

Beirat für Stadtteilentwicklung Hamburg-Wilhelmsburg
Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.
Initiative Engagierte Wilhelmsburger

An die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages,
sowie die Fraktionsvorsitzenden der im Bundestag vertretenen Parteien

nachrichtlich an die Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft
und die Mitglieder des Regionalausschusses Wilhelmsburg/Veddel

Betrifft: Bedarfsplan Bundesfernstraßen, Projekt 499 HH, A26-Ost

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere drei Institutionen aus dem Hamburger Stadtteil Wilhelmsburg - das sind der von der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte eingesetzte Beirat für Stadtteilentwicklung, der aus der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg entstandene Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg und die Initiative Engagierte Wilhelmsburger - wenden sich an Sie in gemeinsamer Sorge. Wir haben die Bitte, bei den laufenden Beratungen im Verkehrsausschuss und im Plenum des Bundestages eine endgültige Beschlussfassung zu dem von Hamburg angemeldeten Autobahnprojekt der A26-Ost/Hafenquerspange erst nach einem vorherigen Infrastrukturdialog, unter Einbeziehung unserer Gremien, und nach einer Prüfung der von uns vorgeschlagenen verkehrsübergreifenden Alternativen vorzunehmen.

Die A26-Ost ist eine Stadtautobahn. Sie verläuft mitten durch unseren Stadtteil Wilhelmsburg, einem zum Bezirk Hamburg-Mitte gehörenden urbanen Ballungs- und Entwicklungsraum. Sie gehört zu Recht zu den umstrittensten Fernstraßenprojekten bundesweit: Wegen der immensen Kosten für eine weniger als 10 km lange Strecke, wegen der Zerstörung großer Potentiale für Wohnungsbau und Stadtentwicklung, wegen der Zerstörung wertvoller Natur- und Erholungsräume, wegen der negativen Auswirkungen auf alle Indikatoren für ein gesundes Klima in der Stadt und für die Verkehrsbelastungen in der City.

Die Planung beruht auf überholten Prognosen für die Hafen- und Verkehrsentwicklung in Hamburg. Neue Projekte, neue Erkenntnisse und neue Finanzierungsmöglichkeiten sind mittlerweile zu innovativen Verkehrskonzepten gereift und machen deutlich: Es gibt besseres für Stadt und Hafen als eine Stadtautobahn durch Hamburg. Eine Prüfung dieser Alternativen hat in Hamburg bisher allerdings nicht stattgefunden.

Es sind die im BVWP 2030 formulierten übergeordneten Ziele selbst, die ein solches Umsteuern befördern. Unsere Vorschläge orientieren sich auch an den verkehrspolitischen

Zielvorstellungen, die Hamburg jüngst für die Olympiaplanung vorgelegt hat, beziehen die Alternativen im von Hamburg beauftragten Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum (TCI-Röhling 2012) ein und stimmen mit den Kriterien für eine stadtteilverträgliche Verkehrsinfrastruktur überein, wie sie die IBA-Hamburg für die Elbinsel Wilhelmsburg im Hamburger Süden formuliert.

Wir möchten Ihnen vorschlagen, dass

(1) die A26-Ost vom vordringlichen Bedarf in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht umgestuft wird,

(2) in einem Dialog-Forum aller Beteiligten einschließlich der Umweltverbände und Bürgerorganisationen ein konsensuales Gesamtkonzept für die Anbindung der Hamburger Seehäfen an das Bundesfernstraßennetz entwickelt wird und

(3) danach vom Bundestag endgültig über die Finanzierung der Haupthafenroute mit der Köhlbrandbrücke und zugleich über die Aufnahme oder Nichtaufnahme sowie ggf. die Dringlichkeit der A26-Ost entschieden wird.

Wir hoffen auf eine konstruktive Beratung unserer Vorschläge.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Cassel,

Vorsitzender des Beirates für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg, legitimiert per Beschluss des Beiratsgremiums auf der Sitzung vom 2.11.2016

Manuel Humburg, Vorstandsmitglied Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg

Jochen Klein, Initiative "Engagierte Wilhelmsburger"

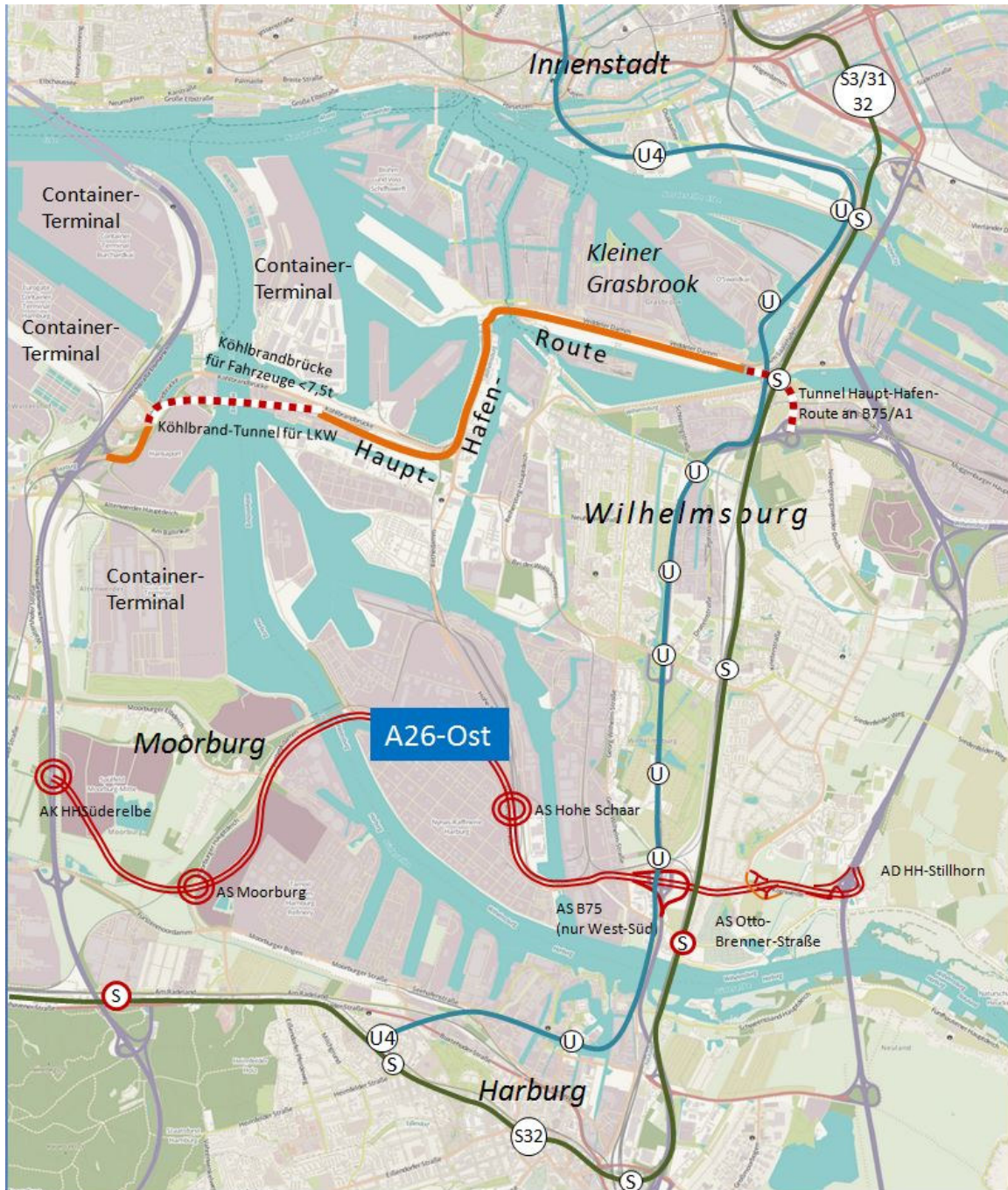
Anhang: Eine Zusammenstellung zentraler Kritikpunkte und möglicher Alternativen zur A26-Ost/Hafenquerspange

Zum besseren Verständnis verweisen wir auf die beigefügte Grafik.

Für eine vertiefte Betrachtung und für die Quellenangaben verweisen wir auf eine ausführliche Broschüre von Michael Rothschuh:

[http://zukunft-elbinsel.de/wp-](http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/08/Zukunft_Elbinsel_Rothschuh_HQS_im_BVWP-mit_PRINS-Dossier-1.pdf)

[content/uploads/2016/08/Zukunft_Elbinsel_Rothschuh_HQS_im_BVWP-mit_PRINS-Dossier-1.pdf](http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2016/08/Zukunft_Elbinsel_Rothschuh_HQS_im_BVWP-mit_PRINS-Dossier-1.pdf)



Verkehrspolitische Zielvorgaben

- Zu den übergeordneten Zielen des BVWP (Bundestagsdrucksache 18/9350, Seite 6) gehören die Sicherstellung von Mobilität und Güterversorgung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion von Emissionen, die Begrenzung von Natur- und Landschaftsverbrauch und Zerschneidung, die Verbesserung von Lebensqualität durch Lärminderung und die Erschließung neuer städtebaulicher Potentiale.
- Anlässlich der Olympiabewerbung 2015 hatte Hamburg ein nachhaltiges Mobilitätskonzept präsentiert: Der Verkehr im Ballungsraum Hamburg soll klimafreundlich, effizient, sicher, stadtverträglich, verkehrssparsam, innovativ und barrierefrei gestaltet werden.
- Die IBA-Hamburg (beauftragt mit der Entwicklung im Hamburger Süden im Rahmen von Hamburgs „Sprung über die Elbe“) hatte zur Linienbestimmung der Hafenuerspanne 2009 formuliert: „Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg und auf einer bei aller Vorbelastung empfindlichen Insel.“
- Das von Hamburg beauftragte Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum des am Bundesverkehrswegeplan maßgeblich beteiligten TCI-Röhling hat davor gewarnt, dass durch den Neubau der A26 die Attraktivität des ÖPNV abnimmt und im Gegenzug „eine Stärkung des ÖPNV in Form einer weiteren S-Bahn-Verstärkerlinie zwischen der Hamburger Innenstadt und Neugraben mit entsprechender Reduzierung der Pkw-Nachfrage“ vorgeschlagen.

Die vorliegenden Pläne der A26-Ost widersprechen diesen Zielvorgaben und Kriterien in eklatanter Weise und machen die Prüfung verträglicher Alternativen zwingend erforderlich.

„Stadtautobahn A26-Ost“ – ein aus der Zeit gefallenes Projekt

- Während im Hamburger Westen mit einem milliardenschweren Deckel über die A7 „Stadtrenaturierung“ betrieben wird, sollen im Hamburger Süden neue Wunden in die Stadtlandschaft geschlagen werden.
- Während in der Wilhelmsburger Mitte durch Bündelung von Verkehren Platz für Wohnungsbau und Stadtentwicklung geschaffen wird, werden im Süden der Insel wertvolle Stadtentwicklungspotentiale unwiederbringlich zerstört.
- Während Hamburg größte Probleme hat, die europäischen Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide einzuhalten, werden durch den „Staubsaugereffekt“ einer Autobahn (Formulierung vom ehem. Stadtentwicklungssenator Axel Gedaschko) tausende zusätzlicher Fahrzeuge in die Innenstadt gepumpt.

- Während die S3 bis nach Stade ein Erfolgsmodell ist, das zügig weiter ausgebaut werden kann, werden Pendler mit einer Autobahn wieder auf die Straße gelockt. Da landen sie allerdings spätestens vor den Elbbrücken wieder in dem Stau, der schon heute eine zuverlässige Konstante der morgendlichen Verkehrsnachrichten ist.
- Während Hamburg als wachsende Stadt Mühe hat, seine Grünflächen zu sichern, sollen der A26-Ost vor allem in Moorburg und im Wilhelmsburger Süden wertvolle Natur- und Erholungsräume zum Opfer fallen.
- Während die Siedlung Kirchdorf-Süd an der A1, in der 6000 Menschen zu Hause sind, gerade auf 40 Jahre zurückblickt, ist die mühsam errungene Stabilisierung der dortigen Lebensbedingungen jetzt durch eine weitere Autobahn gefährdet. Ein Stadtteil von Autobahnen umzingelt: Im Osten die A1 (weiterhin ohne jeden Lärmschutz), im Süden die A26-Ost – in einem Trog mitten durch die Wiesen, wenige Meter vom Kinderbauernhof entfernt, im Westen die zur Autobahnauffahrt ausgebaute Otto-Brenner Straße.
- Während das WWI u.a. Institute die Ursachen für den Rückgang beim Containerumschlag im Hamburger Hafen in weltweit veränderten Produktions- und Handelsbedingungen einerseits und veränderten Transportketten andererseits sehen und deshalb ein Umsteuern Richtung qualitatives Wachstum empfehlen, beruhen die Verkehrsprognosen der Planer der „Hafenquerspange“ weiterhin auf veralteten Rechenmodellen, denen ein exponentielles Wachstum des Containerumschlages zu Grunde liegen.
- Während Hamburg weiterhin über kein Konzept für die langfristige Sicherung die „Lebensader des Hafens“ verfügt (gemeint ist die Haupt-Hafenroute entlang des Veddeleer Damms. Über diese Route sind die östlichen Hafenteile via Köhlbrandbrücke an die A7 angeschlossen), sollen jetzt Milliardenbeträge für die A26-Ost verbaut werden; eine Trasse, die höchstens drittrangige Bedeutung für die Hamburger Seehafenanbindung hätte. Dieses Geld könnte später für eine neue Köhlbrandbrücke oder einen LKW-Tunnel unter den Köhlbrand fehlen.

Die Kosten der A26-Ost

Die veranschlagten knapp 900 Millionen für die A26-Ost sind reine Spekulation. In Hamburg widerspricht niemand, wenn wir die realen Kosten mit 2-3 Milliarden beziffern.

Derzeit werden Erfahrungen beim Bau der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße gemacht, die als Referenzprojekt herangezogen werden können. Ursprünglich wurde von 65 Millionen ausgegangen. Derzeit ist von 235 Millionen die Rede. Von den Ingenieuren der DEGES werden im Wesentlichen zwei Gründe genannt: Zum einen die große Zahl von Ingenieurbauwerken (29 auf 4,5 km Strecke), zum anderen das hochgradig schwierige Terrain: Die oberen Schichten des Baugrundes sind 3-5 Meter wassergesättigte sog. „organogene Weichschichten“.

Die 9,6 km Autobahn der A26-Ost sollen zu 75 % aus Ingenieurbauwerken bestehen. Für die Techniker eine spannende Herausforderung – für die Steuerzahler ein Milliardengrab.

Ein Beispiel für die Kostenspekulation sind die in den Unterlagen veranschlagten 152 Millionen für die neue, 53 Meter hohe Brücke über den Kattwyk. Zum Vergleich: HPA, die Hafenbehörde, veranschlagt 320 Millionen für einen Ersatzneubau der ebenfalls 53 Meter hohen Köhlbrandbrücke und der UVHH, der Unternehmensverband Hafen Hamburg, rechnet mit über einer Milliarde.

Offenbar geht der Hamburger Senat davon aus, dass die vorhandenen Bundesmittel eine quasi unerschöpfliche Finanzquelle darstellen, vor allem weil es sich wie bei der Seehafenanbindung des Hamburger Hafens um eine nationale Aufgabe handelt. Jetzt erst mal 2-3 Milliarden für die A26-Ost, Hauptbegründung „Seehafenanbindung“ und in einigen Jahren noch mal 1-2 Milliarden für die Haupt-Hafenroute zur besseren „Seehafenanbindung“.

Für alle 50 BAB-Neubauprojekte in allen Bundesländern steht ein Finanzvolumen von 15 Milliarden zur Verfügung. Ob Hamburg sich mit seinen Milliarden-Forderungen für die wohl teuersten 10 km Autobahn bundesweit damit nicht verkalkuliert? Bei veränderten ökonomischen Rahmenbedingungen mit langfristig nicht mehr steigenden Zahlen im Containerumschlag ist auch für Projekte mit nationaler Bedeutung eine rationale Kosten-Nutzung Kalkulation unvermeidlich.

Neue Chancen für den Verkehr im Hamburger Hafen

Eine „Hafenquerspange“ am südlichen Hafenrand wird von der DEGES u.a. mit der Notwendigkeit einer „Redundanztrasse für die Haupt-Hafenroute“ begründet. Tatsache ist, dass eine Redundanztrasse bereits im Bau ist und in wenigen Jahren vollendet wird: Mit der Fertigstellung der „größten Klappbrücke Europas“ über die Rethe und dem Bau einer 2. Hubbrücke über die Süderelbe zur Entflechtung von Eisenbahn und Kfz-Verkehr im Bereich Kattwyk wird es eine zusätzliche Seehafenanbindung des Hamburger Hafens – über die Anschlussstelle Hamburg-Moorburg an die A7 – geben.

Ein 53 Meter hohes Brückenbauwerk als Teil der A26-Ost/Hafenquerspange wäre die 3. Brücke über die Süderelbe an genau dieser Stelle.

Dabei sind 80 % der Güterverkehre, die im Hafen die Süderelbe/Köhlbrand queren, auf die Anschlussstelle Waltershof (ebenfalls A7) ausgerichtet. Diese Anschlussstelle liegt im Norden des Hamburger Hafens, in direkter Nachbarschaft der großen, westlich der Elbe gelegenen, Containerterminals Burchardkai, Altenwerder und Eurogate. Nur das Terminal Tollerort liegt auf der östlichen Seite der Süderelbe und ist über und die Köhlbrandbrücke an Waltershof angeschlossen.

Die Köhlbrandbrücke nach Westen und die Haupt-Hafenroute über den Veddeler Damm nach Osten werden zu Recht als „Lebensader des Hafens“ bezeichnet. Vor allem wegen der hohen Belastung durch LKW hat die Köhlbrandbrücke nur eine begrenzte Lebensdauer. Als Nachfolgelösung kommt ein Ersatzneubau in Frage oder eine Tunnelquerung für LKW. Die Brücke stünde dann als eine lokale „Redundanztrasse“ weiterhin zur Verfügung.

Neu scheint in Hamburg die Erkenntnis, dass auch für eine solche Nachfolge der Köhlbrandquerung Bundesgelder – mit der Begründung „Seehafenanbindung des Hamburger Hafens an das BAB-Netz“ (nach §5a Bundesfernstraßengesetz) - zum Einsatz kommen können. Mit derselben Begründung käme auch eine Kostenbeteiligung an einem „Veddel-Tunnel“ in Frage, die Seehafenanbindung am anderen Ende der Haupt-Hafenstrasse. Er stellte eine direkte Verbindung von Veddeler Damm an die A252/B75 und damit an die A1 im Osten des Hafens her. Ein solcher Tunnel ist im Rahmen der Hamburger Olympiabewerbung zur Entlastung des Kleinen Grasbrooks vorgeschlagen worden und wird nach den Aussagen des Hamburger Verkehrsstaatsrates Andreas Rieckhof weiterhin intensiv verfolgt – sofern eine Finanzierung in Aussicht steht.

Die langfristige Sicherung und Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute als „Lebensader des Hafens“ hat für den Hafen einen deutlich höheren Nutzen als eine randständige Transitstrecke durch den Süden des Hafens. Hamburg ist gut beraten, die finanziellen Ressourcen des Bundes darauf zu konzentrieren, statt sie in die „organogenen Weichschichten“ der Elbinsel zu versenken. Mit den neuen Ideen für Tunnellösungen zu beiden Seiten der Haupt-Hafenroute und der Botschaft von Staatssekretär Ferlemann über eine mögliche Finanzierung dieser Projekte zur Seehafenanbindung aus Mitteln des Bundesverkehrswegeplanes gibt dafür gute Chancen.

Hamburg könnte auf die, in vielfacher Hinsicht kontraproduktive, A26-Ost verzichten - zugunsten innovativer und passgenauer Lösungen im Interesse des Hamburger Hafens.

Bessere Lösungen für den Personenverkehr

Alternativen wurden bereits im von Hamburg 2012 veröffentlichten Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum aufgezeigt: eine verstärkte S-Bahn mit längeren und häufiger fahrenden Zügen, eine bessere Anbindung der Stationen per Bus und Fahrrad sowie eine Verlängerung der U-Bahn 4 über Wilhelmsburg nach Harburg.

Die Engpässe im Personenverkehr im Hamburger Süden sind ein tägliches Ärgernis. Eine „Redundanztrasse“ zur überlasteten S3/31 ist überfällig. Vor allem durch eine parallele U-Bahn in den Hamburger Süden könnte die Attraktivität für den öffentlichen Verkehr im Hamburger Süden erheblich gesteigert werden, mit allen positiven Auswirkungen auch für die Hamburger Innenstadt.

Alternativen prüfen - Zukunftsfähige Infrastrukturen ermöglichen Ein Dialog-Forum für ein konsensuales Gesamtkonzept - JETZT!

Fakt ist, dass in Hamburg bisher keine Prüfung von Alternativen stattgefunden hat. Bei der ersten öffentlichen Präsentation der Pläne durch die Hamburger Verkehrsbehörde und die DEGES am 12.10.2016 hat der zuständige Staatsrat Rieckhof ausdrücklich jede Diskussion über andere Pläne als die seiner Behörde für die A26-Ost abgelehnt. Es dürfe nur noch über das „Wie“ diskutiert werden.

Der Hinweis auf die Abwägung bei der Linienbestimmung 2009 greift zu kurz: Damals wurden 4 Varianten für eine „Hafenquerspange“ als Autobahn vorgestellt: Eine Nordtrasse, eine Südtrasse, eine Diagonaltrasse Ost und eine Diagonaltrasse West. Verkehrslösungen ohne Autobahn bzw. verkehrsübergreifenden Lösungen standen nicht zur Auswahl und wurden auch nicht zugelassen.

Selbst immanant wurde gegen die Prüfungsregeln verstoßen: Die Südtrasse hatte 2009 in vielfacher Hinsicht die schlechtesten Bewertungen; dennoch wurde sie zur Grundlage der jetzigen Planungen.

Das bisherige Vorgehen steht im Widerspruch zur Aarhus Konvention von 1998. Sie schreibt frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu Entscheidungsverfahren, die signifikant in die Umwelt eingreifen, verbindlich vor. Und zwar einem Zeitpunkt, an dem noch sämtliche Optionen offen sind.

Auch das Bundesfernstraßengesetz und das Verwaltungsverfahrensgesetz fordern eine ernsthafte Abwägung von Alternativen:

Nach § 17 BFernStrG unterliegt die Planfeststellungsbehörde einem Abwägungsgebot, auch im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit. Im §75 Abs. 1a VerwVerfG heißt es, dass erhebliche Mängel bei der Abwägung zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen können.

Eine solche Prüfung ernstzunehmender Alternativen, wie die Ertüchtigung der Haupt-Hafenroute hat bisher nicht stattgefunden und ist nach den Aussagen des Hamburger Verkehrsstaatsrates ausdrücklich nicht vorgesehen. Damit wird die Vornahme eines Abwägungsvorgangs abgelehnt. Die Ablehnung der Abwägung einer ernstzunehmenden Trassen-Alternative führt jedoch noch sicherer zur Rechtswidrigkeit der Planfeststellungsentscheidung als eine fehlerhafte Abwägung.

Die Planfeststellungsbehörden werden daher mit Nachdruck aufgefordert, die Eignung der Haupthafenroute für den LKW-Verkehr und unsere Vorschläge zum Personenverkehr ernsthaft als Alternativen zu prüfen und das Ergebnis in das von uns vorgeschlagene Dialog-Forum einzubeziehen.

Hamburg, 8. November 2016