Hafenquerspange oder ÖPNV-Ausbau?

NABU warnt bei der A26 Ost vor Fehlplanung zu Lasten von Natur und ÖPNV-Ausbau

Hamburg hat nach dem Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) die Finanzierungszusage, rund 1,5 Milliarden Euro Bundes- und Landesmittel in eine rund 10 Kilometer lange Verbindungstrasse zwischen A7 und A1 zu investieren. Der NABU ist der festen Überzeugung, dass es zur geplanten Südtrasse im Raum Moorburg / Wilhelmsburg eine deutlich nachhaltigere Alternative gibt und die jetzige Planung der A26 Ost zu Lasten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wie zum Beispiel dem Bau der U5, der Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg, des Ausbaus der S-Bahnanbindung Richtung Stade gehen könnte. Erwägungen zu Stadtbahnprojekten wären damit ganz vom Tisch.

Geplante Trassenführung bedroht seltene Pflanzen- und Tierarten

Für den NABU Hamburg ist die jetzige Trassenführung eine völlige Fehlplanung. Der NABU hat immer betont, dass die südliche Variante der Hafenquerspange naturschädlich und deswegen inakzeptable sein würde. Denn betroffen sind allein 53 Pflanzenarten der „Roten Liste“ sowie 82 Brutvogelarten, von denen 12 gefährdet und vier sogar vom Aussterben bedroht sind. Nach Einschätzung des NABU ist die Zerstörung von Lebensräumen rechtswidrig, da schon allein das Kriterium der Alternativlosigkeit nicht erfüllt wird. Der NABU fordert deshalb, dass die angemessene Ertüchtigung der bestehenden Hafenhauptroute über den Veddeler Damm einschließlich ihrer Anbindung an A7 und A1 auf den Prüfstand gebracht wird.

Vereinbarkeit mit den Klimazielen Hamburgs und des Bundes fraglich

Angesichts des bundesdeutschen und der Hamburgischen Klimaschutzgesetzgebung muss rechtlich geprüft werden, wie viel „Graue Energie“ allein beim Bau entstehen würden und inwiefern Bau und Betrieb insgesamt vereinbar mit den Klimazielen von Bund und Land sind. Nach Auffassung des NABU ist das Vorhaben verkehrspolitisch anachronistisch, weil es Verkehr künstlich erzeugt (induziert), statt ihn zu vermeiden. Dass neuer Straßenverkehr generiert wird, ist dabei Bestandteil der Bedarfsbegründung der A26 Ost. Eine monströse, über mehrere Etagen aufgeständerte Beton-Autobahn nicht zu bauen, wäre in

Bezug auf Bau und Betrieb ein wichtiges politisches Zeichen in Zeiten der Klimakrise.

Überflüssige Doppelinfrastruktur

Wenn Hamburg und der Bund stur an der jetzigen Planung festhalten, müssten am Ende zwei milliardenschwere Verkehrsprojekte realisiert werden. Einerseits die im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgelegte südliche Hafenquerspange. Andererseits eine neue Querung des Köhlbrands als Zuwegung zur Hafenhauptroute. Damit wäre auch Hamburg innerhalb von nur 15 Jahren zu einer erheblichen Investition aus Hamburger Steuergeldern gezwungen. Denn der Bund wird eine zusätzliche Querung über den Köhlbrand im Norden nur teilweise finanzieren, da er sich bereits unweit im Süden der Hansestadt finanziell mit weit über einer Milliarde Euro engagiert. Den vom Bund nicht voll umfänglich finanzierten Tunnel bei Wilhelmsburg will die Freie und Hansestadt Hamburg mit der Bebauung des 16 Hektar großen Landschaftsschutzgebiets Wilhelmsburger Elbinsel gegenfinanzieren. In Zeiten einer Klima- und Biodiversitätskrise ein völlig verfehltes Zeichen.

