

A26 – Bis hierher und nicht weiter!

Pressemitteilung zum Spatenstich für die A26-West in Hamburg-Moorburg am 11. Mai 2020

von der "Verkehrswende Hamburg", einem Bündnis von Initiativen aus Moorburg, Harburg, Bostelbek und Wilhelmsburg für Alternativen zur geplanten Autobahn A26-Ost.

Mit dem heutigen Spatenstich wird der Anschluss der A26 aus Richtung Westen an die A7 vorbereitet, der Planfeststellungsbeschluss dazu ist zustande gekommen, nachdem die Naturschutzverbände mit ihren Einwendungen die massivsten Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft vermindern konnten. Damit werden künftig auch Buxtehude, Stade und das Süderelbegebiet vollständig an das Autobahnnetz und insbesondere auch den Hamburger Hafen angebunden.

Die A26 bei Moorburg bis zur A7 zu führen, ist akzeptabel Aber: Bis hierher und nicht weiter!

Da das Autobahnkreuz Maschen die Autobahnen A1, A7 und A39 miteinander verknüpft, gibt es keinen Bedarf für eine Verlängerung der A26 über Moorburg und Wilhelmsburg zur A1.

Selbst die DEGES, die die A26-Ost im Auftrag des Bundes plant, bezeichnet diese geplante Autobahn seit dem im August 2019 begonnenen zweiten Planfeststellungsverfahren zur A26-Ost nicht mehr wie zuvor als „Lückenschluss“. Damit verliert sie auch ihre Bedeutung für das überregionale Autobahnnetz.

Die A26-Ost widerspricht diametral den Anforderungen einer Verkehrswende, die ein wesentlicher Beitrag für den Klimaschutz ist. Sie wird auch den Interessen des Hafens an einer Anbindung der Hamburger Seehäfen an das Autobahnnetz nicht gerecht.

Einhellig wird von den Parlamenten im Bund und in Hamburg eine Stärkung des ÖPNV insbesondere auf der Schiene gegenüber dem Autoverkehr gefordert, sowie eine weitestmögliche Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und das Wasser. Ein Ziel ist die Senkung der CO₂-Emissionen, ein weiteres eine der Natur und den Menschen gerecht werdende Stadtentwicklung. Die der A26-Ost-Planung zugrunde liegenden Prognosen eines stetigen Wachstums des MIV und des Straßen-Schwerlastverkehrs sind deshalb völlig überholt und keine tragfähige Bedarfsbegründung.

Claudia Roszak von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg:

„Der Bund muss bei der fälligen Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2021 die überhöhten Prognosen korrigieren und an die jetzt beschlossenen Klimaziele anpassen. Die Verlagerung vom MIV auf den Öffentlichen Verkehr muss jetzt durch konkrete Umschichtungen von Planungsressourcen und Geld vom Straßenverkehr auf den Bahn- und Wasserverkehr realisiert werden.“

Der Hamburger Hafen hat bereits in den vergangenen Jahren den Schienenfernverkehr für Container und Massengüter erheblich ausgebaut, verstärkt werden muss auch der Transport innerhalb des Hafens auf dem Wasser und der Hafenbahn. Vor allem braucht der Hafen dringend eine erneuerte Köhlbrandquerung:

Dirk Holm, Bündnis Verkehrswende Hamburg:

„Die Haupthafenroute mit der Köhlbrandquerung und nicht die weit von den Terminals entfernte A26-Ost ist die Hinterlandanbindung der Hamburger Seehäfen an das Autobahnnetz. Warum sollte der Bund einen Großteil einer zwei bis drei Milliarden teuren Köhlbrandquerung zahlen, wenn die A26-Ost, wie die DEGES erklärt, erheblichen Schwerlastverkehr von der Köhlbrandbrücke abzieht und diese damit so gut wie entbehrlich macht?“

1.

Die Planung der A26-Ost beruht auf überholten Prognosen eines stetigen Wachstums des MIV und des Schwerlastverkehrs auf der Straße.

