

Stephan Zins
Moorburger Burgweg 2
21079 Hamburg

Stephan Zins • Moorburger Burgweg 2 • 21079 Hamburg

Behörde für Wirtschaft und Innovation
Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

25.03.2022

**Planänderung der A26 Ost Abschnitt 6a (VKE 7051), AK HH-Hafen (A7) bis AS HH-Moorburg:
Meine Einwendungen gegen die Planung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin vom Bau und vom Betrieb der geplanten A 26 Ost betroffen und erhebe Einwendungen gegen die vorgenannte Planung. Ich benenne und begründe diese wie folgt:

Die Zusage der Bundesrepublik Deutschland, ehrgeizige Anstrengungen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu unternehmen, ist seit der Ratifizierung und dem Inkrafttreten des Übereinkommens von Paris („Pariser Klimaschutzabkommen“) im November 2016 rechtlich verbindlich. Die geplante Autobahn A26-Ost steht dem Ziel, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu vermindern, wegen der beim Bau und dem Betrieb verursachten Erzeugung erheblicher zusätzlicher Emissionen klimaschädlicher Gase diametral entgegen und darf daher nicht realisiert werden.

Das am 18.12.2019 in Kraft getretene Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) soll die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie der europäischen Zielvorgaben gewährleisten. Das wesentliche Ziel ist, die bundesweiten Treibhausgasemissionen schrittweise zu reduzieren.

Entgegen der Behauptung der Planverfasser geht es bei der Prüfung der Planung A 26 Ost nicht nur darum zu prüfen, wie sich klimaschädliche Treibhausgasemissionen des Vorhabens reduzieren lassen (UI-01A Ziffer 5.12), sondern grundsätzlich zunächst um die Frage, ob die Mobilitäts- und Transportbedarfe nicht auch durch weniger klimaschädliche Alternativen ebenso erfüllt werden können. Diese Prüfung ist bei der vorliegenden Planung nicht erfolgt.

Dass die Planung extrem klimaschädlich ist, belegt die Projektdokumentation des Projektinformationssystems zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS, Projektnummer A26-G10-HH). Laut Projektbericht werden von der A26-Ost 61,71 Mio. Pkw-km jährlich neu erzeugt (induzierter Verkehr) und 6,31 Mio. Pkw-km vom Öffentlichen Verkehr auf die Straße verlagert (Modal-verlagerter Verkehr). Die hierdurch hervorgerufenen zusätzlichen Emissionen an Kohlendioxid werden mit jährlich 13.907,356 t angegeben. Die geplante Autobahn würde also allein durch ihre Existenz enorme zusätzliche Mengen an klimaschädlichen Gasen erzeugen, die ohne sie nicht entstehen könnten.

Die sogenannte „graue Energie“, das heißt der Energieeinsatz und der Treibhausgasausstoß für die Rohstoffgewinnung, die Herstellung und den Transport der benötigten Baumaterialien sowie für die Durchführung der Bauarbeiten sind hierbei noch gar nicht berücksichtigt. Wegen der geplanten Bauweise der A 26 Ost mit ihrem besonders hohen Anteil an Ingenieurbauwerken (Süderelbebrücke, Aufständigung des gesamten Abschnitts 6b, Tunnellage des Abschnitts 6c) entstehen beim Bau unverhältnismäßig große Mengen an „grauem“ CO₂, weil für die Konstruktion der Brücken, der Aufständigung und des Tunnels erheblich mehr Beton verarbeitet werden muss, als bei vergleichbaren Vorhaben üblich. Der Hauptbestandteil Zement ist in der Herstellung besonders klimaschädlich, dessen Verwendung ist daher möglichst zu vermeiden.

Bei der Berechnung der baubedingten CO₂-Emissionen wird in der vorliegenden Planung nur der Brennstoffeinsatz der Bauwirtschaft berücksichtigt, nicht jedoch der Energieeinsatz bei der Bereitstellung der erforderlichen Rohstoffe und bei der Herstellung der Baustoffe und Bauteile. Unter Verweis auf den Europäischen Emissionszertifikatehandel (EU-ETS) wird die Verantwortung für die CO₂-Emissionen, die bei der emissionsintensiven Vorproduktion der Bauprodukte und Halbstoffe entstehen, allein der Verantwortung der Bauindustrie zugeschoben (UI-01A, Ziffer 5.12.3).

Doch die Bepreisung der Emissionen der Baustoffherzeugung verhindert ja nicht die realen Emissionen der Baustoffherzeugung, die für den Bau der A 26 Ost erforderlich ist. Ohne den Bau der A 26 Ost werden die damit verbundenen Baustoff-bedingten Treibhausgase erst gar nicht erzeugt. Wegen dieses direkten kausalen Zusammenhangs des geplanten Autobahnbaus mit den Baustoff-bedingten Treibhausgasemissionen ist deren Nicht-Berücksichtigung bei der Bilanzierung der sogenannten „grauen Energie“ sachlich nicht gerechtfertigt und widersinnig.

Die Zerstörung der Moorböden südlich Moorburgs, die ein wichtiges Speichermedium von CO₂ darstellen, wird von den Planverfassern unzulässig relativiert. Der geplante Einbau der Böden zur Verfüllung von Gräben etc. wird als „klimaneutraler Wiedereinbau“ bezeichnet, obwohl die mittel- bis langfristige Mineralisierung der zerstörten Moorböden durch diese Verwertungsmethode mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht verhindert werden kann. Mit der unbelegten Behauptung, detaillierte Bilanzen zur Freisetzung von CO₂ seien „bei Einzelbauvorhaben nicht notwendig und zielführend“, wird die klimaschädliche Wirkung der baubedingten Zerstörung des Moorburger Niedermoores in Abrede gestellt.

Die weitere Behauptung, durch „umfangreiche trassennahe Maßnahmen“ und „umfangreiche Gehölzpflanzungen“ würden landnutzungsbedingte CO₂-Emissionen gemindert „bzw. auf lange Sicht sogar ausgeglichen“, ist eben nicht durch eine Bilanzierung nachgewiesen und daher eine bloße Schutzbehauptung, die von der Klimaschädlichkeit des Autobahnbaus ablenken soll.

Das Kapitel „Berücksichtigung von Klimaschutzvorgaben“ kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen zusammenfassend nur als Versuch angesehen werden, dem formalen Erfordernis Genüge zu tun. Bei genauer Analyse der im Erläuterungsbericht ergänzten Passagen wird jedoch offenbar, dass die Klimaschädlichkeit der Planung gezielt verschleiert werden soll. Nur bei genauer Bilanzierung aller mit dem geplanten Bau der A 26 Ost einhergehenden Emissionen klimaschädlicher Gase kann eine sachgerechte Bewertung der Planung erfolgen. Daher fordere ich die umfassende Bilanzierung der Treibhausgasemissionen, die bei der Herstellung der benötigten Baustoffe, bei der Bauausführung, beim Betrieb und bei der Unterhaltung der A 26 Ost anfallen würden. Da die Autobahnplanung in die Bauabschnitte 6a, 6b und 6c aufteilt wurde und nicht gesichert ist, dass die Gesamtbaustrecke festgestellt und realisiert werden wird, muss die Bilanz auch für die jeweiligen Teilabschnitte aufgestellt werden.

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. Zumal sie nach den bisherigen Berechnungen zusammen mehr als 5 Mrd. Euro kosten sollen: 1,85 Mrd für die A26-Ost, 3,2 Mrd. Euro für einen Köhlbrandtunnel.

Die Linienbestimmung der Gesamttrasse der A-26 Ost hat keine raumordnungsrechtliche Grundlage. Die Autobahnplanung A26-Ost ist in erheblichem Maß raumbedeutsam, sie muss daher in einem öffentlichen Raumordnungsverfahren festgelegt werden. Im Stadtstaat Hamburg erfolgt dies auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Der gültige Flächennutzungsplan enthält die geplante Trasse der A26 Ost jedoch nicht und der Öffentlichkeit und den Verbänden war kein Rechtsbehelf gegen die raumordnerische Überplanung der Fläche mit einer Bundesautobahn möglich.

Die Ergebnisse eines vorgeschalteten Raumordnungsverfahrens (bzw. hier der Flächennutzungsplanung) konnten demnach bei der Linienbestimmung der A26-Ost gar nicht berücksichtigt werden, wie dies gemäß § 16 Abs. 2 FStrG vorgeschrieben ist.

Eine Änderung der Flächennutzungsplanung, die erst im Nachgang zur Planfeststellung oder sogar zum Bau von Teilabschnitten 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 ohne eine diesbezügliche Flächennutzungsplanung wäre rechtsfehlerhaft, da eventuell abweichende Ergebnisse der raumordnerischen Planung der Freien und Hansestadt Hamburg nicht mehr berücksichtigt werden könnten. Die grundsätzliche Vorrangstellung der Bundesplanung gegenüber der Landesplanung gemäß § 16 Abs. 3 FStrG bleibt davon unberührt, nicht jedoch die konkrete Festlegung der Trasse im städtischen Raum.

Die Abschnittsbildung der A 26 Ost in die Abschnitte 6a, 6b und 6c ist unzulässig. Mit der Feststellung der Planung des Abschnitts 6a wird zugleich die Vorfestlegung für die Weiterführung der A26 Ost mit den geplanten Folgeabschnitten 6b und 6c getroffen, da alternative Planungen und Trassierungen der Folgeabschnitte aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte nicht mehr möglich wären. Die Folgeabschnitte würden bereits zum Zeitpunkt der Feststellung des Abschnitts 6a vorfestgelegt.

Die Bildung der Abschnitte macht es daher unmöglich, vor der endgültigen Festlegung der Folgeabschnitte rechtswirksam Einwendungen gegen diese zu erheben. Die mit der vorliegenden Planung vollzogene Abschnittsbildung hebelt damit die Möglichkeit aus, die im Planungsrecht vorgesehenen Rechtsmittel gegen die Linienbestimmung und gegen weitere Planinhalte der Folgeabschnitte in Anspruch nehmen zu können. Der durch Art. 19 Abs. 4 GG gewährleistete Rechtsschutz wird damit faktisch unmöglich gemacht. Die Abschnittsbildung muss daher als rechtsfehlerhaft bezeichnet werden.

Zur Wahrung des rechtlichen Anspruchs der Betroffenen der Folgeabschnitte ist daher die Zusammenführung der jetzigen Planungsabschnitte zu einem Gesamtabschnitt erforderlich.

Die Aufteilung des Gesamtabschnitts der A26 Ost in die Abschnitte 6a, 6b und 6c ist zudem nicht hinreichend begründet und daher unzulässig. Der Abschnitt 6a weist entgegen der Behauptung der Planverfasser keine eigenständige Verkehrsfunktion auf. Der Bau des Abschnitts 6a hat ohne den gleichzeitigen Bau des Folgeabschnitt 6b keine verkehrliche Wirkung, die nicht bereits jetzt von den vorhandenen Straßen in gleicher Verbindungsfunktion und Leistungsfähigkeit erbracht würde. Die Abschnittsbildung wird nur aufgrund baulicher Kriterien begründet (UI-01A Erläuterungsbericht, Ziffer 8). Da der Bau des Abschnitts 6a parallel zur Stadtstraße Fürstenmoordamm keine eigene Verbindungsfunktion erfüllt und keine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im betroffenen Bereich bewirkt, muss ihm eine eigenständige Verkehrsfunktion abgesprochen werden. Die folgenden Ausführungen belegen dies:

Die Anbindung der westlichen Stadtteile und der Innenstadt von Harburg an die A7 ist derzeit mit den Anschlussstellen Heimfeld und Hausbruch gewährleistet. Diese Anschlussstellen und die Straßenverbindung in die Innenstadt von Harburg über die Stader und die Buxtehuder Straße bzw. Fürstenmoordamm/Moorburger Straße/Seehafenstraße würden auch beim Bau der A 26 Ost unverändert bestehen bleiben. Die Erschließung der Innenstadt von Harburg über die geplante A 26 Ost ist nicht geplant und wäre wegen ihrer Lage nördlich der Süderelbe ohnehin nicht möglich.

Die Erschließung Moorburgs von der A 7 aus erfolgt derzeit über die Anschlussstellen Hausbruch und Heimfeld. Die diesbezüglichen Verbindungsstraßen Fürstenmoordamm, Moorburger Hauptdeich, Stader Straße, Moorburger Bogen, Georg-Heykenstraße und die Waltershofer Straße müssten zur Aufrechterhaltung ihrer Funktion auch beim Bau der A 26 Ost in ihrem Querschnitt und ihrer Leistungsfähigkeit unverändert bleiben.

Die Erschließung des Harburger Hafens und des Binnenhafens sowie der nördlichen Stadtteile von Harburg und der Gewerbegebiete rund um Großmoorbogen, Großmoordamm und Neuländer Straße von der A 7 aus ist mit der Anschlussstelle Hausbruch gewährleistet. Die verkehrliche Anbindung erfolgt über den Fürstenmoordamm, den Moorburger Bogen, die Moorburger Straße und die Seehafenstraße und weiter über die Hannoversche Straße. Die Anschlussstelle Hausbruch und die genannten Straßen würden beim Bau der A26 Ost unverändert bestehen bleiben und ihre Erschließungsfunktion behalten.

Der geplante Abschnitt 6a würde am Moorburger Hauptdeich mit der neuen Anschlussstelle HH-Moorburg enden. Der Verkehr, von der A7 und dem geplanten Autobahnknoten AK HH-Süderelbe kommend, würde am Ende des Planungsabschnitts (Anschlussstelle HH-Moorburg) in die zweistreifige Straße Moorburger Hauptdeich überführt. Die weiterführenden Straßen in Richtung Hafengebiet nördlich der Süderelbe und in Richtung Harburg sind ebenfalls nur zweistreifig, ein Ausbau ist nicht vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit bliebe gegenüber dem jetzigen Zustand unverändert.

Die Behauptung in der Verkehrsuntersuchung der PTV Transport Consult GmbH vom August 2016 (U 21, S. 57), dass zwischenzeitliche Ausbauabschnitte „als leistungsfähige Erschließungsachse für das Hafengebiet dient“, ist nachweislich falsch, da die weiterführenden Stadtstraßen des Abschnitts 6a wie oben dargelegt keine Erhöhung der Leistungsfähigkeit gegenüber dem jetzigen Straßennetz ermöglichen.

Die Formulierung, dass „Quell-/Zielverkehre des südlichen Hafengebiets ... von den vorhandenen Ost-West-Achsen (Fürstenmoordamm / Moorburger Elbdeich, Kattwykdamm, B 73) auf die A 26 Ost verlagert und dort gebündelt“ würden, dokumentiert lediglich die Tatsache, dass vorhandener Verkehr auf der kurzen Strecke zwischen der AS Hausbruch und dem Moorburger Hautdeich auf die A 26 Ost 6a umgeleitet würde. Dies bringt verkehrlich jedoch keinerlei Vorteile und begründet keinesfalls das Erfordernis zum Bau des geplanten Autobahntorsos Abschnitt 6a.

Die bestehenden straßenverkehrlichen Beziehungen und die Leistungsfähigkeit der Erschließung Moorburgs, Harburgs und des Hafens würden durch den Bau des Abschnitts 6a nicht verändert und die Leistungsfähigkeit insgesamt nicht erhöht. Dies wird auch durch das neue Verkehrsgutachten ausdrücklich bestätigt (UI-21. PGT Dez. 2021, Ziffer 5.1.2). Hier heißt es: „Die vollständig durchgebundene A26 besitzt einerseits eine wichtige Erschließungsfunktion für das Hafengebiet...), d.h. die Erschließungsfunktion für den Hafen wird nur bei einem vollständigen Bau der A 26 Ost zwischen A / und A 1 erreicht, nicht jedoch bereits beim Bau des Abschnitts 6a. Schon in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung vom Aug. 2016 (Unterlage U 21) heißt es: „Die Untersuchungen der Planfälle 1-5 zeigen, dass die A 26 Ost erst im endgültigen Ausbau vom AK HH-Süderelbe an der A 7 bis zum AD/AS HH-Stillhorn an der A 1 eine wichtige Bedeutung für die überregionalen Verkehre erhält“.

Der Bau des Abschnitts 6a hat daher keine eigenständige zusätzliche Verkehrsfunktion, die vom bestehenden Straßennetz nicht bereits jetzt abgebildet und in gleicher Leistungsfähigkeit sichergestellt wird.

Bei der Darstellung der Umweltauswirkungen der Planung des Abschnitts 6a wird als Beleg der vermeintlich positiven verkehrlichen Wirkungen auf die Verkehrsprognose (UI 01A, Ziffer 5.1.2) verwiesen. Explizit aufgeführt werden hier jedoch nur die Wirkungen für den Planfall 1 (endgültiger Ausbau der A 26 Ost vom AK HH-Hafen bis zum AS/AD HH-Stillhorn einschließlich A 26 West AS Neu-Wulmstorf – AK HH-Hafen), nicht jedoch explizit auch die verkehrlichen Prognosedaten des Planfall 2 (Abschnitt 6a).

Eine positive verkehrliche Wirkung der A 26 Ost Abschnitt 6a ist rechnerisch nicht nachgewiesen, auch das neue Verkehrsgutachten (UI-21-PGT Dez. 2021) beinhaltet nur die verkehrlichen Prognosedaten des Planfall 1, d.h. die prognostizierten Verkehrsdaten, die für den endgültigen Ausbau aller Abschnitte 6a, 6b und 6c erwartet werden. Die Beurteilung der verkehrlichen Wirkung allein des Abschnitts 6a ist daher nicht möglich und das Erfordernis zum Bau von Abschnitt 6a nicht nachgewiesen.

Das Weglassen der Prognosedaten des Abschnitts 6a („Planfall 2 – NOCH NICHT BERECHNET“, UI-21 Ziffer 5) kann als bewusste Täuschung verstanden werden, da diese Daten bestätigen würden, dass der Abschnitt 6a allein keine verkehrliche Wirkung entfalten kann, die über die Verbindungsfunktionen und die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes hinausgeht.

Die behaupteten Entlastungswirkungen bestehender Beeinträchtigungen entlang der B 73 südlich des Planungsgebietes werden laut Verkehrsuntersuchung erst bei der vollständigen Fertigstellung und Inbetriebnahme aller Abschnitte 6a-c erwartet. Die behauptete Entlastungswirkung kann daher nicht als Begründung für das Erfordernis des Abschnitts 6a herangezogen werden.

Die auch im neuen Erläuterungsbericht des Vorhabens aufgeführten Projektziele (UI-01A, Ziffer 2.4.1)

- Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz
- Bündelung des West-Ost-Verkehrs und der weiträumigen Hafenverkehre
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens

können mit dem Bau des Abschnitts 6a nicht erreicht werden, sondern erst mit der Vollendung aller Abschnitte und mit der Inbetriebnahme der Anbindung an die A 1.

Die im weiteren aufgeführte Begründung des Vorhabens A 26 Ost Abschnitt 6a „Mit ihrer überregionalen Netzfunktion und ihrer Lage südlich des Stadtzentrums im Hafengebiet ist die neue A 26 Ost die einzige West-Ost-Autobahn im Stadtgebiet“ ist völlig abwegig, da mit dem Abschnitt 6a keine West-Ost-Verbindung hergestellt wird und deshalb dieser Abschnitt auch keine überregionale Netzfunktion einnehmen kann.

Das genannte Ziel „Bündelung des West – Ost Verkehrs“ kann vom Abschnitt 6a wegen seines geplanten Bauendes am Moorburger Hauptdeich ohnehin nicht geleistet werden, aber auch für den Gesamtabschnitt 6a-c kann dieses Ziel nicht als Begründung für das Erfordernis herangezogen werden. Die Abwicklung und Bündelung des West – Ost Verkehrs wird bereits über das Maschener Autobahnkreuz sichergestellt.

Die erwartete Verkehrsverlagerung von bestehenden Bundesfernstraßen auf die A 26 Ost wird ausweislich der veröffentlichten Präsentationsunterlage des Pressegesprächs der BWVI und der DEGES vom 12.10.2016 explizit bestätigt. Die „hohe Bedeutung als Bundesfernstraße“ wird in dieser Unterlage mit dem „großen Anteil an Durchgangsverkehr, je nach Abschnitt zwischen 37 % und 55 %“ begründet. Diese Verkehrsanteile würden ohne Bau der A 26 Ost weiterhin auf den vorhandenen Bundesfernstraßen abgewickelt werden.

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). Die Abschnittsbildung ist daher unzulässig und die Feststellung der Planung des Abschnitts 6a wäre rechtsfehlerhaft.

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.

Der Bedarf der A 26 Ost wurde im Linienbestimmungsverfahren auf der Grundlage völlig veralteter und erheblich überzogener Prognosedaten bzgl. des Verkehrsaufkommens und des Hafenumschlags begründet.

Die jetzt vorgelegte rechnerische Fortschreibung für den Prognosehorizont 2035 (UI-21-Fortschreibung) belegt eindrucksvoll, dass die der Linienbestimmung zu Grunde liegenden Verkehrs- und Hafenumschlagsdaten Ergebnis hemmungslos überzogener Wunschvorstellungen waren.

Aber auch die jetzt neu vorgelegten prognostizierten Verkehrsstärken basieren auf angenommenen Wachstumsraten des Personen- und Güterverkehrs, die aufgrund der mit großer Sicherheit eintretenden langfristigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und des Krieges Russlands gegen die Ukraine keine Gültigkeit mehr haben. Die nachgewiesene erhebliche Reduzierung der prognostizierten Verkehrsstärken im betrachteten Straßennetz wird sich wegen der nachhaltigen Störung der internationalen Handelsbeziehungen weiter fortsetzen. Das Erfordernis zum Bau der A 26 Ost kann daher nicht mit diesen bereits jetzt unbrauchbaren Prognosedaten begründet werden.

Bei der vorliegenden Prognose des Verkehrsaufkommens sind zudem die geplanten Maßnahmen der Stadt Hamburg zur Reduzierung des MIV durch die verstärkte Verkehrsverlagerung zum ÖPNV (Verstärkung der S-Bahnlinien S 3 und S 31, Verlängerung der U 4 bis zur Haltestelle Veddel) und zur Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger intermodaler Verkehrskonzepte nicht berücksichtigt.

Um unnötige Eingriffe und die mögliche Verschwendung von Steuermitteln zu vermeiden, ist deshalb zu ermitteln, ob die Sicherstellung der Mobilitäts- und Gütertransportbedarfe nicht durch alternative Verkehrskonzepte ohne den Bau der geplanten Autobahn sinnvoller und kostengünstiger erreicht werden kann.

Die Planung der A 26 Ost ist nicht Umwelt- und Stadt-verträglich und widerspricht in eklatanter Weise dem Ziel, dem Schutzgut Mensch die erforderliche Geltung zu verschaffen. Die mögliche Fahrtzeitverkürzung und die mögliche geringfügige Verringerung des Treibstoffverbrauchs aufgrund der unerheblich längeren Fahrtstrecke der bestehenden stadtnahen West-Ost-Verbindung können nicht zu Lasten der erheblichen Eingriffe der Autobahnplanung und der damit verbundenen Lärm- und Schadstoffimmissionen in den Wohngebieten aufgerechnet werden.

Es ist verkehrsplanerisch geltende Praxis, überregionalen Autobahnverkehr und Durchgangsverkehr nicht mitten durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. 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.

Die aufgrund der Linienbestimmung geplante Verkehrsverlagerung von bestehenden Autobahnabschnitten auf die wohnortnah geplante A 26 Ost ist rückwärtsgewandt und Menschen verachtend.

Nach den Planungsunterlagen der A 26 Ost wird nachweislich der Unterlagen des Vorhabenträgers für die Bundesverkehrswegeplanung ein hoher Anteil, der von den PKW gefahrenen Kilometern aus „induziertem Verkehr“ stammen. Dieser zusätzlich generierte Verkehr entsteht qua Definition allein aufgrund des zusätzlichen Straßenangebots. Das bedeutet, die A 26 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. Diese negativen Folgen sind daher ein zwingender Grund, den Bau der A 26 Ost grundsätzlich zu unterlassen.

Die der Planung zu Grunde liegende prognostizierte Verkehrsbelastung der A 26 Ost ist zu einem erheblichen Teil auch auf die Verkehrsverlagerung vom ÖPNV, insbesondere von den S-Bahnlinien S 3 und S 31, auf die Straße zurückzuführen. Erhebliche Anteile des Pendlerverkehrs in einem Umfang bis zu ca. 16.000 Kfz-Fahrten/24h könnten laut dem Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum (PTV, Schlussbericht Juli 2012) vom ÖPNV auf die geplante A 26 Ost verlagert werden, wenn nicht zeitgleich zum Bau der A 26 ein massiver Ausbau des ÖPNV erfolgt. Der Verfasser des Gutachtens führt hierzu weiter aus: „Auf alle Fälle muss vermieden werden, dass in Folge von straßenseitigen Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Neubau A26) die Attraktivität des ÖPNV abnimmt.“

Da die erforderliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der S-Bahnlinien von und nach Stade mit den bislang umgesetzten und geplanten Maßnahmen nicht erreicht wird und ein weiterer Ausbau der U-Bahnlinie U4 bis nach Harburg in absehbarer Zeit nicht vorgesehen ist, muss davon ausgegangen werden, dass die im Gutachten befürchtete Verkehrsverlagerung von der Bahn auf die A 26 Ost tatsächlich eintreten würde.

Die mit dem Bau der A 26 Ost zu erwartende Verlagerung von Personenverkehr des ÖPNV auf die neue Autobahn bringt zusätzliche Schadstoffe und Lärm nicht nur für die unmittelbar betroffenen Stadtteile südlich der Elbe, sondern mittelbar über die A 1 und A 7 auch mitten in die Kernstadt von Hamburg nördlich der Elbe.

Die durch den geplanten Bau der A 26 Ost induzierten Verkehrsmengen erzeugen auch auf den bestehenden Autobahnen A 1 und A 7 zwischen den neuen Knotenpunkten mit der A 26 Ost und den Elbquerungen eine deutlich erhöhte Verkehrsbelastung (UI-21), die zu einer Häufung und Verschärfung der bereits bestehenden Stauproblematik in diesen Streckenabschnitten und zu einer deutlichen Erhöhung der damit einhergehenden Emissionsproblematik führen wird. Das Argument, die A 26 Ost würde zur Verringerung der Stauproblematik auf den Autobahnen A 1 und A 7 beitragen, wird auch durch die jetzt fortgeschriebene Verkehrsprognose eindeutig widerlegt.

Der Anreiz für den Hafenverkehr, die neue A 26 Ost zu nutzen, muss aufgrund der Trassierung abseits der Haupthafenumschlagsplätze als gering bezeichnet werden. Die bestehenden West-Ost-Verbindungen über die Köhlbrandbrücke werden wegen der direkten Erschließung der umschlagstärksten Hafenanlagen weiterhin bevorzugt genutzt werden. Von einer Bündelung des Hafenverkehrs kann nicht die Rede sein, weil nach den Planungen der Hauptstrom nach wie vor über die Hafenhaupttroute 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 eine Klappbrücke zu erreichen.

Grundlage der A 26 Ost-Planung und der Linienbestimmung ist die Hafenumschlagsprognose von 2007, nach der sich der Containerumschlag von damals 9,8 Mio. TEU auf 18 Mio. TEU im Jahr 2015 erhöhen sollte und zusätzliche Containerterminals in Steinwerder und Moorburg

gebaut werden sollten, die nahe an der Trasse der A 26 Ost liegen würden. Tatsächlich gab es überhaupt kein Wachstum des Containerumschlags, im Jahr 2015 und bis jetzt sind es weniger als 9 Mio. TEU. Die Planungen für neue Containerterminals sind aufgegeben.

In der Planung der A 26 Ost ist nur ein geringfügiger LKW-Anteil aus dem Hafen veranschlagt. Sie hat keinen relevanten Nutzen für den Hafenverkehr. Wie das Ingenieurbüro Spiekermann Consulting Engineers in seinem Gutachten im Auftrag der Hamburg Port Authority (HPA (Machbarkeitsstudie zur Köhlbrandquerung, 21.10.2011) feststellt, „sind die verkehrstechnischen Probleme im inneren Hafengebiet“ „durch die Entscheidung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, den geplanten Bau der Hafenuferspange in der vom Bund im Jahre 2005 linienbestimmten Trasse nicht mehr zu verfolgen und als Alternative hierzu eine im Süden des Hafengebietes verlaufende Trasse zu realisieren“, „nicht ausreichend gelöst“. Das heißt, die jetzt geplante südliche Variante hat aus Sicht der Hafenuferspange keine besondere Bedeutung, zur Sicherstellung des Hafenverkehrs wird vor allem mittel- bis langfristig die Erneuerung der Köhlbrandquerung für erforderlich erachtet.

Darüber hinaus ist nicht hinreichend berücksichtigt, wie sich der fortschreitende Ausbau des schienengebundenen Güterumschlags auf den Straßengüterverkehr auswirkt. Da der Umschlag im Hafen im Ergebnis seit langem in gleicher Größenordnung bleibt, bedeutet die Verstärkung des Bahngüterverkehrs eine Reduzierung des Straßengüterverkehrs. Diese Verlagerung des Güterverkehrs ist erklärtes Ziel der Stadt Hamburg und daher perspektivisch zu berücksichtigen.

Als Ziele und zur Begründung der A 26 Ost wird die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen aufgeführt (Ui-01A, Ziffer 2.4). Diese Zielformulierung basiert auf den Ausführungen im Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelbbaum. Die Lärmbelastung und die Trennwirkung wird dort aber nur auf die vorhandenen Verkehre an angebauten Hauptstraßen bezogen, die zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Trennwirkung, die durch den Bau der A 26 Ost entstehen und die direkt angrenzenden Siedlungsgebiete belasten würden, werden hier nicht genannt und in die Abwägung mit einbezogen („für die Lärmbetrachtung sind die Fahrleistungen an angebauten Strecken relevant“ und „zum einen wird die Trennwirkung maßgeblich durch die Stärke des Kfz-Verkehrs in bebauten Gebieten bestimmt“, Gesamtmobilitätskonzept PTV, 2010, S. 94 ff). Diese Argumentation für die Begründung der Planung heranzuziehen, ist fachlich fehlerhaft und irreführend.

Die in der Linienbestimmung gewählte Trasse der A 26 Ost berücksichtigt das Schutzgut Mensch nur unzureichend, die Linienbestimmung ist deshalb fehlerhaft. Denn weitere Zäsuren und Barrieren vertragen 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.

Die Planung ist auch danach zu beurteilen, ob sie das gesamtstädtische Entwicklungsziel des „Sprungs über die Elbe“ fördert oder beeinträchtigt. Die Schaffung weiterer Zäsuren steht in eindeutigem Widerspruch zu diesem erklärten Ziel der Hamburger Bürgerschaft. Die IGS 2013 stellt dazu fest: „Die neue Entwicklung Wilhelmsburgs sollte nicht durch eine zusätzliche Autobahn, die Hafenuferspange, 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.

Die A 26 Ost würde die Menschen in den betroffenen Stadtteilen in nicht hinnehmbarer Weise belasten und auch wichtige Erholungsgebiete mit wertvollen Biotopen einheimischer Tier- und Pflanzenwelt zerstören. Gerade der geplante Autobahnabschnitt 6a würde einen für die ansässige Wohnbevölkerung wichtigen Naherholungsbereich dauerhaft zerstören. Dies ist in der Umweltverträglichkeitsstudie (UI 19.9-UVS-2021) explizit dokumentiert. Hier heißt es: „Speziell den Niedermoorbereichen im Umfeld der Moorburger Landschaft kommt eine besondere Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitfunktion zu, da sie Teil des 2. Grünen Rings sind und

damit eine wichtige Rolle als Landschaftsachse innerhalb des Freiraumverbundsystems von Hamburg spielen.“

Wilhelmsburg und Moorburg sind schon jetzt stark belastet von Verkehrsstrassen. Die A 26 Ost als 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 einem kurzen Abschnitt der B 73 leicht reduziert wird, bleibt die Trennwirkung der Buxtehuder Straße aufgrund ihrer Lage als Doppeltrasse mit der Bahn bestehen.

Der Verkehr am Moorburger Bogen würde mit der A 26 Ost um 35 % zunehmen anstelle einer prognostizierten Abnahme im Prognosenullfall um 8 %. Der Schwerverkehr würde mit Autobahn sogar um 71 % ansteigen gegenüber einer Abnahme von 36 % ohne Autobahnbau. Besonders stark wäre die Zunahme des Verkehrs durch die A 26 Ost am Moorburger Hauptdeich um 145 % anstelle 26 % ohne Autobahn, der Schwerverkehr würde mit Autobahn um 95 % steigen, statt nur um 33 % ohne A 26 Ost.

Besonders schädlich ist hierbei, dass trotz der eminenten Steigerung der Verkehrsstärken auf den vorhandenen Stadtstraßen nicht geplant ist, diese mit Lärmschutzanlagen auszustatten, um die Lärmimissionen zu begrenzen.

In den Unterlagen wird eine Entlastungswirkung für Wilhelmsburg behauptet, obwohl gerade die Wohnstraßen keine Entlastung oder sogar zusätzliche Belastungen durch die A 26 Ost erfahren werden. Die Verkehrsbelastung in den an die geplante Autobahn angebotenen Stadtstraßen steigt teilweise sogar sehr stark an, wie die Verkehrsuntersuchung belegt. Der Kfz-Verkehr würde mit der A 26 Ost in der Otto-Brenner-Straße um 48 % steigen anstatt um 10 % ohne Autobahn, der Schwerverkehr sogar um 69 % anstatt 29 %. Auch hier ist nicht geplant, Maßnahmen gegen die erheblich steigenden Lärmimissionen durchzuführen.

Die Zerschneidungswirkung im Stadtgebiet würde erhöht durch das Nebeneinander der immer stärker befahrenen Hafenbahn, der vierstreifigen Autobahn, der sowie der dann weiterhin hoch belasteten Kornweide. Die Schaffung von zusätzlichem Wohnungsbau im Süden der Elbinsel ist auf dieser Basis ausgeschlossen.

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.

Die bloße Wiedergabe der Aussage von „KORTEMEIER BROKMANN LANDSCHAFTS-ARCHITEKTEN 2010“, wonach „der Verzicht auf eine leistungsfähige Autobahn als West-Ost-Verbindung zwischen der A 7 und der A 1, keine zumutbare Alternative“ sei (UI-19.9-2021), wurde damals nicht verkehrsplanerisch nachgewiesen und ist daher als Beleg nicht geeignet, irreführend und soll lediglich davon ablenken, dass eine umfassende und fachgerechte Untersuchung der Nullvariante im Rahmen der Linienbestimmung faktisch nicht stattgefunden hat.

Bei der artenschutzrechtlichen Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Trasse Süd 1 (GFN und KfL im Auftrag der DEGES, 29.03.2010) wurde behauptet, dass zumutbare Alternativen fehlen. Ausschlaggebend für diese Behauptung waren jedoch rein finanzielle Gründe. Die zunächst linienbestimmte Variante Nord mit durchgehender Hochstraße wurde von der Stadt Hamburg wegen städtebaulicher Gründe im Bereich des Spreehafens als nicht zumutbar bezeichnet und verworfen.

Der Ausschluss der abgeänderten Variante Nord mit Tunnel vom weiteren Verfahren wird in dem genannten Gutachten wie folgt begründet (S.16):

„Daher wird im Rahmen dieses Antrages zur Änderung der Linienbestimmung im Nordkorridor als Alternative zur linienbestimmten Trasse lediglich eine Tunnelvariante zur Querung des Spreehafens betrachtet, die Variante Nord 1. Die Vorplanungen der ReGe Hamburg wurden Anfang 2008 abgeschlossen mit dem Ergebnis, dass aufgrund der zu beachtenden planerischen Randbestimmungen eine Trassierung im Nordkorridor erheblich teurer würde als noch bei der Linienbestimmung angenommen. Aufgrund der deutlich höheren Kosten ist die Finanzierbarkeit und Realisierbarkeit der Variante Nord 1 nicht gesichert“. Weiter heißt es „Da im Ergebnis dieser Prüfungen im Südkorridor Varianten entwickelt wurden, die bei deutlich geringeren Kosten die Planungsziele ebenfalls erfüllen und auch die planerischen Randbedingungen im Südkorridor erfüllen, stellt die deutlich teurere Variante Nord 1 keine zumutbare Alternative mehr dar“.

Der Ausschluss dieser Variante allein aufgrund der höheren Kosten und aus sachfremden politischen Überlegungen ist rechtlich zu beanstanden, die Linienbestimmung ist daher insgesamt rechtsfehlerhaft zustande gekommen.

Die Linienbestimmung, die die Trassierung im Bereich des Abschnitts 6a festlegt, ist fehlerhaft, da die bestimmte Variante Süd 1 bei der Schutzgutbewertung gegenüber den anderen Trassenvarianten fast immer auf den schlechtesten Rang eingestuft wurde. Die Variante Süd 1 ist gegenüber den anderen Varianten bei der Schutzgutbewertung insgesamt die ungünstigste, wurde aber dennoch als Linie der A 26 Ost bestimmt.

Beim Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt belegt die Variante Süd 1 den letzten Rang und ist damit die mit Abstand ungünstigste und schädlichste der geprüften Varianten, als Konfliktschwerpunkte explizit genannt sind die Biotopkomplexe südlich des Spülfelds Moorburg.

Die Planung der A 26 Ost, Abschnitt 6a ist in hohem Maße umweltschädlich. Mit dem Bau der A 26 Ost gehen erhebliche negative Auswirkungen auf wertvolle Lebensräume und auf gefährdete Tiere und Pflanzen einher. Betroffen ist insbesondere ein Gebiet von Feuchtbiotopen sowie Brach- und Hochstaudenfluren mit Rohrkolben und Schilffarealen, die beim Bau zerstört würden. Diese Lebensräume haben eine wichtige Bedeutung für den Hamburger Biotopverbund und damit für die Artenvielfalt.

Konflikte mit dem europäischen Naturschutzrecht liegen vor. Die Zerstörung von Lebensräumen ist rechtswidrig, da schon allein das Kriterium der Alternativlosigkeit nicht erfüllt wird.

Beim Schutzgut Boden belegt die Variante Süd 1 den letzten Rang, als Konfliktschwerpunkt genannt sind die Niedermoorböden südlich Moorburgs. Die betroffenen Flächen weisen einen erheblichen Umfang auf. Insgesamt 11,16 ha schutzwürdiger Niedermoorböden, werden aufgrund der Planung des Abschnitts 6a als Verlust bilanziert, baubedingte Beeinträchtigungen schutzwürdiger Niedermoorböden entstehen zusätzlich in Höhe von 5,90 ha. Durch Anlage von Flachwasserzonen, Uferaufweitungen und Nebengewässern zur naturnahen Gestaltung der verlegten Moorburger Landscheide werden zusätzlich rd. 1,20 ha Niedermoorböden anlagebedingt in Anspruch genommen (UI-01A, Ziffer 5.3.2). Der Bericht zur Bodenfunktionsbewertung (U 19.6, Okt. 2014) bestätigt die hohe Wertigkeit der anstehenden Böden im Süden Moorburgs: „Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen nahezu flächendeckend Niedermoore vor, die sogenannte „Archivböden“, darstellen. Hierbei handelt es sich um Böden mit besonderer Erfüllung der Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte, wobei sie als Informationsträger fungieren. Archivböden gelten im Allgemeinen

als besonders schützenswert. Eine Überprägung dieser Böden ist zu vermeiden, da der Verlust der Archivfunktion irreversibel ist.“

Die bei der Baumaßnahme ausgebaggerten Torfböden sollen laut der Unterlage UI-01A eine „klimaneutrale Verwendung“ finden. Dies soll durch den Einbau „in wassergesättigten Bereichen innerhalb des Baufelds“ erreicht werden. Der Boden soll zur Verfüllung der Gruppen im später überbauten Bereich, von Leitungsgräben und des Ringgrabens verwendet werden. Die Überdeckung mit Sand soll die Torfe vor UV-Strahlung und Austrocknung schützen.

Durch den geplanten Einbau unter entwässernden Sandschichten kann jedoch die Mineralisierung der organischen Substanz mittel- bis langfristig nicht verhindert werden, so dass die behauptete Klimaneutralität der Bodenverwertung mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden kann.

Die ökologische Funktion der Böden für Flora und Fauna und für das Mikroklima wird durch die Umlagerung und den geplanten Einbau und die Abdeckung mit Sand unwiederbringlich zerstört, ihre Archivfunktion geht vollständig verloren.

Die Variante Süd 1 führt über Spülfelder, im Abschnitt 6a über das Spülfeld Moorburg Mitte, im Abschnitt 6b über das Spülfeld Moorburg Ost, mit unvermeidbaren Auswirkungen auf die Belastungen des Grundwassers durch Porenwasser aus den Spülfeldern. Beide Spülfelder enthalten schadstoffbelasteten Elbschlick, der durch die langjährige Nutzung der Felder zur Schlicktrocknung weiter mit Schadstoffen angereichert ist. Die dort anstehenden Böden weisen erhöhte Schadstoffgehalte gemäß LAGA \geq Z 2 auf, das Altspülfeld ist im Altlastenhinweiskataster der zuständigen Behörde unter der Verdachtsflächennummer 6028/007/00 registriert (UI-01A, Ziffer 4.3.4).

Die Schadstoffbelastung hat auch die natürlichen Weichschichten unterhalb der Spülfelder erfasst, die inzwischen vollständig im Grundwasser liegen. Durch die Baumaßnahmen und damit verbundene Auflasten und durch Rampen ist der Eintritt von Schadstoffen durch Porenwasser in das Grundwasser praktisch unvermeidbar. Wo die Tiefgründungen der Trasse, für Brücken, Rampen und Unterführungen in den Boden eingebracht werden, werden zwangsläufig Verschleppungen von Schadstoffen ins Grundwasser auftreten. Die durch die Überbauung der Spülfelder zu erwartenden Belastungen werden auch bei sehr kostenintensiven Sicherungsverfahren nicht zu vermeiden sein.

Die vorgenannte Kontaminierung des Grundwassers mit Schadstoffen, die bei der Realisierung der Planung zwangsläufig eintreten wird, widerspricht eindeutig dem Verschlechterungsverbot des Grundwassers gemäß WRRL bzw. WHG. Es sind daher die Voraussetzungen einer Ausnahme gemäß § 31 Abs. 2 WHG zu prüfen und diese ist zu beantragen.

Bei den Schutzgütern Klima und Luft werden die Varianten gleich bewertet, als Konfliktschwerpunkt genannt ist für Süd 1 das südliche Moorburg. „Den Flächen der Entwässerungsfelder im Raum Moorburg wird eine besondere lokalklimatische Ausgleichsfunktion zugewiesen, da es sich um großflächige Kaltluftentstehungsgebiete handelt“ (UI-19.1.1, Ziffer 2.2.5). Die Verluste und Beeinträchtigung von klimatisch und lufthygienisch wirksamen Freiflächen lassen sich nicht flächenmäßig ausgleichen. Die Durchführung trassenferner Ausgleichsmaßnahmen stellen entgegen der Behauptung der Planer keinen gleichwertigen Ersatz dar, da die klimatischen und lufthygienischen Beeinträchtigungen der Bewohner Moorburgs dauerhaft verbleiben und die Lebensqualität verringern.

Beim Schutzgut Landschaft belegt die Variante Süd 1 gemeinsam mit Nord den schlechtesten Rang, für Süd 1 wird hohe Betroffenheit festgestellt. Als besonderer Konfliktschwerpunkt wird hier das Landschaftsbildensemble von Moorburg genannt. Die Begrünung des sehr hohen Damms (bis zu 13,5 m über Flur) mit Stauden und Gehölzen als nahezu einzige Maßnahme zur Verminderung der Schutzgutbeeinträchtigung ist unzureichend, weitere Ausgleichsmaßnahmen zur Verminderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildensembles sind in der Planung zu ergänzen.