Konkurrenz zwischen Köhlbrandquerung und U5

Neben den massiven negativen Folgen für den Biotopkomplex und das Artenvorkommen entsteht das Risiko, dass der Ausbau der U5 oder anderer wichtiger ÖPNV-Projekte Opfer dieser Fehlplanung werden. Droht der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs durch die Risikokalkulationen für eine doppelte Trassenführung zu scheitern, wäre davon eine weitaus größere Mehrheit der Hamburger Bevölkerung betroffen. Statt durch eine Optimierung der S3 / S31 nach Stade (u. a. Verlängerung der Bahnsteige) eine attraktive Alternative für Pendler zu bieten, würde der Ausbau der Straßeninfrastruktur den motorisierten Individualverkehr stärken und lässt dann eine Verlagerung von schienengebundenem Verkehr auf die Straße befürchten.

Kein Bedarf für zwei Querverbindungen

Die Erwartungen des 2012 veröffentlichten Hafenentwicklungsplans von 25 Millionen TEU (Twenty Feet Equivalent Unit- 20-Fuß Standardcontainer) wurden in den vergangenen vier Jahren mehrfach nach unten korrigiert. Maximal werden 13 Millionen TEU Umschlag erwartet, wobei der Containerumschlag sogar um fast 10 Prozent auf 8,5 Millionen Container zurückgegangen ist. Überproportionales Wachstum ist angesichts

weltwirtschaftlicher Turbulenzen mittel- oder langfristig nicht zu erwarten. Hinzu kommt einerseits, dass die Entwicklung der Fahrzeugtechnik sowie die Automatisierung des Verkehrs schon bald eine Kapazitätssteigerung der Straßeninfrastruktur ermöglicht. Andererseits zeichnet sich ab, dass sich Produktion, Logistik und somit auch Bedarf für Autobahninfrastruktur verändert. So werden Teile für zum Beispiel VW zukünftig nicht mehr in dem Maße dezentral produziert und über globale Lieferketten auch per Schiff nach Hamburg rein- und über die Hafenhinterlandanbinungsinfrastruktur raustransportiert. Verkehrsfachleute gehen eher davon aus, dass sich 3D-Druck-Unternehmen dort ansiedeln und Teile produzieren, wo diese gebraucht werden. Eine stärkere Regionalisierung der Produktion führte dann günstigstenfalls auch zu weniger Straßengüterverkehr auf längeren Distanzen.
Angesichts des nachhaltig veränderten wirtschaftlichen Umfelds und einer angemessenen, finanzierbaren und ökologisch verträglichen Alternative erhält die gesamte Diskussion um die Trassenführung eine neue Dimension. Hamburg muss sich nach Auffassung des NABU der Diskussion über die Variante auf Basis des Veddeler Damms stellen. Denn eine bestehende Trasse zu optimieren, würde einer nachhaltigen Infrastrukturpolitik entsprechen und gleichzeitig neue Umwelt- und Klimasünden verhindern. Das entspräche auch dem im Bundesverkehrswegeplan klar formulierten Ziel, den Erhalt von Infrastruktur vor den Neubau zu stellen.

Kontakt: Malte Siegert, Leiter Umweltpolitik NABU Hamburg, 0173 / 937 32 41, *siegert@nabu-hamburg.de*

Forderungen zur A26 Ost

Planung stoppen, Erörterung aussetzen:

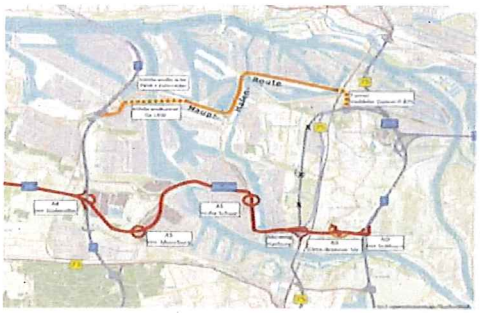
Deutschlands Umweltverbände fordern ein grundsätzliches Moratorium zum Autobahnbau.
https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/klimawandel_klimakrise.pdf

