**Mustereinwendung von Hartmut und Karin Sauer**

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

**20459 Hamburg**

Hamburg, 16.04.2021

Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen A26 Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg, AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe, Abschnitt 6c Hier: Einwand zum Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 6c und zum Gesamtplanfeststellungsverfahren 6a-6c der A 26 Ost

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir haben bereits in unseren Einwendungen gegen die Planabschnitte 6a und 6b der A26 Ost dargelegt, dass die Notwendigkeit der Autobahn A26 Ost nicht schlüssig und hinreichend begründet wird. Das Verfahren ist darüber hinaus rechtsfehlerhaft und wurde nicht ordnungsgemäß abgewickelt. Da in einer Reihe von ausgelegten Unterlagen keine eindeutige Abgrenzung der Abschnitte 6a- 6c zu erkennen ist, werden auch in dieser Einwendung alle Planabschnitte berücksichtigt.

**Die A26-Ost muss als Ganzes betrachtet werden. Die Abschnittsbildung ist nicht sachgerecht**

Bisher hat die Beanstandung des Verfahrens nicht zur Korrektur geführt und auch nicht zu einer Zusammenfassung der Planabschnitte. Da das Planfeststellungsverfahren (6a A26 Ost) sich bereits über 4 Jahre hinzieht und die Planfeststellungsbehörde inzwischen alle Planabschnitte öffentlich ausgelegt hat, jedoch bisher nicht in der Lage war, einen **Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 6a v**orzulegen, drängt sich der Verdacht auf, dass die Planfeststellungsbehörde auf Zeit spielt und beabsichtigt, das Planverfahren in einen Gesamtabschluss zu bringen. Dies wäre allerdings ein planungspolitischer Skandal, weil die Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger zu diesem Punkt im Rahmen der Stellungnahmen zu den Einwendungen zum Planabschnitt 6a A26 Ost sämtlich zurückgewiesen wurden und keine Verfahrensänderung vorgenommen wurde. Die Abschnittsbildung der A 26 Ost in die Abschnitte 6a, 6b und 6c ist unzulässig. Mit der Vorlage der Planung des Abschnitts 6c wird zugleich der noch nicht rechtswirksam festgestellte Abschnitt 6a festgelegt und die Weiterführung der A26-Ost mit dem geplanten Folgeabschnitt 6b vor festgelegt. Diese Vorfestlegung gilt gleichermaßen auch für den nun vorgelegten Abschnitt 6c.

Das Vorgehen im Zusammenhang des Planungs- und Bauprozesses der A 26 ist grundsätzlich zu kritisieren. Für den Streckenabschnitt Ost wurde eine Unterteilung in einzelne Abschnitte (a, b, c) vorgenommen. Diese „Salami"-Taktik widerspricht den gesetzlichen Vorgaben des UVPG. § 31 Abs. 4 UVPG schreibt vor, dass eine **Umweltverträglichkeitsprüfung** im Falle von kumulierenden Vorhaben für das gesamte Vorhaben erstellt werden muss. Besonders problematisch ist für den Abschnitt 6c, dass nun auch noch ein Abschnitt des 8-streifigen Ausbaus der A 1 in dieses Verfahren einbezogen wird, zwei weitere Abschnitte der A1-Verbreiterung aber außen vorbleiben.

Vor diesem Hintergrund werden wir erneut Einwendungen gegen die gesamte A26 Ost Planung erheben und uns nicht auf den Bauabschnitt 6c A26 Ost beschränken.

**Die Rahmenbedingungen und die Bedarfs-Prognosen haben sich mittlerweile erheblich verändert**

Wir lehnen die Planung der A 26 Ost (Hafenquerspange/ Hafenpassage) aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Gründen grundsätzlich ab. Zwingende Gründe hinsichtlich eines überwiegenden öffentlichen Interesses bestehen nach unserer Einschätzung nicht. Grundsätzlich haben sich die Rahmenbedingungen seit den ersten Planungen in den 1980er Jahren bis heute so fundamental verändert, dass das Vorhaben seine ursprünglich angedachte Rolle als Entlastung für den Hamburger Hafen in der heutigen Planung (Südvariante) nicht erfüllen kann. Unter anderem angesichts eines bereits in der Vergangenheit abnehmenden Bedarfs und einer **Stagnation des Hafenumschlages**, sowie veränderter Mobilität wird die Planung dieses Ziel noch weniger erreichen, als mit den aktuell überschaubaren Erwartungen. Insgesamt widerspricht die gesamte Planung allen im vergangenen Jahr konkretisierten Klimaschutzzielen.

Die A26 Ost ist eines der teuersten Autobahnprojekte in Deutschland. Vor dem Hintergrund einer hinfälligen Bedarfsbegründung ist der Einsatz von mindestens 1,8 Mrd. Euro öffentlicher Mittel nicht zu rechtfertigen. Während die Kosten zuvor mit ca. 900 Mio. Euro veranschlagt worden sind, wird mittlerweile mit der doppelten Summe gerechnet.

Wir bestreiten, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses den Bau der A 26 Ost rechtfertigen. Die Auffassung, dass die Einstufung eines Vorhabens in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes allein ausreicht, um das öffentliche Interesse zu begründen, verkennt, dass es sich hier maßgeblich um eine hafenpolitische Entscheidung handelt. Demzufolge wird z.B. die Variante Nord (2005 linienbestimmt) in der Bewertung nachrangig. Das kann einer objektiven Bewertung nicht standhalten. Darüber hinaus erhielt die Nordvariante in der Linienbestimmung aus ökologischen Gründen eine deutlich bessere Bewertung, als die Südvariante. In der Bewertung wurde die Südvariante deshalb abgelehnt. Es ist offensichtlich, dass die Südvariante nicht aus ökologischen gewählt wurde, sondern aus politischen Gründen und weitere Varianten nicht geprüft wurden. Es fehlt dem Vorhaben aus unterschiedlichen Gründen am **infrastrukturellen Bedarf**. Die zugrundeliegenden Verkehrsprognosen sind nicht schlüssig, fehlerhaft und sie sind vor allem durch die eingetretenen Entwicklungen überholt.

**Die ursprünglichen Wachstumserwartungen des Hamburger Hafens waren völlig überzogen und sind längst hinfällig**

Insgesamt sind aber die ursprünglichen **Wachstumserwartungen des Hamburger Hafens** als Rechtfertigung des Vorhabens hinfällig. Die wesentlichen Kennzahlen haben sich in der vergangenen Dekade erheblich verändert. Dabei stellte die Wirtschaftskrise 2008/2009 eine Zäsur dar, von der sich die internationale See- und Hafenwirtschaft bis heute nicht voll erholt hat. Vor der Finanz- und Wirtschaftskrise gab es enorme positive Erwartungen hinsichtlich eines bedeutenden Wachstums besonders in der Containerschifffahrt*.* Die entstandenen Überkapazitäten im Welthandel wurden inzwischen teilweise abgebaut. Demgegenüber halten die Prognosen an den veralteten Umschlagserwartungen für den Hamburger Hafen fest.

Die völlig überzogenen Wachstumserwartungen des Containerumschlages im Hamburger Hafen führten auch zu Fehleinschätzungen hinsichtlich der Entwicklung der Hafenhinterland- Verkehre. Noch im Jahr 2004 prognostizierte das Planungs- und Beratungsunternehmen Planco 28 Millionen Container im Jahr 2025. Nach der Wirtschaftskrise in den Jahren 2008/2009 und den folgenden Jahren zeichnete sich zwar ein Aufwärtstrend ab, allerdings war das Wachstum offensichtlich langsamer und weniger ausgeprägt, als ursprünglich angenommen. Das Institut für Seeschifffahrt und Logistik (ISL) prognostizierte 25 Millionen Container (TEU) für das Jahr 2025. Auch für die Planung des Abschnittes 6c wird der Hafenentwicklungsplan von 2012 in Bezug genommen (Erläuterungsbericht, S. 31). Dieser geht noch von 25 Mio. TEU Jahresumschlag aus. Die im Verkehrsgutachten vorgenommene Aktualisierung auf 18 Mio. TEU bis 2030 (Verkehrsprognose, S. 22) ist völlig unrealistisch. Ein aktuelles Gutachten im Auftrag der HPA prognostiziert einen Jahresumschlag von 11,1 bis 14 Mio. TEU im Jahr 2035 (https://www.hamburg-port-authori-ty.de/fileadmin/user\_upload/Endbericht\_Umschlagpotenzial\_Hafen\_Hamburg\_201016.pdf, S. 33).

Im Hamburger Hafen ist der Umschlag von 8.8 Millionen TEU in 2015 zwar leicht auf 9 Millionen TEU gestiegen, gegenüber der ursprünglichen Annahme jedoch deutlich eingebrochen.

Grundsätzlich gehen bedeutende Ökonomen von fundamentalen Veränderungen für den klassischen Güterhandel aus- mit erheblichen Auswirkungen auf die internationalen Logistikketten. So sagt der Ökonomen Thomas Straubhaar: „Der klassische Güterhandel mit standardisierten Massenprodukten ist ein Auslaufmodell.“ Mit Blick auf den Hamburger Hafen beurteilt sein Kollege Henning Vöpel vom Hamburger Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) die Lage ähnlich. Seiner Auffassung nach ist „das alte Hafenkonzept tot“, weil Logistik- und Wertschöpfungsketten zurückgebaut werden (Hamburger Abendblatt, HA, 30.05.15). Martin Maikat (MWP), der noch 2014 eine Prognose von 13,5 Millionen TEU voraussagte, korrigiert sich zwei Jahre später selbst. Gegenüber Matthias Soyka von StadtLandHafen (Ausgabe 6/2016) räumt Maikat ein, dass sich die Parameter seit der Seeverkehrsprognose 2014 „drastisch verändert“ hätten und „ein deutlich geringeres Wachstum in den Seehäfen zu erwarten“ sei.

Eine Trendumkehr zu wachsenden Ladungsmengen erwarten renommierte Experten mittel- und langfristig nicht mehr, bzw. nicht wieder. Es ist davon auszugehen, dass es zu einer Re-Regionalisierung der Warenströme und zu einer regionalen Produktion kommen wird. Zahlreiche Unternehmen (u. a. Airbus, Bosch) produzieren bereits Teile oder ganze Einheiten per 3-D-Druck wieder in Deutschland und verzichten zunehmend auf die durch die Globalisierung angeschobene dezentrale, arbeitsteilige Produktion. Der Transport asiatischer Fertigwaren oder Zulieferprodukte (Container) wird von daher perspektivisch abnehmen. Im Gegenzug erfolgt eine Zunahme vom Import von Roh- oder Grundstoffen (z. B. Plastikpellets) durch Massengutfrachter (Bulker). Ob also die Prognose der HPA (Jahresumschlag von 11,1 bis 14 Mio. TEU im Jahr 2035) eintreten wird, darf vor dem Hintergrund der Änderungen der internationalen Warenströme bezweifelt werden. Auf jeden Fall sind jedoch die Umschlagszahlen in den Planungen der A26 weit entfernt von der Realität. Den Planungen der A26 Ost fehlt es insofern an einer realistischen Grundlage hinsichtlich der hafenbezogenen Verkehre.

Dies erfordert entsprechende Veränderungen für die nachgelagerte Verkehrsinfrastruktur. Die Produktion wird in Teilen re-regionalisiert und stellt zukünftig völlig andere Anforderungen an die deutsche Verkehrsinfrastruktur- auch an die des Hamburger Hafens. Entsprechend müssen Straßeninfrastrukturplanungen / Hinterlandanbindungen, deren Annahmen und Erwartungen im vergangenen Jahrtausend angesiedelt sind, durch unabhängige Gutachter auf ihren tatsächlichen verkehrlichen Wert überprüft werden. Denn die Schwierigkeit des **Bundesverkehrswegeplans** (BVWP) liegt in seinen langen Planungs- und Finanzierungshorizonten. Projekte, die, wie die A26 / Hafenquerspange, erst lange darauf warten in den vordringlichen Bedarf zu kommen um finanziert zu werden, sind hinsichtlich ihrer verkehrsinfrastrukturellen Bedeutung dann obsolet, wenn die Finanzierung zur Verfügung steht.

**Das Nutzen-Kosten Verhältnis muss neu berechnet werden**

Entsprechend muss die A 26 Ost erneut, besonders mit Blick auf die im bundesdeutschen Vergleich horrenden **Kosten pro Autobahnkilometer** und auch hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses überprüft und neu begutachtet werden.

Der Bedarf der A26 Ost wurde und wird weiterhin auf der Grundlage veralteter und **überzogener Prognosedaten** bzgl. des Verkehrsaufkommens und des Hafenumschlags begründet. Bei der vorliegenden Prognose des Verkehrsaufkommens sind nicht die Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisiertem Individualverkehr (MIV) durch die verstärkte Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und durch die zunehmende Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger intermodaler Verkehrskonzepte berücksichtigt. Bei der Prognose der Hafen- und Güterverkehre sind weder der seit 2009 stagnierende Containerumschlag im Hafen Hamburgs noch die in den letzten Jahren verstärkte Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene berücksichtigt. Es sind daher auf der Grundlage aktueller Daten neue Prognosen zu erstellen und es ist zu prüfen, ob das erwartete Verkehrs- und Güteraufkommen die geplante Autobahn A26 Ost mit ihren erheblichen negativen ökologischen Auswirkungen und Kosten rechtfertigt.

Die Verdoppelung Veränderung der Kosten wirkt sich auch auf das **Nutzen-Kosten-Verhältnis** aus. Dieses wurde im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit einem Wert von 3,3 beziffert. Auf Grundlage des angenommenen berechneten Nutzens und den neu ermittelten deutlich höheren Kosten, liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis lediglich bei 1,4. Zu beachten ist allerdings, dass von einem Nutzen durch den induzierten Verkehr im Wert von rund 491 Mio. Euro ausgegangen wird. Dieser vermeintliche Nutzen ist jedoch hinfällig, wenn man berücksichtigt, dass ein wesentlicher Teil des prognostizierten Verkehrs durch eine Verlagerung vom schienengebundenen ÖPNV auf die Straße erzeugt wird. **Im Endeffekt liegt ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis damit bei 1,0 oder sogar darunter.**

**Negative Auswirkungen auf die Umwelt**

Im Verhältnis zu den erwarteten immensen ökologischen Schäden für seltene **geschützte Arten und Lebensräume** besonders im Raum Moorburg, die auch vom Vorhabenträger in seinen Planunterlagen nicht bestritten werden, stehen weder das zu erwartende Verkehrsaufkommen, die angedachte Funktion (Entlastung des Hafens), die Baukosten, die Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit oder die Entwertung von Siedlungsbereichen in einem auch nur halbwegs akzeptablen Verhältnis. Nach unserer Einschätzung kollidiert das Vorhaben gerade allen Abschnitten mit nationalen und europäischen Schutz- und Erhaltungszielen für Lebensräume sowie in ihnen vorkommenden Tier- und Pflanzenarten.

Das Ergebnis des abschnittsweisen Planungsprozesses ist, dass erhebliche **negative Umweltauswirkungen** des gesamten Trassenverlaufs im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens für diesen letzten Abschnitt 6c nicht berücksichtigt werden. Jedoch wirkt sich der gewählte Trassenverlauf in seiner gesamten Länge vielfach negativ auf Natur und Umwelt aus:

Das Landschaftsschutzgebiet “Moorburg” wird von der geplanten Trasse zerschnitten und damit erheblich in seiner Funktion zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes abgewertet, wobei auch wertvolle Niedermoore in Anspruch genommen werden. Diese verlieren bereits durch eine Teilversiegelung ihre Funktion gänzlich. Betroffen sind insbesondere die Moorflächen Käthnermoor, Schulmoor und Burgmoor sowie weitere gesetzlich geschützte Biotope im Bio-topverbund der Feuchtlebensräume. Der Bau der A 26 Ost zerstört damit auch den Lebensraum bedrohter und geschützter Brutvogelarten und ist damit aus Sicht des Artenschutzes nicht ak-zeptabel.

In Moorburg werden bereits bestehende Ausgleichsflächen (Vorhaben U-046 - Spülfeld Moorburg-Ellerholz) überplant, die damit ihren Zweck der Kompensation eines anderen Eingriffs in die Natur und ihre derzeitige Funktion gänzlich verlieren. Diese Praxis ist insbesondere vor dem Hintergrund ohnehin kaum vorhandener Ausgleichsflächen in Hamburg nicht akzeptabel. Der bereits stark vorbelastete Stadtteil Moorburg wird durch weitere negative Umweltauswirkungen, wie Lärm und Luftschadstoffe, zusätzlich belastet.

Auch für den Planungsabschnitt 6c werden vorhandene **Ausgleichsflächen** im Umfang von ca. 4,8 ha in Anspruch genommen. Darunter sind auch Ausgleichsflächen für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (Vorhaben U-192), für die FCS-Maßnahmen zur Erhaltung der Arten Feldschwirl, Kuckuck und Sumpfrohrsänger festgesetzt sind. Durch Inanspruchnahme und Funktionsverlust dieser Flächen ergibt sich damit auch das Risiko einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes dieser Arten.

Insgesamt 72 Brutvogelarten und ihre Reviere sind im Planungsraum des Abschnitts 6c und seinen Wirkzonen betroffen. Darunter sind auch etliche Brutvogelarten der Roten Liste, wie Haussperling, Star oder Steinschmätzer. Es gehen Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren, insbesondere für die Arten Gelbspötter, Nachtigall, Bluthänfling, Star und Kuckuck, die bezüglich ihrer Lebensraumansprüche auf Gehölzstrukturen in Kombination mit Grünland und Hochstauden und Röhrichtflächen angewiesen sind. Die als Ausgleich vorgeschlagenen Maßnahmen (u. a. neue Brutkästen, Neuanlage von Gehölzen und Extensiv-Grünland) sind nicht geeignet, den artenrechtlichen Verbotstatbestand aufzulösen.

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

Obwohl der Planungsraum des Abschnitts 6c zu Teilen (insbesondere im Hafengebiet) stark anthropogen geprägt ist, wird mit einem Verlust von Biotopen mit Lebensraumfunktion im Umfang von gut 50 ha (anlage- und baubedingt) gerechnet. Auch gesetzlich geschützte **Biotope** sind betroffen und werden im Umfang von rund 6,72 ha überplant. Hinzu kommt der Verlust von 548 Einzelbäumen und auch in diesem Planungsabschnitt 6c werden erneut Flächen eines Landschaftsschutzgebietes in Anspruch genommen (LSG “Wilhelmsburger Elbinsel”).

**Die Linienbestimmung war fehlerhaft**

Die Einwendungen zur A26 Ost erfolgen vor dem Hintergrund einer **fehlerhaften Linienbestimmung** und unzulässigen Abschnittsbildung. Auf diesen Tatbestand wurde weiter oben bereits hingewiesen. Die Linienbestimmung ist raumordnungsrechtlich nicht abgesichert. Die Autobahnplanung A26 Ost ist in erheblichem Maß raumbedeutsam, die Trassierung muss daher in einem öffentlichen Raumordnungsverfahren festgelegt werden. Im Stadtstaat Hamburg erfolgt dies auf der Ebene der Flächennutzungsplanung, da es kein eigenständiges Raumordnungsgesetz wie in den Flächenländern der Bundesrepublik Deutschland gibt. Die gültigen Flächennutzungspläne beinhalten die geplante Trasse der A26 Ost nicht und es wurde auch bislang kein Verfahren durchgeführt, bei dem die Öffentlichkeit und die Verbände beteiligt wurden und die Möglichkeit eingeräumt wurde, Rechtsmittel gegen die Linienbestimmung einzulegen. Diesen Verfahrensfehler beanstanden wir.

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

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

**Eine redundante Streckenführung gibt es mit der neuen Kattwykbrücke bereits**

Mit der Fertigstellung der Kattwykeisenbahnbrücke wird die parallel verlaufende Kattwykbrücke nachhaltig entlastet. Die Straßenverkehre auf dieser Strecke werden zukünftig nicht mehr durch den Eisenbahnverkehr behindert. Dies bedeutet, dass die von der Hafenwirtschaft dringend geforderte redundante Streckenführung zur Köhlbrandbrücke damit bereits vorhanden ist. Da die Haupthafenroute mit der **Köhlbrandquerung** eine Bundesstraße ist, stünde eine redundante Streckenführung über die Kattwykbrücke in gleicher Qualität bereits zur Verfügung. Eine zusätzliche Autobahn ist dazu nicht erforderlich.

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

**Zusätzliche Verlärmung in Moorburg und Wilhelmsburg**

Da die geplante A26 überwiegend in Hochlage (in den Planbereichen 6a + 6b) geführt wird und bei der Elbquerung eine Höhe von über 50 m erreicht, verbunden mit entsprechend langen Rampen, wird bei dieser Streckenführung im Harburger, Moorburger und Wilhelmsburger Bereich ein riesiges Gebiet verlärmt und mit Schadstoffen belastet. Bei dieser Streckenführung ist eine wirksame **Lärmreduzierung** praktisch ausgeschlossen. Lärmschutzwände sind kaum herstellbar. Dies gilt trotz der nun im Bereich von 6c geplanten Tunnellösung. Im gesamten Gebiet sind sowohl Naturschutz-, wie Wohngebiete betroffen. Die **Umweltverträglichkeit** des Vorhabens kann tatsächlich nicht vollständig von den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern geprüft werden. Die Tunnellösung ändert auch nichts an der Schadstoffbelastung der im Süden Wilhelmsburg lebenden Menschen.

**Ein sog. „Lückenschluss“ verbietet sich im städtischen Raum**

Auch wenn der sogenannte **Lückenschluss** in der jetzigen Begründung des Planabschnitts 6b nicht mehr genannt wird, so war er maßgeblich für die Begründung der gesamten A26 Ost. Deshalb stellen wir nochmals fest: Die Behauptung es handele sich um einen Lückenschluss ist falsch. Hiergegen sprechen folgende Faktoren: Die Verbindung der A7 und A1 besteht bereits im südlichen Raum über das Autobahndreieck Horst. Damit ist dieser Lückenschluss im Sinne der Begründung schon vorhanden!

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

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

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

**„Induzierter Verkehr“ konterkariert Klimaschutz und Verkehrswende**

Der geplante Neubau dieser Stadtautobahn setzt die falschen Anreize. Die A26-Ost würde in hohem Maß **induzierten Verkehr** erzeugen, nach den uns vorliegenden Berechnungen jährlich bis zu 68 Millionen Pkw-Kilometer. Neuen Autoverkehr, den es bisher gar nicht gibt (siehe Projektinformation PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html ). Ein erheblicher Teil davon wäre Pendlerverkehr, der von der S-Bahn auf die Straße verlagert würde. Die unmittelbaren Folgen wären noch mehr Verkehrsstau in der Stadt und für Umwelt und Klima steigende Stickoxid-, Kohlenwasserstoff-, Feinstaub- und Schwefeldioxid-, Kohlenmonoxid- und über 10.000 t Kohlendioxid-Emissionen jedes Jahr. Die Einschätzung, das Vorhaben A26 Ost habe keine entscheidungsrelevanten Auswirkungen hinsichtlich Luftqualität und Klima, ist falsch. Insgesamt kann man feststellen, dass die geplante A26 Ost durch den beschriebenen induzierten Verkehr extrem Klimaschädlich ist.

Es fehlt eine Beachtung des **Klimaschutzes** in der UVP speziell zum Energieeinsatz während der Bauphase. Für eine Hamburger Planung ist eine umfassende Betrachtung der Auswirkungen eines Projektes auf den Klimawandel rechtlich geboten. Die Hamburger Verfassung stellt in der Präambel fest: "Die natürlichen Lebensgrundlagen stehen unter dem besonderen Schutz des Staates. Insbesondere nimmt die Freie und Hansestadt Hamburg ihre Verantwortung für die Begrenzung der Erderwärmung wahr.“ Außerdem regelt § 1 des Hamburger Klimaschutzgesetzes eindeutig, dass bei allen Planungen die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen sind. Auch im Gesetz über die Umweltverträglichkeit (§ 2 UVPG) in Verbindung mit Anlage 4 Nr. 4 b) und 4 c) gg) des UVPG benennt eine zwingende Mindestanforderung an die Planunterlagen: Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen müssen dargestellt werden. Dies gilt auch für die **Graue Energie** etwa für den Straßenbau. Daher muss der Energieeinsatz und damit der CO2-Ausstoß auch während der Bauphase zwingend erfasst werden. Hier liegt eindeutig ein gravierender erheblicher Planungsmangel vor, da das Thema Graue Energie nicht Bestandteil der UVP ist.

**Zusätzliche Stickoxid-Emissionen**

Die entstehenden **Stickoxidemissionen** haben nicht nur erhebliche Auswirkungen auf Natur, Landwirtschaft und Gewässer (Eutrophierung), sondern ebenfalls auf die menschliche Gesundheit. Nachweislich unternimmt Hamburg seit Jahren zu wenig, um die Stickoxidbelastung vom Straßenverkehr wirkungsvoll zu reduzieren. Dabei ist der Straßenverkehr nur ein Teil des Bildes, da 38 Prozent der Stickoxidemissionen allein aus der Seeschifffahrt im Hamburger Hafen stammen, wobei diese Zahlen für den Hamburger Luftreinhalteplan lediglich abgeschätzt wurden und mit deutlich höheren Anteilen zu rechnen ist. Die Belastungen aus dem Terminalbetrieb mit zahlreichen Emissionsquellen, der Hafenbahn, den LKW (allein 3000 Umfuhren von Containern innerhalb des Hafengebietes pro Tag) sind nicht gezählt und werden angesichts der Sonderstellung des Hafens nicht adäquat erfasst. Entsprechend wird für den Hafen und im östlichen Teil der A26 (Kornweide, Kirchdorf-Süd) für die Wohnbereiche, die Belastung durch gesundheitsschädliche Stickoxide erheblich zunehmen.

Ein guter Teil dieser Emissionen, der heute im Industriegebiet Hafen entsteht, würde durch Verkehrsverlagerung nach Planung des Vorhabenträgers zukünftig in dicht besiedelten Bereichen emittiert (Harburg, Wilhelmsburg).

**Der Hafen braucht vor allem eine neue Köhlbrandquerung**

Die A26-Ost stellt auch deshalb keine geeignete Lösung für die Anbindung des Hafens dar, weil sie die bedeutendsten Hafenareale gar nicht erschließt. Sie wäre damit kein Ersatz für die demnächst abgängige Köhlbrandbrücke und die Haupthafenroute, der eigentlichen Lebensader des Hafens. Vielmehr wird die Finanzierung der dringend erforderlichen Nachfolgelösung für eine **Köhlbrandquerung** durch die Planung der parallel verlaufenden A26-Ost gefährdet, weil die zusätzliche Kostenübernahme durch den Bund bei den geschätzten Kosten von mindestens 2,5 bis 3,5 Mrd. Euro (Brücke bzw. Tunnel) auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Pandemiefolgen fraglich scheint. Die Finanzierung der neuen Köhlbrandquerung müsste dann aus Mitteln der Stadt Hamburg erfolgen, diese Finanzmittel werden jedoch für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur dringend gebraucht.Gerade vor dem Hintergrund der extremen Finanzbelastungen des Bundes und der FHH durch die Corona Pandemie, steht zu erwarten, dass nur die Finanzierung **eines** Verkehrsgroßprojektes realistisch ist. Wenn die Finanzierung einer Köhlbrandquerung (dies gilt trotz Aufwertung als Bundesstraße) jedoch gefährdet wäre, so entstünde dem Hafen ein massiver Schaden. Auch deshalb wird die A26 Ost abgelehnt.

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

**Die A26-Ost ist eine Pendler-Autobahn zulasten des Öffentlichen Personenverkehrs**

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

Die der Planung zu Grunde liegende **prognostizierte Verkehrsbelastung** der A26 Ost ist zu einem erheblichen Teil auf die Verkehrsverlagerung vom ÖPNV auf die Straße zurückzuführen. Erhebliche Anteile des Pendlerverkehrs werden laut dem Mobilitätsgutachten von Röhling aus dem Jahr 2012 vom ÖPNV auf die geplante A26Ost verlagert werden, wenn nicht zeitgleich zum Bau der A26 ein massiver Ausbau des ÖPNV erfolgt. Da bislang kein konkretes Maßnahmenkonzept vorliegt und die erforderlichen Planungen zum Ausbau des ÖPNV von der Umsetzungsreife weit entfernt sind, muss davon ausgegangen werden, dass die im Gutachten befürchtete Verkehrsverlagerung auf die A26 Ost tatsächlich eintreten wird. Der erforderliche Ausbau des ÖPNV ist bisher nur reine Absichtserklärung (S3, S31, S32?), aber weder zeitlich noch finanziell gesichert. Selbst wenn es gelingen sollte, eine Taktverdichtung zu planen, so stößt dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen im Hamburger Hauptbahnhof an unüberwindliche Kapazitätsgrenzen. Der im Mobilitätsgutachten von Röhling geforderte Weiterbau der U4 bis nach Harburg, um die befürchteten Verlagerungseffekte zu verhindern, ist bis heute nicht Bestandteil der Ausbauplanung des ÖPNV der Stadt.

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

**Schädlich für die Verkehre im Hafen**

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

Die A 26 hat keinen relevanten Nutzen für den Hafenverkehr. Zur Entlastung des Hafens ist vor allem eine neue Köhlbrandquerung erforderlich. Darüber hinaus ist nicht untersucht, wie sich der Ausbau der Hafenbahn auf den Straßengüterverkehr auswirkt. Da der Umschlag im Hafen im Ergebnis seit langem in gleicher Größenordnung bleibt, bedeutet eine Verstärkung des Bahngüterverkehrs eine Reduzierung des Straßengüterverkehrs. Diese Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist auch in Zukunft zu erwarten.

**Zerschneidung und Versiegelung der Landschaft und Siedlungsräume in Moorburg und Wilhelmsburg**

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

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

Hamburg braucht lebendige Stadtteile im Süden. Über 6000 Menschen in **Kirchdorf-Süd** – eine der großen Hamburger Wohnsiedlungen – sollen mitten im Autobahndreieck leben. Daran ändert auch die jetzt geplante Tunnelung nichts, weil die Abgase weiterhin die dort lebenden Menschen nachhaltig belasten werden. Wilhelmsburg und Moorburg sind schon jetzt stark belastet 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. Eine Autobahn durch Wilhelmsburg hat auch für Harburg nicht den versprochenen Nutzen. Auch wenn der Verkehr auf der B73 leicht reduziert wird, bleibt die Trennwirkung der Buxtehuder Straße aufgrund ihrer Lage als Doppeltrasse mit der Bahn bestehen.

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

In der Linienbestimmung von 1999 heißt es z.B. in Bezug auf die Südtrasse, die damals noch ohne Tunnel vorgesehen war: „Die Südtrasse ist aus Umweltsicht ungünstiger zu beurteilen als die Nordtrasse und Diagonaltrasse- West. Konfliktschwerpunkte bestehen in Moorburg ...und im Bereich Komweide/ Wilhelmsburg. ...Im Bereich Kornweide/ Wilhelmsburg-Ost entstehen u. a. Verluste von Wohngebäuden an der Kornweide, Verlust von Erholungsflächen, Biotopverluste (Grünland und Feuchtgrünland), Beeinträchtigungen von Wohnungsbau- und Erholungsflächen durch Verlärmung und Zerschneidung sowie visuelle Beeinträchtigungen. ...Betroffen sind die Schutzgüter Mensch, Klima, Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild“. und: „Aus städtebaulicher Sicht gehen von der Südtrasse die größten Beeinträchtigungen sowohl für die heutige Nutzungsstruktur (Zerschneidung in Wilhelmsburg-Süd/ Komweide) als auch für die langfristigen Entwicklungsperspektive in Moorburg (Hafenerweiterung), Kirchdorf-Mitte/Nord (Wohnungsbau) und in Wilhelmsburg-Süd/Ost Landschaftsraumentwicklung) u. a. Daher kann die Südtrasse aus städtebaulicher Sicht nicht empfohlen werden.“

Für diesen Autobahnabschnitt soll ein Tunnel (“**Wilhelmsburgtunnel**”) gebaut werden. Dieser greift massiv in die Bodenstruktur ein, die an dem Standort durch große Torfschichten geprägt sind. Dieser soll “klimaneutral” in ein Torflager überführt werden. Das Konzept und die vorgesehen Torferhaltungs- und Entwicklungsflächen sind nicht funktionsfähig. Dies betrifft insbesondere den Polderansatz sowie, die vorgesehene “Kalkung” der obersten Substratschicht und des einzubauenden Bodenmaterials. Ein permanent hoher Wasserstand im Torflager, der als Voraussetzung für die Neubildung von Torfsubstanzen notwendig wäre, ist nicht gewährleistet. Der Unterlage 18.10. ist zu entnehmen, dass die Neubildung eines Hochmoores allenfalls “denkbar” ist.

Der ausliegende Planungsabschnitt 6c der A 26 Ost hat eine Länge von ca. 4,2 km. Hinzu kommt der Ausbau der A1 auf einer Länge von ca. 1,3 km. Die Realisierung dieser Planungen bedeutet eine Flächeninanspruchnahme von knapp 47 ha einschließlich einer **Neuversiegelung** von knapp 10 ha. Dieser Flächenverbrauch ist in Anbetracht Hamburgs knapper Flächenressourcen nicht vertretbar.

***Hier könnte noch ein spezieller Wilhelmsburg Teil eingefügt werden***

***Luftschadstoffen an den Tunnel-Ein- und Ausfahrten / Untertunnelung des Bahndamms/ AS Otto-Brenner-Straße mitten im Wohngebiet. Bedrohung existierender Gebäude durch Absackungen und Erschütterungen/ Situation Katenweg, Abriss von Wohnhäusern/ Naturschutzgebiets Heuckenlock + Landschaftsschutzgebiet/ Wasserhaushalt, Grundwasser, Grundwasserabsenkungen/ Gefährdung der Deichsicherheit***

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

Hamburg hat ebenso wie der Bund mit den aktuellen Klimagesetzen mit einer Verlagerung von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Verkehr sowie von der Straße auf die Schiene begonnen. Als Ziel nennt die Bundesregierung „eine grundlegende Verkehrswende“, die eine Antwort auf den **Klimawandel** gibt. Auch Hamburg will den ÖPNV mit massivem Ausbau gegenüber dem privaten PKW konkurrenzfähig machen und damit die Zunahme des MIV verhindern. Dies ist ein Element des neuen Verfassungsversprechens, „Verantwortung für die Begrenzung der Erderwärmung“ (Präambel der Verfassung der FHH) zu tragen. Die A26-Ost beruht auf überholten Prognosen eines stetigen Wachstums des MIV und widerspricht den Zielen des Klimaschutzes. Alternativen durch S- und U-Bahnen zu prüfen, ist die DEGES in der Planfeststellung 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 Freizeitfahrten, zum Teil von der häufig überfüllten S-Bahn S3/31 abgezogener Verkehr. Diese Planung steht den vom Bürgermeister vorgetragenen und für den Klimaschutz notwendigen Zielen diametral entgegen.

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

Im Weiteren fordern wir sie auf, uns ihre Stellungnahme zu dieser unserer Einwendung unaufgefordert in schriftlicher Form zuzusenden.

Mit freundlichen Grüßen