

# **Karin u. Hartmut Sauer - Auf der Höhe 19 - 21109 Hamburg**

**Tel. 040 7546684**  
**Mobil 0171 8802683**  
**Fax 040 75492663**  
**sauer.hartmut@freenet.de**

Hartmut Sauer, Auf der Höhe 19, 21109 Hamburg

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

**20459 Hamburg**

Hamburg, 21.03.2022

Öffentliche Auslegung Planänderung Neubau der A 26-Ost (A7/AK HH-Hafen (frühere Benennung AK HH-Süderelbe) bis AS HH-Moorburg (frühere Benennung AS HH-Hafen Süd)) - Abschnitt 6a

Hier: Einwand zum Planfeststellungsverfahren für den neu ausgelegten Abschnitt 6a 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 6c 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. Im Übrigen erscheint uns die Teilung der nur ca. 10 km langen A26 Ost in drei Teilstücke willkürlich und somit weder sachgerecht noch sinnvoll zu sein.

Im Übrigen schließen wir uns der Einwendung des Nabu im vollen Umfang an.

Die im Erläuterungsbericht (S. 9) genannten Projektziele für den geplanten Bau der A26 Ost entbehren der Grundlage, sind falsch bzw. substanzlos.

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

1. Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz
2. Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre
3. Entlastung innerstädtischer Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen
4. Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens
5. Schaffung eines redundanten Straßennetzes“

Zu 1. + 2.: Die Behauptung es handele sich um einen Lückenschluss ist falsch. Hiergegen spricht: 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 Verkehrs erfolgt schon über das Horster Dreieck und wird sich durch die A26 Ost nur unwesentlich nach Norden verlagern. Das bedeutet in der Konsequenz, dass Verkehr in die Wohngebiete verlagert wird, der vorher über das Horster Dreieck abgewickelt wurde. Dieses Planungsziel ist nicht umweltverträglich und entspricht auch nicht den Zielen der Umweltpolitik Hamburgs und auch nicht den Klimazielen des Bundesverfassungsgerichtes.

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, eine ungeheure Verschwendung von Steuermitteln und für die Betroffenen nicht hinnehmbar. Zudem ist es verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen.

Die A26 Ost ist wegen ihrer angeblichen Bedeutung als Teil der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufgenommen worden. Aus unserer Sicht bedarf es keiner optimierten Straßenverbindung zwischen den Seehäfen, weil mit Wasserstraße und Schiene politisch gewollte und zudem ökologischere und effizientere Verbindungsmöglichkeiten bestehen.

Zu 3.: Zu einer Entlastung der innerstädtischen Quartiere wird es insbesondere durch den erheblichen induzierten Verkehr und der Entwicklung der A26 zur Pendlerautobahn nicht kommen. Vielmehr wird es zu einer größeren Belastung der innerstädtischen Quartiere führen. 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. 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, eine Überlastung der Elbbrücken 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.

Zu 4.: Die A26- Ost stellt keine geeignete Lösung für die Anbindung des Hafens dar, weil sie die bedeutendsten Hafensareale gar nicht erschließt. Die eigentliche Lebensader des Hafens ist die Haupthafenroute und die Köhlbrandquerung. Sie erschließt nicht nur den Hafen, sondern stellt die Hinterlandanbindung des Hafens sicher und ist auch die Verbindung zum Autobahnnetz. Die Finanzierung einer Nachfolgelösung für die abgängige Köhlbrandbrücke wird durch die Planung der parallel verlaufenden A26- Ost gefährdet. Hinzu kommt, dass diese Lebensader des Hamburger Hafens bisher nicht im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt wurde.

Zu 5.: 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 Hafenvirtschaft 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.

Wir lehnen die gesamte Planung der A 26 Ost 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 Klimaschutzziele, dies gilt insbesondere auch für das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts.

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.