Beispielweise wird für die beiden Brücken über die Norderelbe (Freihafenbrücke und Elbbrücken) von einer Zunahme von 135.000 (2013) auf 181.000 Kfz/Tag (2030) und damit um 34% ausgegangen. Für die Stadtentwicklung wäre das eine Katastrophe. Diese Katastrophe ist zu verhindern, wenn die Verkehrswende mit einer Zunahme des ÖPNV und einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser umgesetzt wird. Das entspräche den auch den Absichten der Koalitionspartner.

Die für den Klimaschutz notwendige Verkehrswende erfordert eine Überprüfung der Planung auf der Grundlage aktualisierter Prognosen.

Alternativen zur Autobahn durch Güter- und Personenschienenverkehr zu prüfen, ist die DEGES im gegenwärtigen Planfeststellungsverfahren nicht bereit. Die A26-Ost führt – wie es die Unterlagen des Bundesverkehrswegeplans belegen – zu mehr motorisiertem Straßenverkehr. Dies ist zum Teil zusätzlicher Verkehr beispielsweise durch Freizeifahrten, zum Teil von der unzuverlässigen S-Bahn S3/31 abgezogener Verkehr. Diese Planung steht den von den Parteien angestrebten und für den Klimaschutz notwendigen Zielen diametral entgegen.

2.

Als sich die Hamburgische Bürgerschaft 2008-2011 für die A26-Ost durch Moorburg und den Wilhelmsburger Süden entschieden hatte, ging sie von einem unaufhaltsamen Wachstum des Containerumschlags mit einem zusätzlichen Terminal in Steinwerder und von massiv wachsendem Hafenverkehr aus.

Beides ist in den vergangenen 12 Jahren nicht eingetreten, auch dank eines von der HPA und HHLA betriebenen Ausbaus des Eisenbahnverkehrs. Heute sind sich der amtierende Wirtschaftssenator, die führenden Experten und auch die meisten Parteien einig, dass ein neuer Hafenentwicklungsplan realistische Prognosen und zukunftssträchtige Konzepte vorweisen muss. Dazu gehört eine weitere Verlagerung und Modernisierung von Containertransporten auf die Schiene und das Wasser, aber nicht der Schwerlastverkehr auf einer neuen Autobahn.

Der Bund hat mit einer Absichtserklärung sein Interesse an einer funktionsfähigen Haupthafenroute mit einer neu gestalteten Köhlbrandquerung geäußert. Damit ist die Begründung der 2016 erfolgten Aufnahme der A26-Ost in den Bedarfsplan des Bundes wegen ihrer vermeintlichen „Bedeutung für die Hinterlandanbindung der Seehäfen“ hinfällig geworden. Denn: Eine weit von den wichtigsten Hafenterminals und Betrieben entfernte A26-Ost kann nicht zum Ersatz für eine funktionsfähige Haupthafenroute werden.

Der Bau einer neuen Köhlbrandquerung zusätzlich zur (voraussichtlich mehr als 2 Mrd. Euro teuren) A26-Ost, stellt sich wirtschaftlich als nicht tragbar dar.

3.

Für den kommenden Hafenentwicklungsplan gibt es die hervorragende Chance, Verkehrswende, Verkehrsplanung, Klimaschutz, Naturschutz, Stadtentwicklung und Wirtschaftsplanung zusammen zu führen.

Michael Rothschuh, Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg:

Beispielsweise kann die derzeit von Erdöl dominierte südliche Hohe Schaar nach der 2020/2021 erfolgenden Verkehrsübergabe der neuen Süderelbe-Bahnbrücke Kattwyk zu einem lebendigen Stadtteil zum Leben und Arbeiten mit einem renaturierten Süderelbeufer und einer auf den Gleisen der Hafentram fahrenen S-Bahn entwickelt werden.

Wir brauchen ein dialogisches Planungsverfahren für den Hafen, die südlichen Stadtteile und die Hafenhaupttroute. Bis dahin fordern wir ein Moratorium für die A26-Ost und eine Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens.