärm, mehr Abgasbelastung und CO2 Emissionen.

Als ein wesentliches Ziel der Linienbestimmung war 2010 angegeben

„Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in innerstädtischen Wohnquartieren“⁴⁵.

Konträr zu dieser Zielsetzung steht die Zunahme aller Schadstoffbelastungen aufgrund der A26-Ost.

Nr.	Emissionen	Differenz Planfall- Bezugsfall		Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-0,961	-24,800
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	13.907,356	t/a	-2,017	-52,046
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO _x)	18,465	t/a	-0,284	-7,339
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	125,276	t/a	-0,008	-0,200
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	2,780	t/a	-0,005	-0,122
	Feinstaub-Emissionen	0,404	t/a	-0,009	-0,245
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	0,233	t/a	-0,003	-0,079
	Nutzensumme Umwelt				-76,594

In dem Dossier zur A26-Ost (BMVI, 2016) sind alle umweltbezogenen Faktoren mit negativem Vorzeichen versehen. Die Autobahn bringt mehr Lärm, mehr Abgasbelastung, viel mehr CO₂ Emissionen. Aufgrund des Bewertungsschemas des BVWP werden die Abgasbelastungen, Flächenverbrauch, Beeinträchtigung von Naturräumen und Biotopen sowie der hohe CO₂-Ausstoß unangemessen gering bewertet.

Das Verwaltungsgericht Hamburg hat 2014 von Hamburg ein Verkehrskonzept zur Reduzierung u.a. der Stickoxide verlangt⁴⁶, damit die von der EU festgelegten Grenzwerte für NO₂ eingehalten werden. Der Umweltbericht im Dossier zur A26-Ost macht deutlich, dass gerade die NO_x-Werte durch eine Autobahn mit einem hohen Anteil von induziertem Straßenverkehr erheblich steigen. Das ist das Gegenteil der von dem Gericht aufgrund des EU-Rechts verlangten Maßnahmen.

9.8 Naturschutzbund „Düstere Aussichten für die Natur“

Der NABU Hamburg wehrte sich gegen die Aufnahme der Hafenspanne in den neuen Bundesver-

⁴⁵ DEGES, März 2010, S. 5

⁴⁶ Verwaltungsgericht Hamburg, 2014

kehrswegenplan (BVWP) 2030 und setzt sich jetzt intensiv gegen den Bau der A26.-Ost ein.

„Der NABU Hamburg wehrt sich gegen die Aufnahme der Hafenuerspanne in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Der Verband hatte sich bereits im Mai 2010 an die Bundesregierung gewandt und darauf verwiesen, dass die ausgewählte Trassenvariante mit den höchsten ökologischen Kosten für ein wertvolles Naturgebietes einher geht. Die Variante verläuft unter anderem südlich von Moorburg mitten durch das Geestrandmoor.

„Die Süd-Variante der Hafenuerspanne birgt gravierende Nachteile für die Natur“, kritisiert Alexander Porschke, 1. Vorsitzender des NABU Hamburg. „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 komplett 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.“, verdeutlicht Frederik Schawaller von der NABU-Gruppe Süd.⁴⁷

Ergebnis Eine sachgerechte SUP führt zur Ablehnung der A26-Ost .

- Eine SUP für die A26-Ost ist beim BVWP nicht durchgeführt worden.
- Dieses hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND in Bezug auf den gesamten BVWP und das Verfahren der Beteiligung in einer Beschwerde vom 26.8.2016 gegenüber der Europäischen Kommission gerügt⁴⁸.
- Eine vorläufige Prüfung ergibt Die geplante Stadtautobahn A26-Ost gefährdet nahezu alle Schutzgüter in erheblichem Maß.
- Es gibt keine verkehrliche Notwendigkeit. Es wird erheblich mehr Autoverkehr induziert, statt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu nutzen und zu verbessern. Berücksichtigt werden muss auch, dass mehr Autoverkehr nicht nur auf der betreffenden Strecke Umweltprobleme verursacht, sondern in der ganzen Region Hamburg.
- Vernünftige Alternativen sind nicht ernsthaft geprüft. Deshalb darf die A26-Ost nicht gebaut werden.

⁴⁷ NABU Hamburg 2016

⁴⁸ Vgl. BUND, 26.8.2016

10 EIN REALISTISCHES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNISS LIEGT UNTER 1,0.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist mit 3,3 angegeben; dabei wird von einem Nutzen von 2.470 Mio. Euro innerhalb von 50 Jahren bei einem „Barwert der Kosten“ von 740 Mio. Euro ausgegangen.

Der weitaus größte Teil des „Nutzens“ ist dem PKW-Verkehr zuzurechnen, nicht etwa dem Hafenverkehr, wie es bei der Begründung zum „vordringlichen Bedarf“ den Anschein hat. Dieser Nutzen des PKW entsteht zudem, wenn man dem Dossier Glauben schenken kann, aus „induziertem Straßenverkehr“, den es ohne die neue Autobahn gar nicht gäbe. Dafür wird ein „Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ (NI) angegeben von 491 Mio. Euro.

Die Prüfung dieser Angaben (siehe Kapitel 6) zeigt, dass dieses zu einem großen Teil verlagerter Verkehr von der S-Bahn wäre, der aber nicht als verlagerter Verkehr erkannt wird, weil der vom SPNV auf den MIV verlagerte Verkehr nicht erfasst wird. Wird der Verkehr zutreffend als verlagerter Verkehr identifiziert, schwindet der NI erheblich, so dass der Gesamtnutzen bereits auf unter 2 Mrd. sinkt.

Der „Nutzen“ muss daher neu berechnet werden, wofür ein Sondergutachten erforderlich ist.⁴⁹

10.1 Die Kosten sind unrealistisch niedrig angesetzt.

10.1.1 Referenzprojekt Wilhelmsburger Reichsstraße

Die Planungen der südlichen Hafenquerspange (A26-Ost) und der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße-B4/75(WRS) sind politisch, planerisch und baulich aufs engste miteinander verbunden⁵⁰. Da die Verlegung der WRS bereits begonnen worden ist und sich dort die reale Kostenentwicklung zeigt, muss sie als Referenzprojekt für die A26-Ost heran gezogen werden. Die Kosten der WRS wurden 2009 in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Hamburg mit 67,4 Mio. Euro veranschlagt, von denen Hamburg 10,4 Mio. Euro zahlen sollte – diese Zahlung wurde mit dem vermeintlichen Nutzen für die Internationale Gartenschau 2013 begründet⁵¹.

Anfang 2011 wurden die Kosten auf 136,3 Mio. Euro angehoben⁵², begründet vor allem mit dem Baugrund sowie Lärmschutz.

Am 26.8.2016 bestätigt der Senat die Kostenfortschreibung auf 235 Mio. Euro⁵³. Begründet werden diese mit Kampfmittelräumung, dem Baugrund, den Bahngewerken sowie einer allgemeinen Steigerung von Baukosten. Beruhigend wird auf die Kostenverteilung hingewiesen

„Die Kostensteigerung hat keinen Einfluss auf den Eigenanteil der FHH. Die FHH hat mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (heute BMVI) im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2009 einen festen Beitrag in Höhe von 10,4 Millionen Euro vereinbart.“

Damit sind die Kosten bereits jetzt, 3 Jahre vor der möglichen Fertigstellung, auf das 3,5fache angewachsen, was in der Hamburger Politik keine Diskussionen hervor ruft, weil es ja Kosten des Bundes sind.

Eine Kostensteigerung bei der A26-Ost wie bei der WRS würde Kosten von 3 Mrd. Euro bedeuten.

10.1.2 Die Kosten sind nicht plausibilisiert.

Hamburg hat in seiner Anmeldung die Bauwerke wie folgt mit Preisen im Folgenden (in Mio.€, gerundet) versehen:

⁴⁹ Vgl. BMVI 2015: Überprüfung, S. 12

⁵⁰ Vgl. CDU und GAL, 2008; DEGES 2008, DEGES 2009

⁵¹ Die Internationale Gartenschau wäre nicht durch die WRS zerschnitten und brauchte daher keinen Lärmschutz, weil die Verlegung der WRS bis zum Beginn der Gartenschau im März 2013 fertig gestellt wäre – jetzt wird die Fertigstellung für 2019 angekündigt.

⁵² Hamburger Senat 2011, Bürgerschaftsdrucksache 19/7116, S.15

⁵³ Vgl. Thering, Stöver, 2016

Ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt unter 1,0.

T1	Tunnel Kornweide	650m	115
Tr1	Trog Abzweig Harburg		18
Tr2	Trog zwischen Kornweide und AD/AS Stillhorn	1.134 m	
BW 1	Hochstraße (westlich Süderelbe)	1.640m	99
BW 2	Strombrücke, Unterführung der Süderelbe	550m , 53m hoch	76
BW 3	Hochstraße (östlich Süderelbe)	3.295	200
Summe			508

Der Bundesrechnungshof hat generell die Kostenermittlung beim Bundesverkehrswegeplan gerügt⁵⁴.

Das Ministerium habe, berichtet die Verkehrsrundschau, „die gutachterlich ermittelten Kostenuntergrenzen für die Gesamtkosten von Projekten willkürlich gesenkt und so dafür gesorgt, dass Projekte als plausibel eingestuft wurden. Der Rechnungshof empfiehlt unter anderem, bestimmte Neubauprojekte erneut auf ihre Plausibilität hin zu untersuchen“

Die Kosten sind ohne jegliche Anpassung und Überprüfung noch niedriger angesetzt als in den Planungen 2010. Nach der Kostenveranschlagung im 2016 vorgelegten BVWP hätten sich die Kosten seit der Linienbestimmung 2010⁵⁵ noch verringert. Dies ist lebensfremd und das Gegenteil des „kostenstabilen Bauens“, das in Hamburg gelten soll.

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]	Kosten laut DEGES 2010, Erläuterungsbericht, S. 29 [Mio. €]
Planungskosten	129,44	-	
Aus- und Neubaukosten	732,16	-	784 (Anteil HH davon 30)
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	861,60	741,765	
Nutzen – Kosten 2.469/741		3,3	
Kosten August 2016			
Bei Steigerung auf 349%	3.004	2.586	

⁵⁴, vgl. Verkehrsrundschau, 6.4.2016,

⁵⁵ Vgl. DEGES 2010, S. 29

Ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt unter 1,0.

Nutzen-Kosten-Verhältnis		0,96	
--------------------------	--	------	--

Insgesamt sind Kosten für die A26-Ost eher im Bereich von 2-3 Mrd. Euro zu vermuten als bei dem veranschlagten „Barwert“ von 741Mio.€

10.2 Ein Realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt eher unter 1,0 als bei 3,3.

Die Verkehrsexperten der IBA Hamburg, insb. Prof. Hartmut Topp, haben Kostenrisiken ermittelt

„Für die jetzt als Südtrasse favorisierte HQS liegen noch keine vergleichbar detaillierten Kostenermittlungen vor, sodass auch hier noch ein erhebliches Risiko besteht, da verkehrlich sehr komplizierte bauliche Situationen (Kreuzungen der B 4/B 75 sowie der Bahn im Bereich der jetzigen Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd, Trog- und Tunnellösungen im Bereich der östlichen Kornweide) zu lösen sind. Schon jetzt ist jedoch deutlich, dass dieses kurze Stück Autobahn zu einem der teuersten in der Bundesrepublik werden dürfte, wenn es das Ziel ist, den notwendigen baulichen und umweltbezogenen Maßstäben gerecht zu werden“. (IBA Hamburg 9.8.2012, S. 1-2)

Bei dem angegebenen, ebenfalls in Frage zu stellenden Nutzen ist dann ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1,0 erreicht. Damit dürfte die A26-Ost überhaupt nicht mehr im BVWP erscheinen. .

Entsprechend den Forderungen des Bundesrechnungshofs ist eine neue Kostenermittlung notwendig. Das Ergebnis ist abzusehen Der NKV liegt unter 1,0; Die A 26-Ost wird sich nicht als wirtschaftlich erweisen und darf nicht vom Bund finanziert werden.

11 „ZUKUNFTSPLAN STATT AUTOBAHN A26-OST“

(Schaubild siehe Titelseite)

Elemente des Zukunftsplans

a) Straßen

- Keine A26-Ost
- Südumfahrung AD Süderelbe – A7 – A39 – Maschen – A1 AS Stillhorn – AK Hamburg Süd
- Zeitnaher Neubau Köhlbrandquerung, (z.B. Hafentunnel für LKW mit Nutzung autonomen Fahrens und Widmung der bestehenden Köhlbrandbrücke für Fahrzeuge bis 7,5/12t)
- Tunnel Veddel unter dem Sperrwerk Müggenburger Zollhafen Anbindung der Haupt-Hafenroute an B75 und weiter A255 und A1)

b) ÖPNV

- S-Bahn (vgl. Röhling, 2012)
- Verstärkung der S-Bahn 3 (Ergänzungslinie 32, 9-Wagenzüge)
- Dichter Takt bis Buxtehude und Stade
- Bessere Erreichbarkeit der Stationen durch Bus, Bike&Ride, Park&Ride
- Neue Stationen Süderelbe Nordufer (vgl. Tiedemann 2008) und Bostelbek (vgl. Hamburger Senat, 2000)
- Zeitnahe Verlängerung der U4 als Hochbahn durch Wilhelmsburg bis Harburg.
- Enge Stationsfolge in Wilhelmsburg zum Erreichen vieler Wohngebiete.
- Vorhaltung der jetzigen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße als möglicher Hochbahntrasse.

c) Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung

- Wohngebiete in Wilhelmsburg-Süd mit U-/S-Bahn-Anschluss
- Hauland (IBA-Planung wieder aufnehmen)
- Kornweide (Überlegungen zu den Handelskammerplänen [Handelskammer Hamburg, 2004])
- Gemischtes, „Urbanes Gebiet“ nach verändertem Baurecht (Wohnen und wohnverträgliches Gewerbe) im Südwesten der Elbinsel südlich der Kornweide
- Entlassung Moorburgs aus Hafenerweiterungsgebiet → dauerhaftes Wohnen/ Wissenschaftspark u.a.