Die Einwendungen zur A26 Ost erfolgen vor dem Hintergrund einer fehlerhaften Linienbestimmung und unzulässigen Abschnittsbildung. Darüber hinaus erfordert auch die Umwidmung der Köhlbrandbrücke und der Haupthafenroute zur Bundesstraße 3 eine erneute Überprüfung der Linienbestimmung und eine neue Auslegung. 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.

Die Linienbestimmung ist rechtsfehlerhaft, da bei der Trassenwahl neben den dargestellten Trassenvarianten keine Alternative ohne den Bau einer neuen Bundesfernstraße („Nullvariante“) untersucht wurde und weil zumutbare Alternativen allein aus finanziellen Erwägungen verworfen wurden. Die Behauptung, die Null-Variante sei im Rahmen der Linienbestimmung neben der Alternativenprüfung der Ausbauvarianten erfolgt (UI-19.9), ist nicht richtig. Wie im Erläuterungsbericht im Jahr 2017 und in der jetzigen Unterlage (UI-01A) dargelegt wird, wurden „zusätzlich zur 2005 bestimmten Linie (Nordtrasse) weitere vier Varianten untersucht“. Es handelt sich dabei um die Varianten Nord 1, Süd 1, Süd 2 und Süd 4. Die Untersuchung einer Nullvariante ist nicht erwähnt, ein nachvollziehbarer Beleg für die eingehende Untersuchung der Null-Variante wird auch im jetzt vorliegenden Erläuterungsbericht nicht angegeben.

Da die Linienbestimmung erst jetzt im Planfeststellungsverfahren rechtlich überprüft werden kann, müssen die im Zuge der Linienbestimmung durchgeführten Untersuchungen und deren Ergebnisse jetzt in den Unterlagen des Feststellungsentwurfs umfassend dargelegt und dokumentiert sein.

Eine Änderung der Flächennutzungsplanung, die erst im Nachgang zur Planfeststellung oder sogar zum Bau des Abschnitts 6a 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.

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 verlärmert 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 A26 Ost ist eines der teuersten Autobahnprojekte in Deutschland. Vor dem Hintergrund einer hinfälligen Bedarfsbegründung ist der Einsatz von mindestens 1,85 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 Gründen gewählt wurde, sondern aus politischen Gründen und weitere Varianten nicht ausreichend 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.

Insgesamt sind aber die ursprünglichen Wachstumserwartungen des Hamburger Hafens als Rechtfertigung des Vorhabens hinfällig. Selbst die im Rahmen der Planänderung erfolgte Halbierung der Entwicklungsprognose des Hafens auf 13,1 Mio. TEU im Jahr 2035 nimmt nur einen Teil der inzwischen eingetretenen Entwicklung auf. Die wesentlichen Kennzahlen haben sich in der vergangenen Dekade erheblich verändert. So wird die derzeitige bereits 10 Jahre andauernde Stagnation des jährlichen Containerumschlages nur positiv in die Zukunft hochgerechnet, ohne die tiefgreifenden Änderungen bei den weltweiten Warenverkehrsströmen einer Analyse zu unterziehen. Allein im Warenverkehr zwischen China und Europa sind die langfristigen Folgen der Verlagerung der Container vom Schiff auf die Schiene (neue Seidenstraße) fundamental. Hinzu kommt noch, dass der Hafen von Piräus für den Warenverkehr aus China eine immer größere Bedeutung für Europa bekommen wird, zulasten der Nordeuropäischen Häfen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Stagnation des Hamburger Hafens mittelfristig weitergehen wird, langfristig wird es zu einer deutlichen Reduzierung des Containerumschlages im Hamburger Hafen kommen. Mit dieser Entwicklungsprognose lässt sich kein zusätzlicher Autobahnbau begründen. Dies gilt im Übrigen auch für die jetzt von der Deges vorgelegte Entwicklungsprognose 2035. Der dort beschriebene Anstieg der Umschlagsmengen ist so unbedeutend, dass alle Hafenverkehre, die nicht auf die Bahn verlagert

werden, problemlos auf einer bis dahin erneuerten Köhlbrandquerung und Haupthafenroute abgewickelt werden könnten.

