

Prof. Michael Rothschuh, Ilenbrook 24, 21107 Hamburg, Tel. 040 6520296, [michael@rothschuh.de](mailto:michael@rothschuh.de)

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft und Innovation  
Planfeststellungsbehörde  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg

Hamburg, den 28.03.2022

**Einwendung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A26 Ost („Hafenpassage“) Abschnitt 6a (VKE 7051), A7/AK HH-Hafen (frühere Benennung AK HH-Süderelbe) bis AS HH-Moorburg (frühere Benennung AS HH-Hafen Süd), insbesondere Planänderung 6a**

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin vom Bau und vom Betrieb der geplanten A 26-Ost betroffen. Ich habe bereits im ersten Verfahren im April 2017 der Planfeststellungsbehörde Einwendungen eingereicht, zum einen als persönliche Einwendungen, zum anderen im von mir gezeichneten und eingereichten Bürger\*innen-Gutachten zur A26-Ost in Hamburg. Diese Einwendungen erhalte ich aufrecht, soweit sie nicht durch die nachfolgenden Einwendungen zum Planänderungsverfahren überholt sind.

Ich bitte Sie, mir den Eingang zu bestätigen und mir die Erwidern des Vorhabenträgers zukommen zu lassen, sobald dieser sie eingereicht hat, spätestens aber rechtzeitig vor einem Erörterungstermin.

Mit freundlichem Gruß,

Michael Rothschuh

## Inhalt

1	Der Feststellungsentwurf für 6a ist nicht beschlussreif. ....	3
2	Seit der Linienbestimmung 2011 und der Vorlage des Feststellungsentwurfs 2017 haben sich die Grundlagen der Planung verändert. ....	3
3	Zur Verkehrsuntersuchung (rechnerische Fortschreibung der Projektprognose 2030) .....	4
3.1	Die Verkehrsuntersuchung ist unvollständig vorgelegt worden (siehe oben Nr. 1). ....	4
3.2	Die Verkehrsuntersuchung erfasst den Verkehr nicht verkehrsträgerübergreifend. ....	4
3.3	Alternative Verkehrsuntersuchungen sind verkehrsträgerübergreifend angelegt. ....	5
3.4	Der Straßengüterverkehr wird unzureichend differenziert. ....	6
3.5	Die Verkehrsuntersuchung erfasst nicht den induzierten Verkehr. ....	6
4	Zum Berücksichtigungsgebot §13 Klimaschutzgesetz. ....	7
4.1	Zu „Rechtliche Grundlagen“ .....	7
4.2	Zu „Möglichkeiten der Vermeidung von Treibhausgasen bei der Planung von Straßen“ .....	7
4.3	Zu „Vermeidung von Treibhausgasemissionen beim Abschnitt 6a der A26“ .....	8
4.4	Antrag: Die mit dem Bau der A26-Ost verbundenen THG-Emissionen sowie die Lebenszyklusemissionen sind vom Vorhabenträger zu ermitteln und nachzuweisen. ....	9
4.5	Ich schließe mich der Stellungnahme des Hamburger Klimabeirats an, in der er ausführt: .....	9
5	Der Bedarf ist nicht hinreichend und schlüssig begründet. ....	10
5.1	Die A26-Ost ist kein „Lückenschluss“ .....	10
5.2	Zur Begründung: Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenerkehre: .....	10
5.3	Zur Begründung „Entlastung innerstädtischer Quartiere“ .....	10
5.4	zur Begründung: Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens .....	12
5.5	zur Begründung: Schaffung eines redundanten Straßennetzes .....	13
5.6	Ergebnis: Keines der Argumente für eine A26-Ost ist schlüssig und überzeugend. ....	13
6	Erforderlich ist die Nachprüfung der Linienbestimmung der ganzen Trasse der A26-Ost von Moorburg bis Stillhorn .....	13
	Anträge .....	14
1.	Es wird eine neue Linienbestimmung beantragt. ....	14
2.	Der Vorhabenträger legt eine neue Verkehrsuntersuchung mit einem Klimaschutzenszenario vor. ..	15
3.	Der Vorhabenträger legt eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung vor, die den Klimaschutz mit umfasst. ....	17
4.	Der Vorhabenträger legt eine realistische Nutzen–Kosten Berechnung vor. ....	17

## **1 DER FESTSTELLUNGSENTWURF FÜR 6A IST NICHT BESCHLUSSREIF.**

Der Abschnitt 6a kann schon deshalb nicht planfestgestellt werden, weil dessen „eigenständige Verkehrsbedeutung“ zwar behauptet wird (Erläuterungsbericht, S.184), aber der auf diesen Abschnitt bezogene „Planfall 2“ vom AK Hafen bis AS Moorburg „noch nicht berechnet ist“ (UI 21 – rechnerische Fortschreibung, S.26) und deshalb auch nicht vorgelegt worden ist.

Im Erläuterungsbericht, S. 165, wird zudem ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei Realisierung des Abschnittes 6a „die A26 nicht die volle verkehrliche Wirksamkeit“ entfalte.

Die verkehrliche Bedeutung für des Abschnitts 6a wird nicht nachgewiesen. Ein ausdrücklich unvollständiger Planfeststellungsentwurf ist nicht beschlussreif.

Offenbar setzt der Vorhabenträger darauf, dass es nach der 1. Änderung des Entwurfs auch noch weitere Änderungen gibt und der Vorhabenträger Stück für Stück seine Unterlagen einreichen kann. Das widerspricht aber dem Sinn des Planfeststellungsverfahrens.

**Ich beantrage deshalb die Zurückziehung des Feststellungsantrags für 6a.**

## **2 SEIT DER LINIENBESTIMMUNG 2011 UND DER VORLAGE DES FESTSTELLUNGSENTWURFS 2017 HABEN SICH DIE GRUNDLAGEN DER PLANUNG VERÄNDERT.**

- Der Containerumschlag im Hamburger Hafen stagniert bereits seit 2007 und stieg nie über 10 Mio.TEU.
- Im BVWP 2030 ist aber die Aufnahme A26-Ost in den vordringlichen Bedarf ausschließlich mit der Hinterlandanbindung der Seehäfen begründet (PRINS zu A26-Ost).
- Die Köhlbrandbrücke ist von einer Straße im Freihafen mit Zollgrenzen und den damit verbundenen Staus zur Bundesfernstraße B3 aufgestuft und damit zu einem Teil des Bundesfernstraßennetzes geworden.
- Würde die A26-Ost realisiert, gäbe es im Abstand von zwei Kilometern zwei Bundesfernstraßen mit der gleichen Funktion, einmal mit einem neuen Süderelbetunnel, einmal mit einer neuen Hochbrücke über die Süderelbe. Zusammen werden dafür über 5.000.000.000 € veranschlagt.
- Die neue B3 ist weder im Bundesverkehrswegeplan noch im Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH verankert. Sie ist auch nicht im Hamburger Mobilitätsprogramm Stand 2020 vorgesehen.<sup>1</sup>
- Die Planungen für die Unterabschnitte 6a, 6b, 6c der A26-Ost sind sukzessiv vorgelegt worden, dabei ergeben sich wesentliche Abweichungen von der Linienbestimmung:
  - neue Autobahnausfahrt mitten im bewohnten Bereich der Otto-Brenner-Straße und der Kornweide
  - Durchschneidung der Siedlung Katenweg mit der Folge des Abrisses von Häusern
  - Durchschneidung eines Friedhofs mit der Folge der Störung der Totenruhe
  - Unterquerung der TEN-Strecke Hamburg-Hannover nicht wie geplant unterhalb der bereits bestehenden Straße Kornweide, sondern mitten durch den Bahndamm.
- Die Klimaschutzgesetze des Bundes und der Länder sowie der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom März 2021, mit der dem Klimaschutz Verfassungsrang zuerkannt wurde, bedeuten, dass nach §13 des KSG 2021 die Eindämmung des Klimawandels in allen Planungs- und Realisierungsstufen eines neuen Projektes berücksichtigt werden muss.
- Im Bereich der vorgesehenen Trasse gibt es zwei wesentliche reale Veränderungen:
  - Der Abbau der Shell-Treibstofflager auf der Hohen Schaar

---

<sup>1</sup> <https://www.hamburg.de/contentblob/14274324/7d5dcfcd33c3add11bbb02e9a6ad10a5/data/mobilitaetsprogramm-2013-datenblaetter-2020.pdf>

- Der Rückbau des Kohlekraftwerks Moorburg ist beschlossen, aber aufgrund der aktuellen Weltlage wieder in Frage gestellt.

Zwei dieser Veränderungen nimmt die Planänderung auf:

- Das Verkehrsgutachten ist neu erstellt.
- In diesem sowie im Erläuterungsbericht, vor allem Abschnitt 5.12 wird zudem das Berücksichtigungsgebot von §13 Klimaschutzgesetz aufgenommen.

Deshalb beginne ich meine Einwendungen mit diesen beiden Texten

### **3 ZUR VERKEHRSUNTERSUCHUNG (RECHNERISCHE FORTSCHREIBUNG DER PROJEKTPROGNOSE 2030)**

Zu begrüßen ist, dass eine veraltete Verkehrsuntersuchung zurück gezogen wird, die insbesondere beim Hafenverkehr von unrealistischen Zahlen ausgeht. Aber auch die jetzige Vorlage geht von einer Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs aus, die mit dem Klimaschutz nicht vereinbar ist. Offenbar sieht die Verkehrsuntersuchung die erfolgten oder zugesagten Ansätze einer Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene und vom MIV auf den ÖPNV als wirkungslos an.

#### **3.1 Die Verkehrsuntersuchung ist unvollständig vorgelegt worden (siehe oben Nr. 1).**

Der Abschnitt 6a kann schon deshalb nicht planfestgestellt werden, weil dessen „eigenständige Verkehrsbedeutung“ zwar behauptet wird (S.184), aber der auf diesen Abschnitt bezogene „Planfall 2“ vom AK Hafen bis AS Moorburg „noch nicht berechnet ist“ (UI 21 – rechnerische Fortschreibung , S.26) und deshalb auch nicht vorgelegt wird.

Im Erläuterungsbericht, S.165, wird zudem ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei Realisierung des Abschnittes 6a, „die A26 nicht die volle verkehrliche Wirksamkeit“ entfalte.

#### **3.2 Die Verkehrsuntersuchung erfasst den Verkehr nicht verkehrsträgerübergreifend.**

Die Bedeutung für den Seehafen ist der ausschlaggebende Grund für die Zuordnung der A26-Ost in den vorrangigen Bedarf. Deshalb erwartet man vom Verkehrsgutachten insbesondere eine Erläuterung, wie diese A26-Ost dem Seehafenverkehr nutzen soll. Dieses geschieht aber nicht.

Das Gutachten ist reduziert auf motorisierten Straßenverkehr. Die Modellgrundlage ist Validate. „Das Modell behandelt **ausschließlich** den motorisierten Individualverkehr (MIV) bzw. den straßengebundenen Güterverkehr.“(S.7) Damit ermöglicht es keine verkehrsträgerübergreifende Analyse des Verkehrs, bei dem Verlagerungen zwischen Bahn und Straße im Personen- und Güterverkehr, zwischen MIV und ÖPNV, oder die Rolle der gerade im Hamburg und im Hafen wesentlichen Wege auf dem Wasser berücksichtigt werden.

Offenbar kann das Modell weder die Verlagerung des Verkehrs noch den durch neue Straßen induzierten Verkehr, bei dem die Nachfrage nach Fahrten oder die Zielwahl durch das Angebot von schnellen und bequemen Verkehrswegen beeinflusst wird, erkennen und beschreiben. Dieser induzierte Verkehr wird vom Projektinformationssystem zum BWVP 2030 PRINS beim Personenverkehr mit 61,71 Mio. Pkw-km/a bemessen.

Ein Modell, das nur MIV und Straßengüterverkehr ansieht, kann auch Alternativen zum MIV nicht in den Blick nehmen. Notwendig wäre ein integriertes Modell oder zumindest die Ergänzung des Validate durch Modelle für den Öffentlichen Verkehr und die Schiene.<sup>2</sup>

Diese Reduktion auf MIV und straßengebundenen Güterverkehr steht im Gegensatz zu den

---

<sup>2</sup> Vgl. Dipl.-Ing. Sonja Löwa/ Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz, 2017 : Praktische Erfahrungen beim Einsatz von Verkehrsmodellen in Kommunen, <https://digital.zlb.de/viewer/fulltext/34241024/1/>

Anforderungen des Bundesverkehrswegeplans und der Klimaschutzgesetze und den daraus abzuleitenden Maßnahmen der Verminderung des motorisierten Verkehrs, der Verlagerung von Güter- und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene sowie der Verlagerung vom MIV zum ÖPNV.

### 3.3 Alternative Verkehrsuntersuchungen sind verkehrsträgerübergreifend angelegt.

- Klimaschutzszenario Baden Württemberg

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat gleich nach der Verabschiedung des BVWP 2030 bei den Instituten, die die Verkehrsprognosen für den BVWP 2030 erstellt hatten, ein Klimaschutzszenario in Auftrag gegeben, das 2017 veröffentlicht wurde<sup>3</sup>. Weil die Umsetzung des BVWP 2030 nicht zu Verkehrsverhältnissen führt, die den Anforderungen des Klimaschutzes entsprechen, wird auch der Eisenbahnverkehr, aber beispielsweise auch der Fern- und Regionalbusverkehr in den Blick genommen und es werden Alternativen dargestellt.

- Überprüfung der Autobahnplanungen in Österreich

Das gleiche geschieht aktuell in der Untersuchung des Umweltbundesamtes (Österreich) zu den Autobahnen und Schnellstraßen Österreichs<sup>4</sup>. Die Grundlage für die Überprüfung ist dort der an konkreten Zielen orientierte Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich.

- Gesamtmobilitätskonzept Wolfgang Röhling, TCI Röhling 2012

Auch im Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum<sup>5</sup> und damit auch die A26-Ost wird jedenfalls ansatzweise verkehrsträgerübergreifend untersucht, welche Alternativen es zu den geplanten Autobahnen gibt. So wird nachgewiesen, dass durch eine Verbesserung des ÖPNV (S-Bahn 3/31 und Verlängerung der U4 bis Harburg) ein erheblicher Anteil des Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlegt werden könnte. Im Gesamtmobilitätskonzept hat Röhling TCI eine „Variante 21“ ohne Hafenuerspanne entwickelt und kommt zu einer hohen Entlastungswirkung bereits durch die bloße Verstärkung des S-Bahn-Verkehr, die lediglich die Bestellung von Zügen, nicht aber grundlegende Veränderungen in der Infrastruktur voraussetzt.

Zwei Varianten

„Die Variante 21 basiert auf den gleichen netzseitigen Grundlagen wie der Prognosenufall und beinhaltet damit nicht die Hafenuerspanne. 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 (siehe Kapitel 4.5.2). 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)

Er weist aber auch auf den Bau einer U4 hin, die eine zusätzliche Entlastung bringt:

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

---

<sup>3</sup> ITP, IVV, Trimode, Planco, 2017: Klimaschutz-Szenario, Baden-Württemberg 2030, Schlussbericht, [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzszenario\\_Schlussbericht\\_P2\\_Teil\\_1.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzszenario_Schlussbericht_P2_Teil_1.pdf), [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzszenario\\_Schlussbericht\\_P2\\_Teil\\_2.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzszenario_Schlussbericht_P2_Teil_2.pdf) ,

<sup>4</sup> Umweltbundesamt, 2021: Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich, Wien , [https://www.umweltbundesamt.at/studienreports/publikationsdetail?pub\\_id=2403&cHash=aa38b1e5fe471fc7d360a70089a08eb6](https://www.umweltbundesamt.at/studienreports/publikationsdetail?pub_id=2403&cHash=aa38b1e5fe471fc7d360a70089a08eb6)

<sup>5</sup> Dr. Wolfgang Röhling TCI Röhling, 2012: Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum Version 04: Juli 2012 Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, <https://www.hamburg.de/contentblob/3568000/d6492f6478f9162231c2a430e460d9a0/data/suederelbekonzept-endfassung.pdf>

### 3.4 Der Straßengüterverkehr wird unzureichend differenziert.

In der Verkehrsuntersuchung gibt es nur Kfz allgemein und Schwerverkehr bzw. Schwerlastverkehr, mit dem zum Teil der Verkehr >2,8t, teilweise >3,5t gemeint ist. Dazu gehören aber sowohl kleine Lieferwagen oder Kleinbusse, als auch Sattelschlepper, Container-Laster, Schwerstfahrzeuge mit 40 oder auch 60t. Der Unterschied zwischen einem Lieferwagen und einem 40t-Lastzug ist offenkundig und hat auch für die Belastbarkeit von Brücken eine erhebliche Bedeutung. Weiß man nicht, welcher Verkehr über eine Straße fährt, plant man nicht richtig. Das führt dann auch dazu, dass Brücken scheinbar völlig unerwartet nicht mehr befahren werden dürfen.

Das für den Abschnitt 6c vorgelegte Verkehrsgutachten weiß durchaus um die Bedeutung des großen Unterschieds zwischen Kleinbus und Sattelschlepper, wenn es zur Belastung der Otto-Brenner-Straße quasi zur Beruhigung der Anwohner (nicht des Verkehrs!) ausführt:

„Im Bereich Wilhelmsburg sind vor allem auf der Otto-Brenner-Straße und der Georg-Wilhelm-Straße jeweils nördlich der Kornweide starke Verkehrszunahmen zu erwarten. .... Bei der Interpretation dieser Zahlen ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Schwerverkehr alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5t enthalten sind, also auch schwere Lieferwagen/Kleinlaster, welche gerade auf diesem Streckenabschnitt einen beträchtlichen Anteil am gesamten Schwerverkehr haben.“

Woher das Gutachten den jeweiligen Anteil von den Gewichtsklassen kennt, bleibt allerdings offen, weil diese Unterscheidung sonst im Gutachten nicht vorgenommen wird.

Notwendig ist ein völlig neues Gutachten aufgrund von neuen Analysen und Differenzierungen, z.B. entsprechend den Steuersätzen:

Für Lkw gilt z.B. im Bereich der Kfz Steuer eine wesentliche Unterscheidung:

#### ZULÄSSIGES GESAMTGEWICHT und BEZEICHNUNG

- bis 3,5 Tonnen Laster oder Kleinlaster
- bis 7,5 Tonnen leichte Lkw
- bis 12 Tonnen mittelschwere Lkw
- bis 40 Tonnen schwere Lkw
- Lang-LKW
- Sattelschlepper

**Beim Lärmschutz** gilt zudem nicht mehr die RLS-90 (aus dem Jahr 1990) sondern die RLS-19, die zwingend eine Unterscheidung von schweren und leichten LKW vorsieht. Wegen des unterschiedlichen Geräuschverhaltens sind die Lkw der RLS90 jetzt in zwei Klassen unterteilt. Diese Einteilung erfolgt nach TLS 2012 [16]. Die obere Gewichtsgrenze von Pkw ist auf 3,5 t festgelegt.<sup>6</sup>

### 3.5 Die Verkehrsuntersuchung erfasst nicht den induzierten Verkehr.

S.24 stellt die Verkehrsuntersuchung eine deutliche Verkehrszunahme im Untersuchungsbereich Hamburger Stadtgebiet fest. Dafür nennt sie zwei Gründe, die „allgemeine Verkehrszunahme“ und die „Bündelung der Verkehre aus dem Raum Stade“ bis zur A7. Beides ist schwer nachvollziehbar:

- Der Containerumschlag als der wesentliche Faktor im Hafengebiet stagniert weitgehend.
- Die Entwicklung des Kleinen Grasbrooks wird nach den Plänen Hamburgs aufgefangen durch die Weiterführung der U5, die den PKW Verkehr auch zu den Arbeitsstätten im kleinen Grasbrook

---

<sup>6</sup> <https://www.ingenieur.de/fachmedien/laerbekaempfung/verkehrslaerm/richtlinien-fuer-den-laermschutz-an-strassen-rls19/>

entlasten soll.

Aus und zu dem Raum Stade sollen es zwar auf der A26-West im Prognosenullfall (mit A26-West, ohne A26-Ost) 50.800 Kfz mehr als im Analysefall geben, auf der parallelen B73 (B73 östlich von Neu Wulmstorf) aber nur 2.900 weniger Kfz, zudem eine Abnahme des Verkehrs auf der Köhlbrandbrücke um etwa 10.000. Offensichtlich handelt es sich bei dem größten Teil der 50.800 Kfz um zusätzlichen Verkehr, der durch neue Fahrten oder veränderte Zielwahl entsteht, teilweise auch durch die von neuem Autobahnanschluss begünstigten Neubaugebiete. Oder es ist Verkehr, der von der S-Bahn und Regionalbahn auf die Autobahn verlagert wird, weil es die neue Autobahn gibt. Aber dieses wird von dem Verkehrsmodell nicht erfasst.

Wenn es diesen induzierten Verkehr aber, wie die Prognoseberechnung nahe legt, nicht geben sollte, entfielen auch der im BVWP für den impliziten Nutzen veranschlagte Wert von 491 Mio. Euro. Zusammen mit der Verdoppelung der Kosten führt das dazu, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis gegen 1,0 oder, bei Berücksichtigung der heute erheblich gestiegenen Preise für THG-Ausstoß, deutlich unter 1,0 fällt.

## **4 ZUM BERÜCKSICHTIGUNGSGEBOT §13 KLIMASCHUTZGESETZ**

Zum Erläuterungsbericht „5.12 Berücksichtigung von Klimaschutzvorgaben“

### **4.1 Zu „Rechtliche Grundlagen“**

Grundsätzlich zu begrüßen ist, dass der Vorhabenträger diese Berücksichtigungspflicht erkannt hat und dass er diese nicht nur auf die THG-Belastungen durch die neue Autobahn im Sektor Verkehr, sondern auch in den Sektoren Industrie und Landnutzung bezieht. Es wäre mindestens noch der Sektor Energie hinzuzufügen. Aufgrund der verfassungsrechtlichen Verankerung des Klimaschutzes im Grundgesetz (Klimaschutzbeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom März 2021) und der Hamburger Landesverfassung (Staatszielbestimmung) müssen zudem auch die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan durch Hamburg im Jahr 2012/2013, die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2016, die Linienbestimmung und die Alternativenprüfung 2010/2011 sowie die Aufnahme in den Bundeshaushalt (u.a. Bundeshaushalt 2022, 2. Entwurf, März 2022) dahingehend überprüft werden, wieweit die Belange des Klimaschutzes hinreichend berücksichtigt sind.

### **4.2 Zu „Möglichkeiten der Vermeidung von Treibhausgasen bei der Planung von Straßen“**

Die Richtlinien, beispielsweise RAA, sind wichtig, aber keine Gesetze. Prof. Dr. Hermann Knoflacher hat im Beteiligungsverfahren zur B75 Wilhelmsburger Reichsstraße darauf hingewiesen, dass beispielsweise die Regeln zu Querschnitten – die Querschnitte sind in Deutschland deutlich größer als in anderen Ländern – dazu führen können, dass erheblich mehr Verkehr angezogen wird, der zudem schneller fährt als vorgesehen. Knoflacher erklärt zur Wilhelmsburger Reichsstraße, die im Querschnitt dem Vorhaben der A26-Ost gleicht:

„Der großzügige Autobahnquerschnitt der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße und Tempo 80 führt bei gleichbleibenden Randbedingungen tendenziell zu einer Attraktivitätserhöhung und damit Mengensteigerung gegenüber dem heutigen Bestand. Veränderungen von Verkehrsstrukturen führen aber auch immer zu Struktur- und Nutzungsveränderungen, die in den Modellen nicht völlig abgebildet werden. ...Der „Staubsaugereffekt“ hat aber nicht nur auf dieser Route Wirkungen, sondern auch auf den entlasteten Routen, von denen Verkehr „abgesaugt“ wird. Damit werden diese auch wieder attraktiver für den Autoverkehr, so dass mittelfristig wieder vermehrte Verkehrsströme

aufzutreten, wenn nicht rechtzeitig wirksame Gegenmaßnahmen ergriffen werden.“<sup>7</sup> (S.15).

Der Klimaschutz und der damit verbundene Flächenschutz müssen sich auch in veränderten Richtlinien auswirken.

### 4.3 Zu „Vermeidung von Treibhausgasemissionen beim Abschnitt 6a der A26“

Die Überschrift kennzeichnet nicht präzise den Bereich, der in dem Kapitel verhandelt wird: Die Darstellung im Erläuterungsbericht jongliert zwischen der Betrachtung der ganzen Trasse und der Fokussierung auf den Abschnitt 6a. Der Abschnitt zum „Sektor Verkehr“ bezieht sich im Erläuterungsbericht auf die ganze Trasse, der Abschnitt zum „Sektor Industrie“ nur auf den Abschnitt 6a.

Dabei sind es sehr unterschiedliche Abschnitte: Abschnitt 6a ist erheblich weniger durch große Bauvorhaben geprägt als der Abschnitt 6b mit der 53m-Hochbrücke und aufgeständerten, teilweise Drei-Ebenen-Konstruktionen sowie der Abschnitt 6c mit ebenfalls aufgeständerten Teilen sowie einem Tunnel. Die unterschiedlichen Bauanforderungen der Abschnitte und damit auch Materialanforderungen (Beton, Stahl usw.) spiegeln sich in den im Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH veranschlagten Kosten (6a: 167,5 Mio. Euro, 6b: 762,8 Mio. Euro, 6c 853,0 Mio. Euro). Wenn jetzt beim Sektor Verkehr nur der Abschnitt 6a behandelt wird, ist davon auszugehen, dass der THG-Ausstoß dort erheblich geringer ist als in 6b und 6c. Der Erläuterungsbericht gibt dazu aber keine Auskunft.

Auf der europäischen Ebene geben die am 16.9.2021 bekannt gemachten „Technischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027“ eine Anleitung zur Berechnung der THG-Emissionen von Verkehrsprojekten.

Diese Leitlinien sind als Teil eines Nachhaltigkeitsleitfadens zu verstehen. Sie sollen ermöglichen, „Projekte zu ermitteln, die mit den Klimaschutzziele nicht vereinbar sind“<sup>8</sup>. Das Projekt ist hier die A26-Ost. Es macht keinen Sinn, die Ermittlung abschnittsweise durchzuführen und möglicherweise zu unterschiedlichen Ergebnissen für die jeweiligen Abschnitte zu kommen. Deshalb ist die Abschnittsbildung hier nicht akzeptabel, es muss das Gesamtprojekt untersucht werden.

#### Zum Sektor Verkehr:

Bei dem Vergleich zwischen „Prognosenußfall“ und dem Planfall 1 für die ganze Trasse (insb. Kasten S. 165) wird wiederum kontrafaktisch der induzierte Verkehr außer Acht gelassen, so dass – anders als in der im PRINS zum BVWP-dokumentierten Rechnung – der falsche Eindruck entsteht, mit der A26-Ost gäbe es dem Sektor Verkehr weniger Emissionen als ohne sie. Tatsächlich gibt es mit der A26-Ost mehr Verkehr und damit auch mehr Emissionen.

#### Zum Sektor Industrie

Nach dem Text im Erläuterungsbericht, S. 166, soll es hier um **baubedingte** Emissionen als einmalige Investition in die Infrastruktur gehen. Dafür wird aber fälschlich der Berechnungsansatz für Lebenszyklusemissionen im Methodenhandbuch, Tabelle 63, herangezogen (Erläuterungsbericht, Kasten S. 167). Behauptet wird im Erläuterungsbericht „Im Ergebnis sind mit Bau und Unterhaltung THG-Emissionen in einer Größenordnung von 434 t pro Jahr verbunden.“ Das ist falsch, die Emissionen des Baus (oder der Erstinvestition) sind nicht einbezogen. Im Methodenhandbuch heißt es nämlich „Die mit der Berechnungsvorschrift ermittelten Lebenszyklusemissionen von

---

<sup>7</sup> GUTACHTEN: Prof. Dr. Hermann Knoflacher, 2013. : Gutachten Wilhelmsburger Reichsstraße, Dr. Harald Frey, Dr. Michael Schumich,

Anmerkung dazu: Die alte WRS war begrenzt auf Tempo 60, teilweise Tempo 50, die neue hat entsprechend der Planung eine Begrenzung auf Tempo 80, in der Realität aber ist sie eine Rennstrecke für Autoposer\*innen geworden.(miro)

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2021:373:FULL&from=EN>

Treibhausgasen (THG) beinhalten die mit den **Ersatzinvestitionen, den Restinvestitionen, der Streckenunterhaltung und dem Betrieb** der zu bewertenden Verkehrsprojekte verbundenen THG-Emissionen.“ Dabei sind eben nicht die mit dem Neubau der Straßen, Tunnel, Hochstraßen und Brücken verbundenen THG-Emissionen berücksichtigt.

#### **4.4 Antrag: Die mit dem Bau der A26-Ost verbundenen THG-Emissionen sowie die Lebenszyklusemissionen sind vom Vorhabenträger zu ermitteln und nachzuweisen.**

Die Planung der A26-Ost ist gegenüber der Linienbestimmung relativ weit fortgeschritten. Es ist davon auszugehen, dass im Zuge der Kostenermittlung mittlerweile auch detaillierte Unterlagen über die erforderlichen Baumaterialien, wie Stahl, Zement, Beton sowie Bautransporte, Baggerarbeiten, Transport von Materialien, Arbeit mit schweren Baumaschinen usw. vorliegen, die aber bisher nicht öffentlich gemacht werden.

Die Daten über das geplante Projekt sollten abgeglichen werden mit THG-Analysen zu bereits bestehenden oder im Bau befindlichen Projekten, z.B.:

- Wilhelmsburger Reichsstraße – gleicher Baugrund und Wasserverhältnisse, aufgrund dessen Steigerung der Bau- und Baumaterialanforderungen gegenüber der Planung, mit Kosten von 69 bei der Ursprungsplanung, und weit über 300 Mio. Euro im Ergebnis.
- Köhlbrandbrücke – Erfahrungen mit 50 Jahren Bau und Reparaturmaßnahmen
- A26-West im Hamburger Bereich, bereits im Bau

Der Vorhabenträger hat die Aufgabe, die THG-Emissionen beim Bau, Betrieb und Unterhalt der A26-Ost zu ermitteln und öffentlich nachzuweisen. Dies ist die Voraussetzung für einen Klimaneutralitätsnachweis dieses konkreten Projektes A26-Ost.