Dieser „Zukunftsplan statt A26-Ost“ entspricht den grundlegenden Zielen des BVWP⁵⁶.

⁵⁶ Kursiv: Zitate aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bundesregierung, S.6

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile,

Zukunftsplan statt Autobahn A26-Ost - Ein Mobilitätskonzept für Hafen und Stadt! (grün) Gemessen an den grundlegenden Zielen des Bundesverkehrswegeplans (weiß)		
	Seehafenanbindung, Güterverkehr	Personenverkehr
Keernelemente des Zukunftsplans als Alternative zur A26-Ost	Optimierung Haupt-Hafenroute Ersatz Köhlbrandquerung Tunnel Veddeler Damm an B75 Finanzierung Bund und Land (u.a. §5a FStrG). Südumfahrung AD Süderelbe – A7 – Maschener Kreuz – A1 – AS Stillhorn – AK HH-Süd	Mehr und längere S-Bahnen mit besserer Anbindung von Bus, Rad, PKW Planung und Trassierung einer U-Bahn (U5) Finanzierung Bund und Land (u.a. GVFG).
Übergeordnete Ziele des BVWP 2030	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2030	
1. Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	Erhaltung, Ersatz und Modernisierung Transportkostensenkungen Verbesserung Verkehrsfluss Zuverlässigkeit von Transporten Bessere Anbindungen...Seehäfen,	Erhaltung und Modernisierung der Substanz Verbesserung Verkehrsfluss Verbesserung von Erreichbarkeiten
2. Sicherstellung der Güterversorgung		
Zukunftsplan bewirkt	Haupthafenroute ist „Lebensader des Hafens“ und nicht durch A26-Ost ersetzbar. Nachfolgelösung für Köhlbrandbrücke bedeutet nachhaltige Sicherstellung der Güterversorgung und Seehafenanbindung.	Ohne A 26-Ost entfallen 61 Mio. PKW-km/Jahr induzierter MIV. S-Bahn-Verbesserung verlagert 16.000 Fahrten/ Tag von der Straße auf die Schiene (Gesamtmobilitätskonzept) .
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit	Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit	Verlagerung auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Zukunftsplan bewirkt	Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute verbessert Verkehrssicherheit.	SPNV bietet gerade in einem Ballungsraum die höchste Verkehrssicherheit.
4. Reduktion von Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen	Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger	Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger
Zukunftsplan bewirkt		SPNV ist emissionsarmer Verkehrsträger. Im Gegensatz zur A26-Ost verbessert SPNV die Klima- und Schadstoffbilanz.
5. Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume	
Zukunftsplan bewirkt	A26-Ost verbraucht extrem viel Fläche, weil parallele Straßen beibehalten werden. Ohne A26-Ost gibt es keinen zusätzlichen Flächenverbrauch. Natur und Lebensräume für Tiere in Moorburg und Wilhelmsburg werden geschont.	
6. Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation	Lärmvermeidung und Lärminderung Entlastung von Orten und Menschen/ Erschließung städtebaulicher Potenziale	
Zukunftsplan bewirkt	Stadtentwicklung und Wohnungsbau in Moorburg und Wilhelmsburg-Süd werden ohne A26-Ost möglich. Veddel wird durch Tunnel entlastet, Lärmvermeidung in Moorburg, Harburg, Wilhelmsburg.	

12 LITERATUR

12.1 Allgemeine Informationen zum Projekt im BVWP und dem Fernstraßenausbaugesetz

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Februar 2013) Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-grundkonzeption-entwurf.pdf?__blob=publicationFile

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (März 2016) Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf März 2016, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

Bundesregierung, 3.8.2016 BVWP-2030, Kabinettsplan, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?__blob=publicationFile, siehe auch <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/093/1809350.pdf>

Bundesregierung, 5.9.2016 Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, Bundestagsdrucksache 18/9523 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/095/1809523.pdf>

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (März 2016) Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan - Entwurf, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-umweltbericht.pdf?__blob=publicationFile

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (2016) A 26 AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn. Dossier. Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html>, (am 3.8.2016 abgeschaltet, seit Mitte September 2016 ohne ersichtliche Änderungen wieder zugeschaltet), siehe <http://www.bvwp-projekte.de/>

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Verfasser wird nicht genannt, August 2016) Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/finaler-bericht-behoerden-und-oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile

Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz-FStrAbG), letzte Änderung 23.12.2016, <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbaug/BJNR008730971.html> mit der Anlage Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

12.2 Planfeststellungsunterlagen zur A26-Ost

Feststellungsentwurf und Anlagen in:

<http://www.hamburg.de/bwvi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/8187386/a26-ost-abschnitt-6a/>

Hamburger Anmeldungen von 2013, erstellt Oktober 2010: Anmeldedossier BVWP 2015 A26-Ost mit Anlagen (zu erhalten über die BWVI)

- LPL_1_1_A26-G10-HH_Lageplan.pdf (3.2MB)
- BGI_1_1_A26-G10-HH_Umweltindikatoren.pdf (3.4MB)
- HPL_1_1_A26-G10-HH_Höhenplan.pdf (95.1KB)
- LIF_2_1_A26-G10-HH_Achsdaten_Koordinaten.docx (17.6KB)
- LIF_1_1_A26-G10-HH_Achsdaten.DXF (270.1KB)
- TAB_1_1_A26-G10-HH_Ingbauwerke.xlsx (28.3KB)

12.3 Hamburgische Bürgerschaft und Hamburger Senat- Drucksachen

<https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/>

16/5219, 5.12.2000 Senat, 5.12.2000 Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg – Leitlinien und Handlungskonzept

16/5919, 30.4.2001 Sudmann, Heike und Antwort des Senats (30.4.2001) Die Hafenuferspanne – Entlastung oder Motor für Verkehrszuwächse. SKA

18/2688, Egloff, Ingo/ Timmermann, Karin, Hafenuferspanne, SKA und Antwort des Senats, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/16390/hafenuferspanne.pdf>

18/3226, 22.11.2005 Senat Haushaltsplan 2005/2006, Bundesautobahn A252-Hafenuferspanne, Aufnahme von Vorarbeiten für die Realisierung

18/3521, 24.2.2006 Lühmann, Jörg (GAL) und Antwort des Senats (24.1.2006) Entlastung durch die Hafenuferspanne - Datengrundlagen und Prognosen. SKA und Antwort des Senats.

18/4148 Senat Konzept zur Realisierung von Public-Private-Partnership-Projekten, Bürgerschaftliches Ersuchen 18/430

Wirtschaftsausschuss Protokoll 18/39, 12.6.2007: Wortprotokoll

18/6766, 14.8.2007 Erwerb von DEGES-Anteilen; Ziel hohe Akzeptanz der Planungen beim Bund und vor Ort“ (zunächst, außerdem flexibler Einsatz bei Infrastrukturmaßnahmen im Fernstraßenbereich

18/7723, 18.1.2008 SKA Quast und Timmermann (SPD) Sind Hamburgs Bau- und Infrastrukturvorhaben in guten Händen? 5. Hafenuferspanne Verzögerung durch Plan B?