Die fehlende Finanzierung der dringend erforderlichen Nachfolgelösung für eine Köhlbrandquerung wird 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 jedoch gefährdet wäre, so wäre die Lebensader des Hafens gefährdet. Wir fordern deshalb, dass die Planung und Umsetzung der A26 Ost im Rahmen eines Fernstraßenmoratoriums und angesichts der ungeklärten Entwicklung des Hamburger Hafens ausgesetzt wird.

Es ist eine Neubewertung der Linienbestimmung der Trasse A 26 Ost erforderlich. Die Köhlbrandbrücke wurde auf der Grundlage eines vom Bundesverkehrsministerium bestellten DEGES-Gutachtens zur Bundesstraße B3 gewidmet, sie ist jetzt Teil des Bundesfernstraßennetzes geworden. Die DEGES schlägt in dem genannten Gutachten vor, dass die Haupthafenroute als Stadtautobahn über den Veddeler Damm und einen kurzen Tunnel zur B75 Anschlussstelle Georgswerder weiter geführt wird: nicht über oder unter dem Spreehafen, sondern mit einem Tunnel unter der Müggenburger Durchfahrt vor der Veddel, der bereits 2015 für die damalige Olympiabewerbung entworfen wurde.

Zwei parallele Stadtautobahnen, die A26-Ost und eine Bundesstraße 3 mit der neuen Köhlbrandquerung machen keinen Sinn, so dass die Finanzierung beider Vorhaben durch den Bund bezweifelt werden muss.

Wegen einer veralteten Planung, überholter Annahmen bei der Hafenentwicklung sowie einer sich rasant verändernden Mobilität (u.a. autonomes Fahren) müssen sinnvolle Alternativen zur A26 Ost einer ernsthaften Bewertung unterzogen werden. Statt einer klimaschädlichen und teuren Doppelinfrastruktur muss der ÖPNV unter der Berücksichtigung progressiver Stadtentwicklungsoptionen massiv ausgeweitet 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.

Bei der vorliegenden Prognose des Verkehrsaufkommens sind nicht die Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch die verstärkte Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und durch die zunehmende Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger intermodaler Verkehrskonzepte 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 A26-Ost ist eines der teuersten Autobahnprojekte in Deutschland. Vor dem Hintergrund einer unzureichenden Bedarfsbegründung ist der Einsatz von mindestens 1,85 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. Die Verdoppelung 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. Es ist daher eine neue Kosten-Nutzen-Berechnung erforderlich.

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 abschnittswisen Planungsprozesses ist, dass erhebliche negative Umweltauswirkungen des gesamten Trassenverlaufs im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens nicht in der Gesamtwirkung berücksichtigt werden. Der gewählte Trassenverlauf wirkt sich jedoch 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 Biotopverbund 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 akzeptabel.

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.

Bau und der Betrieb der Autobahn führen allein im ersten Abschnitt zum Verlust von etwa 40 Hektar Biotopflächen. Darunter sind Niedermoorböden, Röhrichte, Hochstaudenflure und Gewässer, in denen zahlreiche seltene und gefährdete Tiere und Pflanzen leben. Der streng geschützte Moorfrosch findet hier einen Lebensraum, ebenso 53 Pflanzenarten der „Roten Liste“ und 82 Brutvogelarten - darunter Bekassine, Blaukehlchen, Feldschwirl und Sumpfrohrsänger, die alle als gefährdet oder stark gefährdet gelten. Verloren gingen auch der größte Schlafplatz des seltenen Bergpiepers sowie der größte Rastplatz für Zwergtaucher im Hamburger Raum. Die als Ausgleich

vorgeschlagenen Maßnahmen (u. a. neue Brutkästen, Neuanlage von Gehölzen und Extensiv-Grünland) sind nicht geeignet, den artenrechtlichen Verbotstatbestand aufzulösen.

Durch die Lage und den Verlauf der Autobahn greift das Vorhaben im größeren Rahmen in die Biotopverbundfunktion von Süderelbe und Süderelberaum ein. Die Trasse zerschneidet den Süderelberaum und erschwert es Tier- und Pflanzenarten, sich im Biotopverbund zu bewegen und auszubreiten.

Aufgrund der mangelnden eigenständigen Verkehrsfunktion des Abschnitts 6a sind der massive und unwiederbringliche Eingriff in den Naturhaushalt und die mit dem Bau und dem Betrieb verbundenen Lärm- und Schadstoffimmissionen in den angrenzenden Wohn- und Mischgebieten von Bostelbek und Moorburg weder verhältnismäßig noch vertretbar. Die Feststellung des Planabschnitts 6a würde daher auch dem Abwägungsgebot widersprechen, unter Berücksichtigung der vorgenannten Ziele, wie auch einer angestrebten Erhöhung der Leichtigkeit des Verkehrs und der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Anbindung Harburgs und des Hafens an die A7, ergebnisoffen und frei von Abwägungsfehlern die öffentliche und private Belange schonendste Variante auszuwählen. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz würde grob verletzt, da den massiven Eingriffen in öffentliche und private Güter kein hinreichender verkehrlicher Nutzen entgegengestellt werden kann.

Abgesehen davon entstehen beim Bau unverhältnismäßig große Mengen an „grauem“ CO<sub>2</sub>, weil für die Konstruktion von Straßen, Brücken und deren Aufständern erheblich mehr Beton verarbeitet werden muss, als bei vergleichbaren Vorhaben üblich. Der Hauptbestandteil Zement ist in der Herstellung besonders klimaschädlich und wenn möglich zu vermeiden.

Der Verkehrssektor ist in Hamburg für die meisten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Die Ambitionen müssen hier deshalb besonders hoch sein. Nach unserer Auffassung ist das Vorhaben verkehrspolitisch anachronistisch, weil es Verkehr induziert, also künstlich erzeugt, statt ihn mit Blick auf Klimaziele zu vermeiden. Neuen straßengebundenen Verkehr zu generieren, darf angesichts der Klimakrise keine verantwortungsvolle Bedarfsbegründung mehr sein.

Die Vorgaben für den Klimaschutz haben sich seit der Bedarfsentscheidung zur A 26-Ost durch das Bundes-Klimaschutzgesetz aus 2019 und insbesondere durch das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichtes von 2021 grundlegend verändert. Die verbindlichen Vorgaben für den Sektor Verkehr lassen sich nicht einhalten, wenn weiterhin Autobahnen gebaut werden, die zusätzlich MIV induzieren. Die der A-26-Ost-Planung zugrunde liegenden Prognosen berücksichtigen diese neuen Bundesvorgaben nicht, die Planung ist daher einzustellen.

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 CO<sub>2</sub>-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.

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 Hafeneisenbahn, 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).

In den Unterlagen wird eine Entlastungswirkung für Wilhelmsburg behauptet, obwohl gerade die Wohnstraßen keine Entlastung oder sogar zusätzliche Belastungen durch die A26 Ost erfahren. Überregionale Verkehre dürfen nicht durch dicht besiedeltes Gebiet geführt werden, erst recht nicht durch ein so vorbelastete Stadtgebiete wie Moorburg, Bostelbek, Wilhelmsburg und Kirchdorf-Süd. Die Stadtteile Veddel und Wilhelmsburg würden durch die A 26 Ost nicht vom Schwerlastverkehr entlastet, allerdings würden Moorburg, der Süden Wilhelmsburgs und Teile von Harburg durch die Emissionen des zusätzlichen Pendlerverkehrs belastet.

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

Hartmut Sauer

Karin Sauer