#### **4.5 Ich schließe mich der Stellungnahme des Hamburger Klimabeirats an, in der er ausführt:**

*„Der Bau, aber auch Entsorgung und Rückbau großer Infrastrukturmaßnahmen sind in der Regel mit hohen Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) verbunden. Im Rahmen von Entscheidungen über Infrastrukturprojekte ist nach Ansicht des Klimabeirats Hamburg die Bilanzierung von THG-Emissionen eine zentrale Anforderung, die methodisch und inhaltlich stärker als bisher beachtet werden muss. Hierbei ist die Betrachtung des Lebenszyklus notwendig, so dass über alle Phasen des Projektes (Planung, Bau, Betrieb und Rückbau) sowie alle Emissionsquellen (z. B. Emission aus Betrieb, Baumaterialien, Boden) bilanziert wird.*

*Diese Anforderung gewinnt auch für verschiedene Hamburger Projekte zunehmend an Bedeutung. So finden sich beispielsweise im Rahmen der Planfeststellungsverfahren zur A 26-Ost<sup>3</sup> und zur U5-Ost<sup>4</sup> in den Unterlagen keine umfassenden Berechnungen der vorhabenbezogenen THG-Emissionen während der Bau- oder Betriebsphase. Die Betrachtung in der jeweiligen Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich bisher auf lokalklimatische Auswirkungen bzw. das Geländeklima und die Klimafunktion der Böden im Plangebiet. Der Klimabeirat Hamburg hält es mit Verweis auf das UVPG, Anlage 4, Nr. 4 b) schon jetzt für rechtlich geboten, zumindest diejenigen THG-Emissionen während der Bauphase zu ermitteln, die durch den Betrieb jeglicher Art von Baumaschinen (z. B. Transport von Baumaterial und Bodenaushub, Betrieb von Asphalt- oder Schildvortriebsmaschinen) verursacht werden. ...*

*Eine Bewertung von THG-Emissionen, die sich vornehmlich auf die Betriebsphase einer Infrastruktur bezieht, greift aus Sicht des Klimaschutzes deutlich zu kurz. Ohne Einbeziehung der THG-Emissionen, die den Baumaterialien zuzuordnen sind, in eine sachgerechte Abwägung können voraussichtlich*

weder das durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung (SRU) berechnete Klimabudget für Deutschland, noch die Zielvorgaben des neuen KSG eingehalten werden.

2. Der Klimabeirat Hamburg empfiehlt dem Hamburger Senat, die laufenden Planfeststellungsverfahren zur A 26-Ost und zur U5-Ost vor dem Hintergrund der aktuellen Änderungen des KSG auf Bundesebene und der sich weiter verschärfenden Klimakrise zu überprüfen und eine sachgerechte und transparente Abwägung der Klimaschutzbelange sicher zu stellen. Dabei sollten die THG-Emissionen der Infrastrukturprojekte für ihren gesamten Lebenszyklus ermittelt und einbezogen werden.<sup>9</sup>

## 5 DER BEDARF IST NICHT HINREICHEND UND SCHLÜSSIG BEGRÜNDET.

Als Planungsziele werden genannt:

- Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz
- Bündelung der West-Ost-Verkehre
- Entlastung innerstädtischer Quartiere
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens
- Schaffung eines redundanten Netzes

### 5.1 Die A26-Ost ist kein „Lückenschluss“

Der Anschluss der A26-West an die A7 ist fest disponiert. Damit gibt es keine Lücke, die durch eine A26-Ost geschlossen werden müsste. Die A1 und A7 sind bei Maschen miteinander verbunden. Die B3 ist derzeit noch ohne Anschluss an das Bundesfernstraßennetz. Diese Lücke könnte geschlossen durch einen moderaten Ausbau der Haupthafenroute und ggf. ihrem Anschluss an die B75 AS Georgswerder mit einem kurzen Tunnel unter dem Muggenburger Zollhafen.

Dass beim Fernverkehr die Städte dabei möglichst umfahren werden, entspricht dem Stand einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Soweit sie Hamburg durchschneiden, wie die A7 in Bahrenfeld und Stellingen, wird das heute allgemein als Planungsfehler angesehen, der durch eine „Stadtreparatur“ mit einigen „Deckeln“ etwas gemildert werden soll

### 5.2 Zur Begründung: Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre:

1. Von einer Bündelung des Hafenverkehrs kann kaum die Rede sein. Nach den Verkehrsuntersuchungen verläuft der Hauptstrom nach wie vor über die Hafenhauptroute Köhlbrandbrücke – Veddel Dam, die zur B3 aufgestuft wurde.

Die bislang her als Durchfahrstraßen genutzten Wohnstraßen wie die Harburger Chaussee und Kornweide würden durch die geplante A26-Ost nicht relevant entlastet, vielmehr werden Straßen entlastet, die gerade zur Aufnahme von Durchgangsverkehr ausgebaut sind oder werden, wie die Rethebrücke, die Kattwykbrücke und die Köhlbrandquerung B3.

2. Für den weiträumigen Verkehr steht das Netz der Autobahnen zur Verfügung.

### 5.3 Zur Begründung „Entlastung innerstädtischer Quartiere“

1. Bei der Planung der Hafenspanne von 1979 bis 2009 war die Entlastung der Hamburger Innenstadt das Ziel der Hafenspanne. Diese wäre auch bei der Nordtrasse nicht relevant erfolgt, bei der jetzt geplanten Trasse der A26-Ost ist eine Entlastung gänzlich ausgeschlossen.

---

<sup>9</sup> Hamburger Klimabeirat, 8.2.2022: - Einbeziehung der Treibhausgasemissionen bei öffentlichen Infrastrukturprojekten, <https://www.hamburg.de/klima/15015244/hamburger-klimabeirat/>

2. In Harburg gibt es eine Entlastung der B73 durch die A26-West, die als Teil einer Doppeltrasse mit der Bahn dennoch nicht zur Wohnstraße umgewandelt werden kann. Nach den Überprüfungen des Gesamtmobilitätskonzepts ermöglicht eine A26-Ost auch keinen Rückbau der jetzigen B73, weil dann der Verkehr in den Statteil hinein verlagert würde.

3. In Moorburg und Wilhelmsburg bringt eine A26-Ost keine wirkliche Entlastung der Wohngebiete. Stattdessen werden anbaufreie Straßen wie die B3 Köhlbrandbrücke oder B75 entlastet, was aber die Belastung der Bevölkerung nicht reduziert.

Die zentralen verkehrlichen und physikalischen Wirkungen nach dem von der Bundesregierung vorgelegten PRINS zeigen das Gegenteil einer Entlastung, nämlich mehr Emissionen NOx, CO, CO2, HC, Feinstaub, Schwefeldioxid.

Sämtliche monetarisierten Umweltkriterien zeigen negative Wirkungen der Autobahn. Bei den Verkehrsbelastungen zeigen sich geringere Werte in Straßen, die nicht bewohnt werden, während gerade die Wohnstraßen häufig mehr Verkehr tragen müssen. Dabei sind die mittlerweile vorgenommenen Planänderungen (Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße), die z.B. zu erheblicher Belastung der Neuenfelder Straße an der „Neuen Mitte“, der Otto-Brenner-Straße und der Kirchdorfer Straße durch Georgswerder führen, noch nicht mit gerechnet.