Stadtentwicklungsausschuss 19/9, 15.4.2009 Bericht über den Stand des Leitprojekts -Sprung über die Elbe und seine Umsetzung durch IBA 2013, IGS 2013 und Infrastrukturmaßnahmen auf den Elbinseln und der Harburger Schlossinsel sowie zur finanziellen Abwicklung, (Bericht Senat), Hier Durchführung einer öffentlichen Anhörung gemäß § 59 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Bürgerhaus Wilhelmsburg

Plenarprotokoll 19/50, 31.10.2010 Bericht über den Sachstand zur Hafenuferspanne (HQS) und über einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) nach § 16 Bundesfernstraßengesetz, S. 3118-3132

19/2066, 23.2.2009 Große Anfrage Die Linke Konzept für den Hafen und auf den Elbinseln Veddel/Wilhelmsburg

19/3384, 24.6.2009: Antrag CDU und GAL: Den Sprung über die Elbe gestalten: Wilhelmsburg vor zusätzlichem Verkehr schützen.

19/7116, 31.8.2010 mit Nachtrag vom 4.1.2011 Senat, Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“, Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, 2010, mit Nachtrag.

19/5475, 23.02.2010 Senat Bericht über den Sachstand zur Hafenuferspanne (HQS) und über einen Antrag auf Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) nach § 16 Bundesfernstraßengesetz

19/8479, 18.1.2011 Haushaltsausschuss Bericht über die Drucksache 19/7116 Verlegung der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“,

20/4535, 26.6.2012, Steffen, Till (Grüne) und Antwort des Senats Hamburger Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015, SKA

20/4844, 14.8.2012 Steffen, Till (Grüne) und Antwort des Senats Hamburger Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015 (II)

20/5421, 29.9.2012: Bericht Verkehrsausschuss Verkehrskonzept Hamburger Süden – mit Präsentation Entwurf Gesamtmobilitätskonzept Hamburger Süden

20/6201, 11.12.2012 Hesse, Klaus-Peter (CDU) und Antwort des Senats Was meldet Hamburg für den

Bundesverkehrswegeplan an?, SKA

20/7047, 26.2.2013 Senat Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans, Anmeldung von Maßnahmen durch die Freie und Hansestadt Hamburg

20/7395, 23.3.2013 Fraktion Grüne und Antwort des Senats Hafenfinanzierung II, GA

20/9376, 17.9.2013, Senat Mobilitätsprogramm 2013, Grundlage für eine kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg

20/10252, 9.2.13 Verkehrsausschuss Bericht über ... Neuaufstellung des BVWP u.a., Sitzung 15.10.2013

20/10725, 7.2.2014 Hackbusch, Norbert (Linke), und Antwort des Senats 2014 Köhlbrandbrücke, Schriftliche Kleine Anfrage und Antwort des Senats , Drucksache 20/10725, 7.2.2014,

20/10857, 18.2.2014 Steffen, Till (Grüne) und Antwort des Senats Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans, SKA

Verkehrsausschuss, Protokoll Nr. 21/6 vom 13.11.2015,

20/132, 30.9.2014 Senat Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“

21/5279, 22.7.2016 Sudmann, Heike und Antwort des Senats (22.7.2016) Welche Verkehrswirksamkeit hat die von Hamburg für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete A26-Ost für den Hafenverkehr?, SKA

12.4 Weitere Literatur (neben den Einzelnachweisen in den Fußnoten)

AIDA (2016) Aufruf „Aktionsnetzwerk für Infrastruktur-Dialoge und Alternativenprüfung (AIDA), http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/10/Aufruf_Netzwerk-AIDA.pdf

AIDA (2016) Fernstraßenprojekte zu denen Dialoge durchgeführt und Alternativen geprüft werden sollen vor einer verbindlichen Bundestagsentscheidung <http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/10/BVWP-besonders-umstrittene-Fernstra%C3%9Fenprojekte.pdf>

Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik der Friedrich Ebert Stiftung (2010) Eckpunkte für eine zielorientierte, integrierte Infrastrukturplanung des Bundes. Vom Bundesverkehrswegeplan zur Bundesverkehrsnetzplanung. (WISO Diskurs), <library.fes.de/pdf-files/wiso/07697.pdf>

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung (September2008):Neue Mitte Wilhelmsburg, Verkehrsuntersuchung auf Baus des Wettbewerbsbeitrags von JoCoenen&Co und AgencyTer

Baubehörde Hamburg, 1999 A252-Hafenquerspange, Linienbestimmung nach §16 FStrG, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/HQS/HQS-Linienbestimmung-1999.PDF>

Bezirksamt Hamburg-Mitte, 2010: Senatsdrucksachen-Entwurf: A 252 Hafenquerspange, Schreiben an Finanzbehörde Hamburg, 11.2.2010

Birzer, Markus/ Nähr, Norbert(2010): Beteiligungsprozess Verkehrsplanung im Hamburger Süden, Abschlussbericht, Hamburg

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) Verfasser Kunz, Josef) (2011) Neubau der A26 (alt A252) Hafenquerspange Hamburg - Änderung der Linienbestimmung nach §16(1)FStrG. FH Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, 15.2.2011.

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), (Hg.) (2015) Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung. FE-PROJEKTNR. 960974/2011,https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-ueberpruefung-nka-endbericht.pdf?__blob=publicationFile

Bölckow, Mathias/ Lühmann, Jörg, (Dezember 2006) Projekt Hafen & Mehr – Entwurf einer Idee zur Positionierung der GAL in der Hafenverkehrspolitik und insbesondere zur Hafenquerspange

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland), 23.5.2016 Der „BVWP 2030“ – Nachhaltiges Infrastrukturkonzept oder politische Mogelpackung?, http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160524_bund_mobilitaet_bvwp_bundletter_bewertung.pdf

BUND Bundesverband Stellungnahme des BUND Bundesverbandes zum Bundesverkehrswegeplan 2030 mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten, http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160502_bund_mobilitaet_bvwp_2030_stellungnahme.pdf .

BUND Hamburg (16.12.2010) Verkehrsplaner, Wilhelmsburger und BUND Hamburg fordern Aus für Hafenspanne, http://bund-hamburg.bund.net/index.php?id=4682&tx_ttnews%5Btt_news%5D=15274&tx_ttnews%5BbackPid%5D=4647

BUND, 26.8.2016, Rechtsanwälte Baumann u.a. EU-Beschwerde zur Europäischen Kommission gegen „Kabinettsbeschluss über die Fernstraßenausbaumaßnahmen im Rahmen des ‚Bundesverkehrswegeplans 2030‘“, http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160826_bund_mobilitaet_beschwerde_eu_kommission_bvwp.pdf

Bundesrechnungshof (2001): Bemerkungen des Bundesrechnungshofes zur Haushalts- und Wirtschaftsführung 2001

Bundesrepublik Deutschland und Freie und Hansestadt Hamburg, 7.10.2009 Vereinbarung über die Finanzierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75), in <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/30562/verlegung-der-b-4-75-%e2%80%9ewilhelmsburger-reichsstra%C3%9fe%e2%80%9c-1-bericht-an-die-b%C3%bcrgerschaft-%c3%bcber-den-sachstand-zur-geplanten-verlegung-der-b-4-75-und.pdf> , Anlage