Wegen der vorstehend aufgeführten besonderen Betroffenheit der Schutzgüter wurde bereits bei dem ersten Linienbestimmungsverfahren 1999/2005 die sogenannte Nordvariante der Hafenuferspanne mit der Querung des Köhlbrands parallel zur Köhlbrandbrücke als Vorzugsvariante bestimmt und die geplante Südvariante mit der Köhlbrandquerung parallel zur Kattwykbrücke als schlechteste aller geprüften Varianten verworfen. Die Gesamtbewertung wurde damals so zusammengefasst: „Die Bewertung der Varianten für die geplante Bundesautobahn A 252 (Hafenuferspanne) in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Städtebau und Kosten gibt in jedem dieser Wirkungsbereiche Vorteile für die Nordtrasse. Daher ist die Nordtrasse in Vergleich mit den übrigen Varianten die zu bevorzugende Lösung“.

Die jetzt vorliegende Planung der A 26 Abschnitt 6a sieht zwischen dem AK HH-Süderelbe und der AS HH-Hafen-Süd die durchgängige 6-Streifigkeit der Fahrbahn vor. Zusammen mit den Standstreifen hat dieser Abschnitt dann einen 8-Streifigen Querschnitt. Die über den Regelquerschnitt hinausgehenden zusätzlichen Fahrstreifen weisen eine Länge von ca. 470 m auf und werden im Erläuterungsbericht „Verflechtungsstreifen“ genannt.

Schon bei den im Jahr 2017 prognostizierten Verkehrsmengen des Abschnitts 6a in Höhe von max. 21.200 DTV (Planfall 3, U 21 Anlage 6-4) und der entsprechend geringen zufließenden und abfließenden Verkehrsmengen auf den Rampen der AS HH-Hafen-Süd und des AK HH-Süderelbe wurde das Erfordernis eines zusätzlichen Verflechtungsstreifens zur sicheren Verkehrsabwicklung nicht hinreichend belegt. Wegen der jetzt noch deutlich geringeren Prognoseverkehrsstärken der Gesamtstrecke der A 26 Ost muss auch im Falle eines Baues allein des Abschnitts 6a mit einer nochmals geringeren Verkehrsstärke des Abschnitts ausgegangen werden. Die Neuberechnung des damaligen Planfalls 3 wurde jedoch für die vorliegende Feststellungsunterlage nicht durchgeführt, so dass das Erfordernis des durchgängigen Verflechtungsstreifens gar nicht geprüft werden konnte und somit nicht nachgewiesen ist.

Die Verkehrsqualität der Gesamtstrecke 6a-6b-6c wurde auf der Grundlage der Prognose 2030 nach HBS berechnet. Für beide Fahrtrichtungen wurde die „Qualitätsstufe B mit geringem Auslastungsgrad“ ermittelt. Trotz der überaus guten Verkehrsqualität mit großer Kapazitätsreserve wurde nicht überprüft, ob auch bei Weglassen des durchgängigen Verflechtungsstreifens eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht würde. Dass die Verkehrsqualität auf der Grundlage der neuen Prognosedaten nicht erneut berechnet und das Erfordernis des durchgängigen Verflechtungsstreifens nicht überprüft wurde, stellt einen eklatanten Planungsmangel dar.

Da bei der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont 2035 geringere Verkehrsstärken ermittelt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass die tatsächliche Kapazitätsreserve erheblich größer wäre als ursprünglich berechnet und der Verflechtungsstreifen für das Erreichen einer hinreichenden Verkehrsqualität gar nicht erforderlich wäre.

Der Abschnitt 6a muss folglich in dem betreffenden Streckenabschnitt hinsichtlich des Querschnitts als überdimensioniert gelten, wodurch vermeidbarer zusätzlicher Flächenbedarf, vermeidbare Eingriffe in die Schutzgüter und unnötige Kosten verursacht werden. Die Planung verletzt damit das rechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Die Planung ist daher entsprechend zu überarbeiten und der Querschnitt zu reduzieren.

Das Brückenbauwerk zur Kreuzung der A 26 Ost mit der Straße Moorburger Hauptdeich (Bauwerk 7051/09) hat keine Funktion für die Anbindung des Abschnitts 6a in der Anschlussstelle HH-Hafen Süd und ist deshalb nicht erforderlich. Erst bei der Realisierung des Abschnitts 6b ist die bauliche Überquerung des Moorburger Hauptdeichs funktional notwendig. Da wegen des derzeit ungewissen Ausgangs des begonnenen Planfeststellungsverfahrens nicht abzusehen ist, ob der Abschnitt 6b überhaupt realisiert werden wird, könnte das Bauwerk auf Dauer überflüssig sein. Die Planung verletzt damit das rechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG).

Die Aufnahme des Brückenbauwerks in die Feststellungsunterlage für den Abschnitt 6a, das funktional jedoch eindeutig dem Abschnitt 6b zuzuordnen ist, verletzt zudem die verfahrensrechtliche Vorgabe gemäß § 75 VwVfG Abs. 1, dass durch die Planfeststellung allein die Zulässigkeit des Vorhabens selbst und nur der direkt damit verbundenen tatsächlich notwendigen anderen Anlagen festgestellt wird. Nicht alles, was in Bezug auf mögliche Folgemaßnahmen wünschenswert und zweckmäßig erscheint, kann in die Planfeststellung mit einbezogen werden.

Die Anschlussstelle HH Hafen Süd des Autobahnabschnitts ist daher zunächst ohne das Brückenbauwerk 7051/09 auszuführen, das Brückenbauwerk ist aus der Genehmigungsunterlage des Abschnitts 6a zu entfernen.

Die im Abschnitt 6a vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung in Moorburg und in Bostelbek (UI-01A, Ziffer 4.8) sollen der Planung nach nicht durchgehend und in ausreichender Höhe errichtet werden, sondern beschränken sich auf diejenigen einzelnen kurzen Abschnitte und auf die mindestens erforderlichen Höhen, um gerade noch die rechnerische Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV zu erreichen. Damit kann die Verlärmung der betroffenen Bereiche mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschlossen werden. Aus Vorsorge für die Gesundheit der Wohnbevölkerung in den betroffenen Stadtteilen Moorburg und Bostelbek fordere ich daher, die aktiven Lärmschutzmaßnahmen erheblich auszuweiten. Die Lärmschutzwände müssen auf voller Länge beidseits der Autobahntrasse und nahtlos auf allen Rampen in mindestens 4 m Höhe ausgeführt werden.

Im Übrigen halte ich meine Einwendungen gegen das Vorhaben vom April 2017 vollumfänglich aufrecht.

Stephan Zins