**Induzierter Verkehr:** Das PRINS zeigt auf, dass insbesondere beim Personenverkehr 61,71 Mio. Pkw-km/a induzierter Verkehr entsteht. Das entspricht 21.000 Fahrten auf der Trasse der A26-Ost/Tag. Die A26-Ost bringt also Straßenverkehr in die Stadt und in der Regel weiter über die Norderelbe in die Innenstadt, den es ohne die A26-Ost gar nicht geben würde. Damit belastet die A26-Ost die Stadt und entlastet sie nicht.

Von der S-Bahn verlagertes Verkehr wird zu Unrecht als induzierter Verkehr bewertet. Dabei ist von entscheidender Bedeutung, dass ein sehr großer Anteil des „induzierten Verkehrs“ tatsächlich von der S-Bahn verlagertes Verkehr ist. Denn die Verlagerung von öffentlichem Schienenpersonennahverkehr auf den MIV wird im BVWP nicht berechnet und berücksichtigt.

2.3.2 Verlagerter Verkehr		
In Tabelle 13 ist die Relevanz der <b>Verlagerungswirkungen beim Personenverkehr</b> für die im BVWP 2030 durchzuführenden Projektbewertungen dargestellt.		
Tabelle 13: Bewertungsrelevanz der Verlagerungswirkungen im Bereich Personenverkehr		
Aufnehmendes Verkehrsmittel	Abgebendes Verkehrsmittel	Bewertungsrelevanz
MIV	ÖPNV in regionalen/lokalen Relationen	Nein
	SPV	Nur bei Projekten mit den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 gemäß RIN <sup>52</sup>
	ÖSPV bei Projekten mit den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1	Nein
	Luftverkehr	Nein

Aus dem Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S.76f.

Der „induzierte Verkehr“ ist offenkundig vor allem verlagertes Verkehr von der S-Bahn und der Regionalbahn auf die Autobahn. Dieser ist aber nicht als verlagertes Verkehr erkennbar, weil der SPNV als abgebender Verkehrsträger im Unterschied zum Schienenfernverkehr nicht berücksichtigt wird: Dazu heißt es: „Untersuchungen von Infrastrukturprojekten mit regionaler/lokaler Bedeutung haben ergeben, dass Verlagerungen vom ÖPNV auf den MIV in der Regel keine bewertungsrelevante Größenordnung haben.“ (Methodenhandbuch BWVP, S.76,77)

Das führt aber dazu, dass gerade für den Fall der A26-Ost ein **Sondergutachten** einzufordern ist, weil es hier um Verlagerungen von der S-Bahn auf die Autobahn geht ist. BMVI, 2015<sup>10</sup> erläutert das so:

„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“.

**Ich beantrage daher bei der Planfeststellungsbehörde ein Sondergutachten zum induzierten Verkehr.**

#### **5.4 zur Begründung: Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens**

Die Bundesregierung hat im BVWP die Hinterlandanbindung der Seehäfen als **einzige** Begründung für den „vordringlichen Bedarf“ genannt.

Bundesregierung und Bundestag haben die Autobahn ausschließlich deshalb in den „Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft, weil: das Vorhaben wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen bedeutsam ist<sup>11</sup>.

Die entscheidende Frage für die A26-Ost ist ihre Relevanz für die Erreichbarkeit des Hafens. Das beinhaltet drei Fragen:

1. Ist die Erreichbarkeit des Hafens ohne A26-Ost nicht gesichert?
2. Trägt eine A26-Ost relevant zur Erreichbarkeit bei?
3. Gibt es die Menschen, die Stadt, das Klima und die Umwelt schonendere Alternativen?

Hamburg hatte sich in seiner Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2013 gegenüber dem Bund auf die Linienbestimmung von 2010 bezogen, in dieser auf eine Projektstudie von 2009. In dieser wiederum fanden sich von der HPA übernommene Angaben über die Hafenentwicklung, die 2007 insbesondere vom ISL prognostiziert wurden.

„Hafenverkehre: Die dynamische Entwicklung des Hamburger Hafens bedingt eine vom allgemeinen Trend abweichende Verkehrsentwicklung. Deshalb wurde speziell für die Hafenverkehre eine gesonderte Abschätzung durch die Hamburg Port Authority (HPA) vorgenommen.

Die Terminalkapazität wird unter Annahme einer jährlichen Produktivitätssteigerung von ca. 1 %, inklusive der angenommenen Terminalneubauten in Steinwerder und Moorburg **bis zum Jahr 2025 auf ca. 30 Mio. TEU anwachsen.**

Beim Modal-Split wird der Lkw gegenüber der Bahn deutliche, gegenüber dem Feederschiff geringe Einbußen hinnehmen. Der Binnenschiffsanteil wird ebenfalls wachsen, ist jedoch in seiner absoluten Größe von untergeordneter Bedeutung.

Unter Bewertung all dieser Effekte wurde ein Containeraufkommen von 7,8 Mio. TEU für den Straßenverkehr

<sup>10</sup> BMVI 2015: Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, S.12

<sup>11</sup> PRINS Entwurf BVWP 2030-Projekt A26-G10-HH, in der revidierten, der Kabinettsentscheidung und der Bundestagsentscheidung zugrunde liegenden Fassung. Im Entwurf waren noch weitere Gründe genannt: vergleichsweise hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis (PRINS-Entwurf), weit fortgeschrittener Planungsstand (PRINS-Entwurf), sehr hohe städtebauliche Bedeutung (Referentenentwurf, Zeile zur A26-Ost). Diese Gründe haben sich aufgrund der Eingaben als nicht tragfähig erwiesen und wurden zu Recht gestrichen.

angesetzt. Dies ist nach derzeitigen Erkenntnissen im Hinblick auf den Straßengüterverkehr eine konservative Abschätzung.<sup>12</sup>

Ist diese der Planung zugrunde liegende Prognose von 2007 für eine Entscheidung über die Notwendigkeit einer neuen Autobahn im Jahr 2022 tragfähig?

Tatsächlich hat der Containerumschlag nie die 2007 fast erreichte Schwelle von 10 Mio. TEU überschritten. Dies ist auch in der Zukunft nicht zu erwarten, auch wenn es Prognosen mit einem Spielraum bis 13 oder 14 Mio. TEU gibt. Die geplante Hafenkooperation Bremen-Hamburg-Wilhelmshaven dürfte zu einer neuen Arbeitsteilung führen, bei der Wilhelmshaven in stärkerem Maße als bisher die sehr großen Containerschiffe aufnimmt.

## 5.5 zur Begründung: Schaffung eines redundanten Straßennetzes

Die DEGES propagiert die A26-Ost als alternative Trasse zu einer gesperrten Köhlbrandbrücke. Diese Sperrung sei aufgrund des Bauzustandes der Köhlbrandbrücke zu erwarten, bis dann eine neue Brücke gebaut würde. Dieses Szenario ist kaum denkbar, wenn Hamburg und die HPA der bisherigen Planung folgt, die neue Köhlbrandquerung (Brücke oder Tunnel) jetzt zu beginnen und bis 2035 eine neue Querung fertig zu stellen. Allerdings hat Hamburg auch schon 2005 mit dem Gedanken gespielt, die Köhlbrandbrücke ganz oder für den schweren Verkehr zu sperren, damit es genügend Verkehr auf einer Hafenspanne als ÖPP-Modell gäbe.

Tatsächlich gibt es bereits seit Fertigstellung der neuen Rethelbrücken sowie der zweiten Kattwykbrücke eine Redundanz der Routen im Hafenbereich östlich des Köhlbrands.

## 5.6 Ergebnis: Keines der Argumente für eine A26-Ost ist schlüssig und überzeugend.

Entscheidend ist, dass das Hauptargument des Bundes, die Hinterlandanbindung des Seehafens, angesichts der Aufstufung der Köhlbrandquerung zur Bundesstraße 3 in keiner Weise für die A 26-Ost trägt.

Damit gibt es keinen vernünftigen Grund, eine Autobahn zu bauen.

## 6 ERFORDERLICH IST DIE NACHPRÜFUNG DER LINIENBESTIMMUNG DER GANZEN TRASSE DER A26-OST VON MOORBURG BIS STILLHORN

Das Bundesverwaltungsgericht stellt in seinem Urteil vom 10.4.1997 folgenden Leitsatz auf:

„Etwaige Abwägungsmängel auf der Stufe der Linienbestimmung schlagen auf ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren durch und können, sofern sie nicht behoben werden, von Planbetroffenen geltend gemacht werden.“

Amtlicher Leitsatz in BVerwG 4 C 5/96

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.

Eine Änderung der **Flächennutzungsplanung**, die erst im Nachgang zur Planfeststellung oder sogar zum Bau des Abschnitts 6a durchgeführt würde, widerspräche dem rechtlichen Anspruch der

<sup>12</sup> DEGES, Juni 2009a

Öffentlichkeit und der Verbände, ihre Belange rechtswirksam zur Geltung bringen zu können, bevor unzulässig Fakten geschaffen werden. Die Feststellung der Planung des Abschnitts 6a 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.

Ich mache daher grundlegende Mängel auf der Stufe der Linienbestimmung geltend, die zu einer Zurücknahme der Linienbestimmung vom 15.2.2011 führen müssen.

## **ANTRÄGE**

Aus dieser Stellungnahme ergeben sich folgende Anträge an die Planfeststellungsbehörde

### **1. ES WIRD EINE NEUE LINIENBESTIMMUNG BEANTRAGT.**

Die Linienbestimmung von 2010 ging von Voraussetzungen aus, die überholt sind.

Die Haupthafenroute mit der Köhlbrandbrücke war bis zur Auflösung des Freihafens 2013 eine interne Straße des Hafens, die vom Autobahnnetz durch eine Zollgrenze getrennt war. Planungen zur Nordtrasse der Hafenuferspanne und zur Sanierung der Köhlbrandbrücke liefen daher parallel. Jetzt ist der westliche Teil der Haupthafenroute eine weitgehend anbaufreie Bundesstraße, die nach dem Vorschlag der DEGES zu einer Stadtautobahn zwischen A7 und A1/A255 über die AS Georgswerder der B75 entwickelt werden soll<sup>13</sup>. Im Linienbestimmungsverfahren von 2010/2011 sollte die Nordtrasse in einem Autobahndreieck mit der Wilhelmsburger Reichsstraße münden, was nach dem Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht mehr möglich ist. Die städtebaulichen Vorhaben der IBA Hamburg im Norden Wilhelmsburgs sind daher unabhängig von einer verlängerten B3.

Notwendig ist eine Linienbestimmung, die die Planungen sowohl für eine A26-Ost, als auch für die B3/Haupthafenroute umfasst. Dabei gibt es theoretisch die Varianten:

- zwei parallele Bundesfernstraßenquerungen des Köhlbrands: im Norden B3 und im Süden A26
- eine Bundesfernstraßenquerung im Norden
- eine Bundesfernstraßenquerung im Süden
- keine Bundesfernstraßenquerung (Nullvariante oder eine Null-Plus-Variante , beispielsweise mit Maßnahmen im Umweltverbund)

Die Linienbestimmung . muss eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung enthalten und eine Berechnung der monetären Kosten, aber auch der Treibhausgasbelastungen im Lebenszyklus der Straßen.

---

<sup>13</sup> <https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/degess-verkehrsuntersuchung-zur-aufstufung-der-haupthafenroute?forceWeb=true>

## 2. DER VORHABENTRÄGER LEGT EINE NEUE VERKEHRSUNTERSUCHUNG MIT EINEM KLIMASCHUTZSZENARIO<sup>14</sup> VOR.

Wird der 2016 verabschiedeten BVWP 2030 mit seinen Projekten und Prognosen realisiert, können die verfassungsrechtlich verankerten Klimaschutzziele nicht erreicht werden. Das hat ein Klimaschutzzszenario der für die BVWP-Prognosen zuständigen Institute ergeben. Das Klimaschutzzszenario hat vor allem für Baden-Württemberg verkehrsträgerübergreifend untersucht, welche realisierbaren Veränderungen in der Straßen-, Eisenbahn- und Wasserwege-Infrastruktur, den Takten und Angeboten des ÖPNV, sowie den Bedingungen des Fuß und Radverkehrs erfolgen müssen, damit der Verkehr den Klimaschutzzielen entspricht<sup>15</sup>.

Notwendig ist ein realisierbares Klimaschutzzszenario für Hamburg.

Dazu sind die Wirkungen des BVWP-Programms und der Maßnahmen des Mobilitätsprogramms<sup>16</sup> im Hinblick auf die Klimaziele Hamburgs zu untersuchen. Wegen des hohen Anteils an die Kapazität der Straßen erweiternden Projekte ist nicht damit zu rechnen, dass die notwendige Reduzierung des Straßenpersonen- und Güterverkehrs und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene sowie vom MIV auf den ÖPNV in ausreichendem Maß gelingt.

Erforderlich ist es deshalb ein alternatives Klimaschutzzszenario aufzustellen. Dabei sind vor allem gegenüber großen und zumeist erheblich CO<sub>2</sub> ausstoßenden Infrastrukturprojekten schnell umsetzbare kleinere Vorhaben auf den Weg zu setzen:

Beispiele:

- Nutzung von vorhandenen Bahnstrecken (etwa im Hafen) auch für Personen- und Güterverkehr, der bisher allein auf die Gleise der DB angewiesen ist (Beispiel Bypass-Strecke für den Güter- und Personenverkehr über die Kattwykbrücke)
- neue Haltestellen wie Bostelbek,
- Express-Buslinien,
- Widmung von Fahrspuren für Busse und anderen Mikro ÖV,

---

<sup>14</sup> Der Mobilitätsmasterplan für Österreich geht von folgendem Zielbild für 2040 aus.

„Jänner 2040, das Ziel ist erreicht: Wir gestalten unser Leben und Wirtschaften so, dass zukünftige Generationen ein gutes Leben in einer intakten Umwelt führen können, ohne dabei von Kohle, Öl, Erdgas oder Atomkraft abhängig zu sein. ...

Lokales Wirtschaften, eine bedürfnisorientierte Siedlungsentwicklung und die Stärkung von Stadt- und Ortskernen ermöglichen kurze Wege, die bequem zu Fuß oder mit dem Rad, oder in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. In der Stadt wurde begrenzter Raum neu verteilt. Bessere Angebote von Bus und Bahn und neue, flexible Mobilitätsangebote sorgen in Stadt und Land für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl. Wo ein eigenes oder geteiltes Auto gebraucht wird, fährt dieses elektrisch mit Energie erzeugt aus Wasserkraft, Sonnen- oder Windenergie.

Güter und Produkte sind langlebig und werden wo immer möglich auf der Schiene oder Wasserstraße transportiert. Transporte auf der Straße erfolgen klimaneutral, erneuerbar und energiesparend. Dienstreisen werden mit Bus, Bahn und dem E-Auto in Fahrgemeinschaften durchgeführt oder durch Videokonferenzen ersetzt. Der Ausbau eines attraktiven und komfortablen Nachtzugangebots, schnelle Zugverbindungen auf Hochleistungsstrecken und intermodale Verkehrsangebote haben Flugreisen vermehrt durch andere öffentliche Verkehrsmittel ersetzt. Das Fliegen kommt ohne Erdöl aus.

... Wir entwickeln unser Mobilitätssystem kontinuierlich weiter und lernen laufend aus den Erfahrungen der Vergangenheit für die Zukunft. Wir nutzen die Möglichkeiten der Digitalisierung für nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen. Zudem sind wir offen für neue Ideen und alternative Lösungspfade und schaffen Platz für Neues.“ (Bundesministerium Klimaschutz Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich – Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor, <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html> )

<sup>15</sup> [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzzszenario\\_Schlussbericht\\_P2\\_Teil\\_1.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzzszenario_Schlussbericht_P2_Teil_1.pdf) , [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzzszenario\\_Schlussbericht\\_P2\\_Teil\\_2.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Klimaschutzzszenario_Schlussbericht_P2_Teil_2.pdf)

<sup>16</sup> Mobilitätsprogramm 2013, Datenblätter 2020, <https://www.hamburg.de/contentblob/14274324/7d5dcfd33c3add1bbb02e9a6ad10a5/data/mobilitaetsprogramm-2013-datenblaetter-2020.pdf>

- Neue Verbindungskurven etwa zwischen der S3 aus und nach Harburg und der Ahrensburger S4 nach und aus Rahlstedt,
- Nutzung der Güterumgebungsbahn auch für Personenverkehr,
- engere Taktung von Schnellbahnen,
- bessere Anbindung der Stationen in der Metropolregion mit Rad- und Fußwegen,
- Fahrplanmäßige Verknüpfungen,
- Stadtbahnlinien auf Straßenflächen in Hamburg und in der Region,
- Köhlbrandquerung und A26 zu einer Straße zusammenführen.

Was ist, wenn alle Projekte des BVWP 2030 in Hamburg umgesetzt werden?

- Die geplanten Ausbauten der A23, A1 Ost, A1 Süd (im BVWP nur im weiteren Bedarf), A7 Nord und Süd, neue A26 West sowie neue B3 Köhlbrandquerung bringen viel mehr Straßenverkehr auch in die innere Stadt.
- Im Schienenverkehr sind wenige Verbesserungen in Sicht (S4, S-Bahn statt AKN, vielleicht S32).
- Der Hafentunnel-Ausbau ist einstweilen durch den Geplanten Bau der A26-Ost blockiert,
- es gibt vage Überlegungen zu einer im Tunnel liegenden S Bahn Hauptbahnhof – Altona-Nord/ Diebsteich,
- keine Stadtbahn,
- einige neue X-Bus-Linien und,
- durchaus bemerkenswert, Wege zu einem Hamburg-Takt.
- Eventuell ist ein Teil der U5 gebaut.

Damit sind die Voraussetzungen für den Klimaschutz (Weniger MIV, Verlagerung von Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und das Wasser, Antriebswechsel soweit als möglich) kaum erreichbar.

Man muss also auf eine Reihe von neuen Autobahnen und Autobahnspuren verzichten und zugleich schnell die Belastung mit motorisiertem Verkehr eindämmen.

- Dafür ist es wichtig, vorhandene Gleisverbindungen wie die Hafentunnel intensiver zu nutzen, z.B. mit einer Bypass-Strecke für Personen- und Güterverkehr über die Kattwykbrücke, Stationen neu zu bauen und das Stadtbahn-Programm wieder aufzunehmen.
- Der Straßenverkehr im Hafen kann durch Umfuhren auf der Schiene reduziert werden, wie es die Koalitionsprogramme von SPD und Grünen 2015 und 2020 angedacht haben,
- der Leercontainertransport kann ebenfalls weitgehend über die Schiene abgewickelt werden.
- Der Transport über das Wasser mit einer Container Barge ist möglich.
- Viele andere Ideen aus einem Programm der LAG Verkehr der den Verkehrssenator stellenden Grünen können geprüft und ggf. übernommen werden<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Positionspapier der LAG Mobilität und Verkehr, Hamburg, Stand vom 14.01.2022. Neubau der A26-Ost Hafentunnel Hamburg, [https://beschluss.gruene-hamburg.de/wp-content/uploads/2022/02/LAG\\_Mobilitaet\\_Positionspapier\\_A26\\_Ost\\_V1.2.pdf](https://beschluss.gruene-hamburg.de/wp-content/uploads/2022/02/LAG_Mobilitaet_Positionspapier_A26_Ost_V1.2.pdf)

### **3. DER VORHABENTRÄGER LEGT EINE NEUE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG VOR, DIE DEN KLIMASCHUTZ MIT UMFASST.**

Das Schutzgut Klima wird in der UVP zur A26-Ost nahezu ausschließlich auf den lokalen Raum bezogen behandelt.

Es fehlt in der UVP eine Auseinandersetzung sowohl mit der Eindämmung des Klimawandels als auch der Anpassung an den Klimawandel. Sie muss aber nach der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates (2014/52/EU)<sup>18</sup> in die UVP aufgenommen werden. Darin ist es notwendig, die Treibhausgasemissionen des konkreten Projekts A26-Ost während des gesamten Lebenszyklus der A26-Ost von ihrer Planung, Bau Betrieb bis zu ihrem möglichen Rückbau zu ermitteln.

Dabei sind die Leitlinien der EU anzuwenden<sup>19</sup>: Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027. „Für die Beurteilung der THG-Emissionen soll – analog zu den Anforderungen der European Commission Notice hinsichtlich der Prüfung der Klimawirkung von Infrastrukturvorhaben (EC 2021d) – ein Lebenszyklusansatz gewählt werden. Dieser Ansatz ermöglicht die tatsächliche Beurteilung der THG-Effekte eines Vorhabens. Die Untersuchung soll die Emissionen der Bauphase, der Nutzung sowie der Entsorgung im Sinne einer Kreislaufwirtschaft umfassen“.<sup>20</sup>

Angesichts der geplanten Lage der A26-Ost im tiefliegenden Bereich an und zwischen den Elbarmen muss auch nachgewiesen werden, dass das Projekt an den fortschreitenden Klimawandel und die damit verbundenen Veränderungen der Wasser- und Bodenverhältnisse angepasst wird, die Trasse funktionsfähig bleibt und keinerlei Schädigungen für Menschen, Natur und Umwelt entstehen können.

### **4. DER VORHABENTRÄGER LEGT EINE REALISTISCHE NUTZEN–KOSTEN BERECHNUNG VOR.**

Die Kosten der geplanten A26-Ost haben sich von 861 Mio. Euro im 2016 verabschiedeten BVWP 2030 auf über 1.800 Mio. Euro mehr als verdoppelt. Die neue Köhlbrandquerung der B3 soll in der vom Senat bevorzugten Tunnelvariante ca.3,2 Mrd. Euro kosten, noch ohne die Kosten für eine Aufstufung des Veddeler Damms zur Bundesstraße / Stadtautobahn und einen Tunnel zur A255/A1.

Es muss für alle möglichen Varianten eine realistische Nutzen-Kosten-Berechnung vorgelegt werden.

Induzierter Verkehr darf dabei nicht als Nutzen berechnet werden.

Die verursachten Klimaschadkosten sind in der Projektbeurteilung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse zu berücksichtigen. Dabei sind die Kosten anhand der jedes Jahr steigenden THG Schattenpreise einzusetzen<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32011L0092>

<sup>19</sup> Europäische Kommission, Technische Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2021:373:FULL&from=EN>

<sup>20</sup> Umweltbundesamt (Österreich): Evaluierung hochrangiger Strassenbauvorhaben in Österreich. [https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub\\_id=2403&cHash=aa38b1e5fe471fc7d360a70089a08eb6](https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub_id=2403&cHash=aa38b1e5fe471fc7d360a70089a08eb6)

<sup>21</sup> EU-Kommission 2021, Technische Leitlinien..., S.26ff.