CDU und Bündnis90/Die Grünen, 17.4.2008 Vertrag über die Zusammenarbeit in der 19. Wahlperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der CDU, Landesverband Hamburg und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Hamburg, GAL, www.fluechtlingsrat-hamburg.de/content/koalitionsvertrag_April2008.pdf

CDU Bürgerschaftsfraktion Hamburg, 2014 Hafen Hamburg 2030 , <http://www.cdu-hamburg.de/themen/finanzen-haushalt/detail/artikel/cdu-stellt-konzept-hafen-hamburg-2030-impulsgeber-fuer-norddeutschlands-wirtschaft-vor.html>

DEGES (Oktober 2008) Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg Wilhelmsburg zwischen der vorhandenen B4/75 im Westen und der BAB 1 im Osten. Projektstudie - Herausgegeben von FHH Freie und Hansestadt Hamburg, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/Behoerdenmaterial/081013-Unterlage%201%20EB%20Endfassung%20E111.pdf>

DEGES (Juni 2009a): Projektstudie Hafenspanne Hamburg Neubewertung von Linienführungen unter veränderten Rahmenbedingungen, Variantenvergleich und Vorzugsvariante, Erläuterungsbericht, http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/Behoerdenmaterial/HQS-6-09/Bericht_Projektstudie17%2007%202009.pdf,

DEGES (Juni 2009b): Projektstudie Hafenspanne Hamburg- Kurzfassung, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Planen-im-Dialog/Behoerdenmaterial/HQS-6-09/Kurzfassung.pdf>

DEGES (Juni 2009c) SSP Consult Verkehrsstärkeplots, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274038/945b675111b39bf0efc68e08c56d43d6/data/3849-eb-090716-anlage-1-hauptplanfaelle.pdf>

DEGES (Juni 2009b), Kortemeier&Brockmann A 252 – Hafenspanne Hamburg, Umweltverträglichkeitsstudie zur Änderung der Linienbestimmung, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274002/baf68aca35cb9d8b67a90b473535c6ff/data/uvserlaeuterungsbericht-hqs.pdf>

- DEGES (2010a) A252-Hafenquerspamge Hamburg, Änderung der Linienbestimmung, Erläuterungsbericht, <http://www.hamburg.de/contentblob/3273956/1e05e134061ed0742a794ec1497956f8/data/1-erlaeuterungsbericht-ost.pdf>
- DEGES (März 2010b) Änderung der Linienbestimmung nach § 16 FStrG, Unterlage 6.1, Wesentliche Untersuchungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274036/80a050f6cd727c8c8b138da28f75ac0a/data/6-1-vu-kurzfassung.pdf>
- DEGES (2010c) A 252-Hafenquerspange, Umweltverträglichkeitsstudie, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274002/baf68aca35cb9d8b67a90b473535c6ff/data/uvserlaeuterungsbericht-hqs.pdf>
- DEGES (2010d) A 252 Linienbestimmung – LP-Vorzugsvariante, <http://www.hamburg.de/contentblob/3273958/b43ce1b882d9c3a9691db86b076f5661/data/3-1-lp-vorzugsvariante-sued1.pdf>
- DEGES (2011): Erhöhung der Akzeptanz von großen Infrastrukturprojekten, 2. Logistikstammtisch Mecklenburg-Vorpommern, http://www.log-in-mv.net/uploads/media/2011_11_07_Praesentation_DEGES.pdf
- DEGES/ PTV (September 2013) Neubau A26-Ost, Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen, Schlussbericht sowie Anlagenband zum Schlussbericht
- DEGES (2013) Lageplan A26-Ost für den Bedarfsplan 2015 (jetzt Bundesverkehrswegeplan 2030), http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/HH/A26-G10-HH/LPL_1_1_A26-G10-HH_Lageplan.pdf
- DEGES (Mai 2016) PTV Neubau der BAB A26, AK HH-Süderelbe (BAB A7) bis Landesgrenze NI, Verkehrsprognose 2030 und Berechnung von Planfällen, Schlussbericht
- DEGES (1.2.2017) Bau der A26, Präsentation Kick-Off Bürgerbeteiligung Wilhelmsburg, <http://www.hamburg.de/contentblob/8070350/a196c4187695959770919b51e5506cc9/data/degespraesentation-kick-off-buergerbeteiligung-wilhelmsburg.pdf> sowie Bilder, <http://www.hamburg.de/fernstrassen/buergerinformation/>
- Ehrhardt, Yvonne; Gude, Sigmar; Huhs, Reiner (2010) Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete, herausgegeben von Planungsbüro TOPOS. Online verfügbar unter http://www.nachhaltig-links.de/images/stories/Verkehr/LINKE-Reader_innerstaedtsche-Autobahnen.pdf
- Ernst, Peter (1973): Bürger gegen Beton, Verkehrsplanung in Hamburg, Die ZEIT 16.2.1973
- Fraunhofer CML, 2016 NORDDEUTSCHE SEEHAFENKOOPERATION, Mögliche Synergien und Effekte für die Häfen in Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg, <http://www.fabio-de-masi.de/kontext/controllers/document.php/220.a/9/54be88.pdf>
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (26.2.2013) Bundesverkehrswegeplan 2015, <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/3842276/2013-02-26-bwvi-bundesverkehrswegeplan/>
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, o.J. Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum, <http://www.hamburg.de/bwvi/gesamtmobilitaetskonzept-fuer-den-suederelberaum/>
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, (20.12.2016), Feststellungsentwurf, A26-Ost, Abschnitt 6a, Erläuterungsbericht, gez. Pfeffermann, DEGES
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2007): Räumliches Leitbild,
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (24.9.2015) Olympische und Paralympische Spiele 2024 Masterplan Kernbereich Kleiner Grasbrook Hamburg. Hamburg, http://static.hamburg.de/fhh/behoerden/bsw/Masterplan-Band-1-Staedtebau_A3_Internet.pdf.

- Freie und Hansestadt Hamburg, Senatskanzlei (8.10.2015) , <http://www.hamburg.de/contentblob/4612940/data/pdf-finanzreport.pdf>
- Für eine stadtverträgliche, nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung für die Hamburger Elbinseln und den Hamburger Süden, 9.11.2009, <http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/Info-Nov9/Premis/Erklaerung%209-11-09.pdf>
- GAL/Grüne-Fraktion Hamburg, 19.1.2005, PM Sprung über die Elbe in der Bürgerschaft
- Gedaschko, Axel „Der Fernverkehr muss raus aus Hamburg“, Interview Die Welt, 7.7.2007, <http://www.welt.de/regionales/hamburg/article1006540/Der-Fernverkehr-muss-raus-aus-Hamburg.html>
- Hackbusch, Norbert, 2014 Köhlbrandbrücke, Schriftliche Kleine Anfrage und Antwort des Senats , Drucksache 20/10725, 7.2.2014, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/43866/k%c3%b6hlbrandbr%c3%bccke.pdf>
- Hajduk, Anja (23.2.2010): Linienbestimmung Hafenuferspange, Landespressekonferenz, <http://www.hamburg.de/contentblob/2114006/7b94e000d1d448d1fb5fa00ab67da697/data/hafenuferspange.pdf>
- Hamburg, BSU, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, (2014): Green, inclusive, growing city by the water – Perspectives of Urban development in Hamburg, [http://www.hamburg.de/contentblob/4357518/9ac11792edd8de17e3119e1396474718/data/broschueren-perspektiven-englisch\).pdf](http://www.hamburg.de/contentblob/4357518/9ac11792edd8de17e3119e1396474718/data/broschueren-perspektiven-englisch).pdf)
- Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hg.) Autoren Bischoff, Peter u.a. 2015, Mobilitätskonzept,
- Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hg.), Feb. 2013 Bundesverkehrswegeplan – Maßnahmenanmeldungen der Freien und Hansestadt Hamburg, <http://www.hamburg.de/contentblob/4633080/0948fa51940e7bff9a8b6fb31553bf82/data/bundesverkehrsweg-eplan-massnahmenanmeldung.pdf>
- Hamburg Hafen Marketing, (2016), Charts zur 1.Quartalspressekonferenz <https://www.hafen-hamburg.de/downloads/media/dokumente/hhm-qpg1-2016.pdf>
- Hamburg Port Authority HPA (2010) Verkehr im Fluss. Masterplan Straßenverkehr Hafen Hamburg. Unter Mitarbeit von Sascha Westermann, http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/Masterplan_Straassen_Hafen.pdf
- Hamburg Port Authority HPA (2012) Hamburg hält Kurs, Der Hafenentwicklungsplan bis 2025, <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/Hafenentwicklungsplan.pdf>
- Hamburg Port Authority HPA (2016a) Finanzbericht 2015, Zahlen, Daten, Fakten, http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/2016%20Gesch%c3%a4ftsbericht_2015/gb_fb_de_2015.pdf
- Hamburg Port Authority HPA (2016b) Straßenverkehrsbericht 2015
- Hamburg. (Hg.) (1995) Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg. Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg; Entwurf. Hamburg
- Hamburgische Bürgerschaft, Verkehrsausschuss, Protokoll vom 13.11.2015, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/50665/wortprotokoll-der-%c3%b6ffentlichen-sitzung-des-ausschusses-f%c3%bcr-sport-und-olympia-des-ausschusses-f%c3%bcr-umwelt-und-energie-und-des-verkehrsausschusses.pdf>
- Handelskammer Hamburg (Verfasser Wolf, Reinhard; Siebrand, Jan-Oliver; Biallas, Julia u.a.)(2004) Leben und Arbeiten im Herzen Hamburgs - die Entwicklungsperspektive der Elbinsel. Hamburg, <http://perspektiven-elbinseln.de/wp-content/uploads/2013/10/HandelskammerEntwicklungsperspektiven2004.pdf>

- Handelskammer Hamburg (Verfasser Wolf, Reinhard; Siebrand, Jan-Oliver; Ölschläger, Michaela, Färber, Christoph, Schleinitz, Joana.) (2014) Stadtmobilität in Hamburg 2030, Bericht und Karten, https://www.hk24.de/produktmarken/interessenvertretung/verkehr-stadtentwicklung/verkehr/stadtverkehr/stadtmobilitaet-hamburg_2030/1162876
- Handelskammer Hamburg, Marnette, Werner (2006): Hafenspanne – Mauthöhe mit Außenmaß, http://www.hamburger-wirtschaft.de/html/hw2006/artikel/01_editorial/06_01_03_editorial.html
- HSH Nordbank, Hg. (2015): Wettbewerbsfaktor Hafeninfrastruktur, Hamburg
- Holtermann, Linus/ Jahn, Malte/ Otto, Alkis Henri/ Wedemeier, Jan. (2015): Metropolregion Hamburg 2020: Verkehrsinfrastruktur und ihre Auslastung, HSH Nordbank/ HWWI Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut, Hg., Hamburg
- IBA Hamburg (2008): Labor Hafen – Logistik – Stadt, Fachtagung am 23. Und 24.11.2007
- IBA Hamburg (9.8.2012) Stellungnahme der IBA Hamburg GmbH zur geplanten A 252 Südvariante Hafenspanne (HQS), http://www.zukunftsplan-statt-autobahn.de/HQS/09-08-12_HQS%20Stellungnahme_IBA.pdf .
- IBA Hamburg (2010) Klimahäuser Haulander Weg, http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Mediathek/Wettbewerbsdokumentation/wettbewerb_doku_haulander.pdf
- ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik) Newsletter 1/2008
- IVH Industrieverband Hamburg (2006) LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen unter Berücksichtigung des wachsenden Containerumschlags, http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06_lkw-verkehrsflussoptimierung_hamburgerhafen.pdf
- IVH Industrieverband Hamburg, (Oktober 2016) Hafenspanne 2025, http://www.bdi-hamburg.de/files/magazin_industrie/IVH_Magazin_Ausgabe_14.pdf
- Kloss, Kerstin / Reimann, Sebastian 11.2.2016 Der Kampf um den Kuchen wird härter, DVZ, <http://www.dvz.de/rubriken/seefracht/single-view/nachricht/der-kampf-um-den-kuchen-wird-haerter.html>
- Kopp, Martin, 2001 Rüge vom Bundesrechnungshof Hamburg droht Millionen-Fiasko, Die WELT, <http://www.welt.de/print-welt/article481926/Ruege-vom-Bundesrechnungshof-Hamburg-droht-Millionen-Fiasko.html>
- Koerner, Stefan/ Holzapfel, Helmut, Florian Bellin-Harder, Florian, Hg. (2012): Landschaft und Verkehr Konvent für Baukultur, (2012) Hamburger Appell für mehr Baukultur in der städtischen Verkehrsinfrastruktur,
- Lühmann, Jörg (24.1.2006) Entlastung durch die Hafenspanne - Datengrundlagen und Prognosen. SKA und Antwort des Senats. Bürgerschafts-Drucksache 18/3521.
- Maass, Han-Jürgen (2007) Braucht Hamburg die Hafenspanne? Vortrag vor der Einwohnerversammlung Wilhelmsburg am 13.11.2007, Hamburg.
- Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030, 8.3.2016, bearbeitet von Mann, Hans-Ulrich TCI Röhling PTV Planung Transport Verkehr AG PTV Transport Consult (Hg.) FE-Projekt-Nr. 97.358/2015 Entwurfsfassung, http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile
- MWP, IHS, UNICONSULT, Fraunhofer CML, (2014) Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 2 (Seeverkehrsprognose), https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-schlussbericht-los-2.pdf?__blob=publicationFile
- Müller/ Schulz/ Bender u.a., 2013 Bundesfernstraßengesetz, FStrG, -Kommentar, 2. Aufl., http://www.beck-shop.de/fachbuch/inhaltsverzeichnis/Mueller-Bundesfernstrassengesetz-FStrG-9783406642968_2808201306155506_ihv.pdf

- Naturschutzbund Deutschland NABU (2016) Hafenquerspange in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen <https://hamburg.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/stadtentwicklung/verkehr/17513.html>
- Peters, Klaus-Dieter, 16.6.2016, HHLA-Hauptversammlung, Präsentation, http://hlla.de/fileadmin/download/investor_relations/hv_2016/HHLA_160614_HV2016_Praesentation.pdf, Rede http://hlla.de/fileadmin/download/investor_relations/hv_2016/HHLA_160616_HV-Rede.pdf, mündliche Rede: <https://hlla.de/de/investor-relations/hauptversammlung/2016/aufzeichnung-2016.html>
- PPL-Architektur und Stadtplanung GmbH Städtebaulicher Fachbeitrag. A 252 - Hafenquerspange Hamburg Änderung der Linienbestimmung nach § 16 FStrG. März 2010. DEGES, www.hamburg.de/contentblob/3273976/5b51f8206ef52e8231b1a617c10176fe/data/6-4-staedtebaulicher-fachbeitrag-100324.pdf
- Preuß, Olaf (2007): Eine Kiste erobert die Welt. Der Siegeszug einer einfachen Erfindung, 2.Aufl., Murmann:Hamburg
- PTV Planung, Transport und Verkehr AG (5.8.2008) Machbarkeitsstudie eines Betreibermodells für den Neubau der A 252 – Südtangente Hamburg („Hafenquerspange“) von der A 7 bis zur B 4/ B 75 nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz, Auftraggeber BMVBS, mit Anlagen
- Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen, 2014 Sonderbericht ... über die Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und der Kostenfortschreibung für die geplante Anbindung des Überseehafengebietes an die A 27 in Bremerhaven „Hafentunnel“, <https://ssl.bremen.de/rechnungshof/sixcms/media.php/13/Sonderbericht%2BHafentunnel.pdf>
- REGE Hamburg, (Abruf 29.3.2017) Autobahnkoordination A26, <http://www.rege.hamburg/projekte/infrastruktur/autobahnkoordination-a-26/>
- Röhling, Wolfgang TCI (Transport Consulting International) Waldkirch ptv Group (Juli 2012) Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum. Schlussbericht, <http://www.hamburg.de/contentblob/3568000/d6492f6478f9162231c2a430e460d9a0/data/suederelbekonzept-endfassung.pdf>
- Röhling, Wolfgang (2012) Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum. Schlussbericht „Anhang“, <http://www.hamburg.de/contentblob/3568002/7a1016082031fd93e1cdda11bd1fb00e/data/suederelbekonzept-endfassung-anhang.pdf>
- Rothschuh, Michael (2007) Eine Stadtautobahn quer durch Hamburgs Mitte? Mobilität und Verkehr im Lebensraum der großen Elbinsel, www.zukunft-elbinsel.de/2007-stadtautobahn-hamburg-mitte
- Rothschuh, Michael, (2009) Wird eine „Hafenquerspange“ vom Bund finanziert werden? – Thesen zu den Ergebnissen der DEGES-Projektstudie zur Hafenuerspange, <http://www.zukunftsplan-stadtautobahn.de/Planen-im-Dialog/Protokolle/KAG4/Rothschuh-zur-DEGES-Studie-HQS.pdf>
- Rothschuh, Michael (2012) Geschichte der Hafenuerspange, <http://www.hamburg-fuer-die-elbe.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/10/hafenuerspange-geschichte.pdf>
- Rothschuh, Michael (2012) Wie die Wilhelmsburger Bewohnerinnen und Bewohner einmal die Hafenuerschlange besiegten, <http://www.zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/04/Die-Hafenuerschlange-besiegen.pdf>
- Sachverständigenrates für Umweltfragen (2016), Impulse für eine integrative Umweltpolitik, Umweltgutachten 2016, Bundestagsdrucksache 18/8500, <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/085/1808500.pdf>
- Schirg, Oliver, Die irre Vision von einer Hamburger Stadtautobahn, 26.3.2016, online in <http://www.abendblatt.de/hamburg/article207295329/Die-irre-Vision-von-einer-Hamburger-Stadtautobahn.html>
- Schönefeld, Tobias, SVU Dresden, (8.11.2016) Stellungnahme zum Entwurf eines 6.Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbaugesetz, Bundestagsdrucksache 18/9523, https://www.bundestag.de/blob/479356/66692e6a7af7a879b170e2a865368482/087_sitzung_svu-dresden-

[data.pdf](#)

Schrefel, Christian/ Schrefel, Magdalena/ Hajszan, Regina (2008) Verkehrsprognosen Kultur der Fehlinformation, Organisationsberatung GmbH: Wien, http://www.17und4.at/wp-content/uploads/2016/07/verkehrsprognosen_20080910_logo.pdf

SSP Consult (November 2007) Verkehrliche Untersuchungen im Raum Süderelbe, Präsentation in: Stadtentwicklungsausschuss (24.1.2008), Protokoll. 18/65, S.25-47

SSP Consult (Dezember 2007) Verkehrskonzept Süderelbe, Präsentation in: Stadtentwicklungsausschuss (24.1.2008), Protokoll. 18/65, S.48-59

SSP Consult (Juni 2009a): Hafenuerspange Hamburg – Verkehrliche Wirkungen unterschiedlicher Linienführungen, Erläuterungsbericht, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274042/877c8d4dc7be9fa56fc25b4bb5db11f8/data/3849-eb-090728-bericht.pdf>

SSP Consult (Juni 2009b) Verkehrsstärkeplots Hauptplanfälle, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274038/945b675111b39bf0efc68e08c56d43d6/data/3849-eb-090716-anlage-1-hauptplanfaelle.pdf>

SSP Consult (Juni 2009b) Verkehrsstärkeplots Unterplanfälle, <http://www.hamburg.de/contentblob/3274034/b5c3ab614a561dbb8d2eb93087229ff3/data/6-1-verkehrsstaekeplots.pdf>

Sudmann, Heike (30.4.2001) Die Hafenuerspange – Entlastung oder Motor für Verkehrszuwächse. SKA und Antwort des Senats. BÜRGERSCHAFT Drucksache 16/5919.

Sudmann, Heike (22.7.2016) Welche Verkehrswirksamkeit hat die von Hamburg für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete A26-Ost für den Hafenverkehr?, SKA und Antwort des Senats, Bürgerschaft Drucksache 21/5279, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/53750/welche-verkehrswirksamkeit-hat-die-von-hamburg-f%c3%bcr-den-bundesverkehrswegeplan-angemeldete-a26-ost-f%c3%bcr-den-hafenverkehr-.pdf>

Tiedemann, Axel 2008 Mehr Züge und neue Bahnhöfe, Hamburger Abendblatt, 11. Oktober 2008

Thering, Dennis,/ Stöver, Birgit, 18.8.2016 Kostensteigerung aus heiterem Himmel bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B4/75)?, <https://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/54112/kostensteigerung-aus-heiterem-himmel-bei-der-verlegung-der-wilhelmsburger-reichsstra%c3%9fe-b4-75-.pdf>

TU Berlin, TCI Röhling Gernot Liedtke und Aaron Scholz (2010) „Analyse der verkehrsprognostischen Instrumente der Bundesverkehrswegeplanung“. Endbericht zum Forschungsprojekt FE 96.029/2009., <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-verkehrsprognostische-instrumente-endbericht.pdf?blob=publicationFile>

Umweltbundesamt (2005) Determinanten der Verkehrsentstehung. (Texte, 26/2005). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2967.pdf>

Umweltbundesamt (2009) Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategie-fuer-einen-nachhaltigen-gueterverkehr>

Umweltbundesamt (April 2016) Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung Diskussionsbeitrag des Umweltbundesamtes., https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/klimaschutzplan_2050_der_bundesregierung_0.pdf

Umweltbundesamt (Hrg.) Tilman Bracher; Dr. Jürgen Gies; Jörg Thiemann-Linden; Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann (beratend), (2014) Umweltverträglicher Verkehr 2050 Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_59_2014_umweltvertra

[eglicher_verkehr_2050_0.pdf](#)

Umweltbundesamt (2016) Stellungnahme des Umweltbundesamtes zum Entwurf des BVWP 2030 mit Umweltbereich, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht.pdf

Umweltbundesamt, Anhang zur Presseinformation Nr.18/2016 Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht, (25.4.2016) https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht_anhang_a.pdf

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht_anhang_a.pdf

Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord (28.4.2016) Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030, www.vcd.org/vorort/fileadmin/user_upload/nord/redaktion/Stellungnahmen/LV_Nord_VCD_Stellungnahme_Bundesverkehrswegeplan_2030.pdf

Verkehrsrundschau, Bundesrechnungshof kritisiert neuen Verkehrswegeplan, 6.4.2016, www.verkehrsrundschau.de/bundesrechnungshof-kritisiert-neuen-verkehrswegeplan-1778990.html

Verwaltungsgericht Hamburg (5.11.2014) Urteil, AZ 9 K 1280/13, justiz.hamburg.de/contentblob/4467954/fe7ee42f5ff4ca99ea1e30c6cc303bba/data/9-k-1280-13-urteil-vom-05-11-2014.pdf

Wilke, Christian, (2008): Die planerische Umsetzung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes, Eine Untersuchung an Verkehrswegeplanungen in Berlin und Brandenburg, Diss.:Berlin

Wirtschaftsverein für den Hamburger Süden (2009) Harburg Vision 2020/2050. Perspektiven für den Hamburger Süden., http://www.harburg-vision.de/attachment/5/download?name=harburg_202050_bericht.pdf

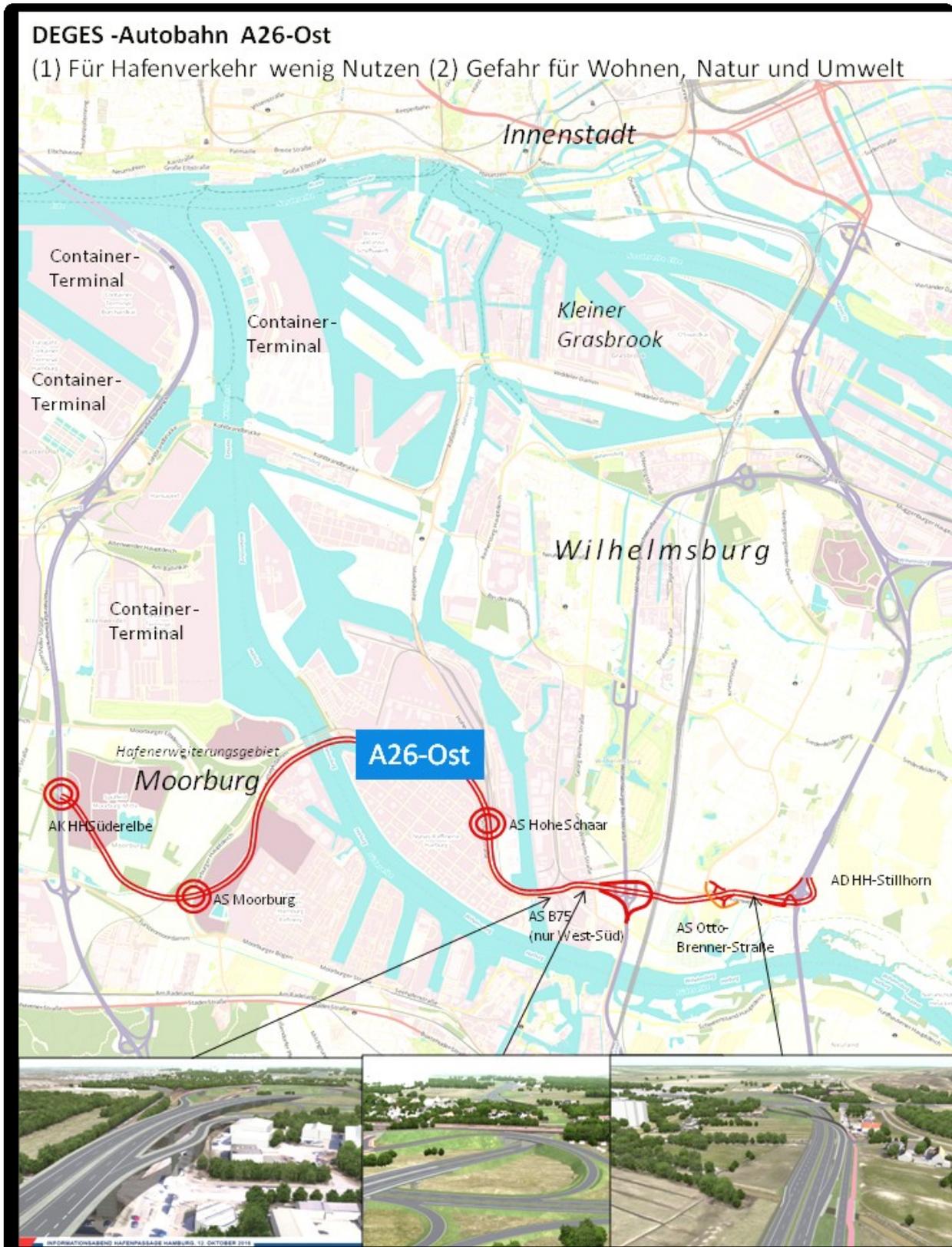
Zukunftskonferenz Wilhelmsburg (Hg.) (2002) Wilhelmsburg. Insel im Fluss - Brücken in die Zukunft ; Weissbuch ; Bericht der Arbeitsgruppen Mai 2001 bis Januar 2002, insb. S.44-86, Hamburg, http://www.iba-hamburg.de/fileadmin/Die_IBA-Story_post2013/weissbuch_2002.pdf

darin: Swiderski, Anja/ v.Prondzinski, Jörg (SprecherIn): AG Verkehr, , S. 39-78

Neben Karten aus amtlichen Broschüren wurde openstreetmap genutzt, dafür gilt www.openstreetmap.org/copyright

LITERATUR

PLANUNGSSTAND DER AUTOBAHN A26-OST IM OKTOBER 2016⁵⁷



⁵⁷ Vgl. <http://www.hamburg.de/fernstrassen/buergerinformation/>