- Klima schützen, induzieren von Verkehr vermeiden (Betrieb)
- Schildbürgerstreich: Süderelbequerung mit Brücke (Lichte Höhe 53 Meter) wegen Erreichbarkeit von Kohleschiffen

Finanzierung klären, sinnvolle Alternativen ernsthaft bewerten

Alternativ: nördliche Hafenhauptroute komplett mit Mitteln des BMVI ertüchtigen. West-Ost-Verbindung als Bundesstraße in Baulast des Bundes

1. Finanzierung Anschluss A7 inklusive Köhlbrandquerung
2. Komplette Ertüchtigung Veddeler Damm
3. Tunnel Veddel mit Anschluss an die A252 (Olympiaplanung)



Stadtentwicklungsoptionen im Blick behalten

Angesichts der Planung über die Hohe Schaar mit einer aufgeständerten Autobahn steht eine Neuordnung der Störfallbetriebe (u. a. Shell) an.

- Geprüft werden sollte, ob sich das Areal alternativ für Stadtentwicklung nutzen lässt
- Anschlussmöglichkeiten für ÖPNV wären gegeben

Grafik: Michael Rothschuh

ROTE LISTE DER BRUTVÖGEL IN HAMBURG

4. Fassung, 2018

Alexander Mitschke

**Im Auftrag der Behörde für Umwelt und Energie,
Abteilung Naturschutz**

Hamburg

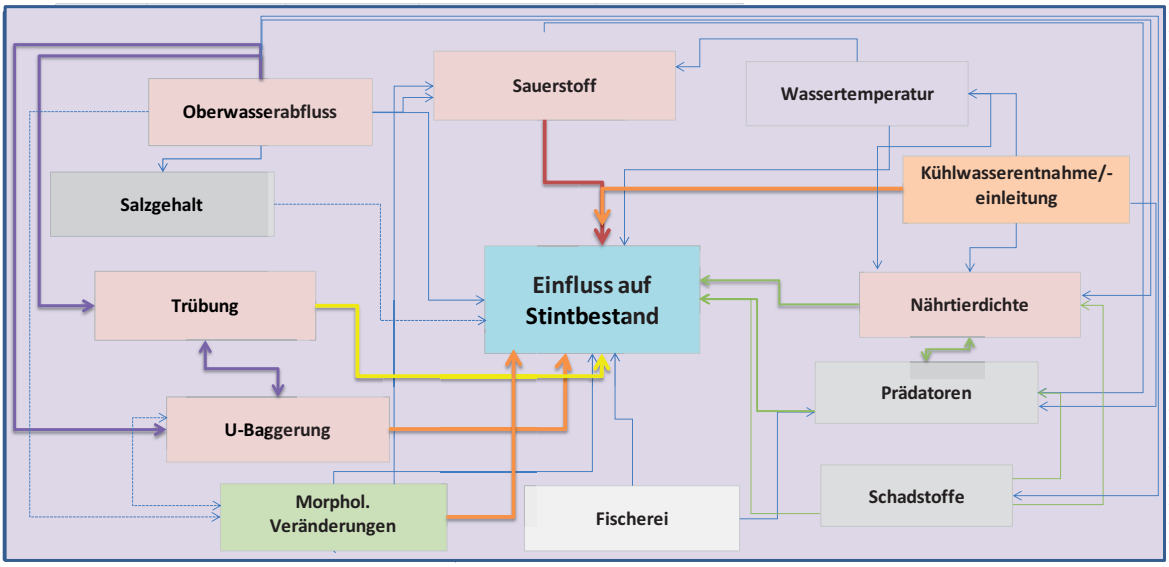
Tab. 6: Arten, deren Gefährdungsgrad sich in der 4. Fassung der Roten Liste gefährdeter Brutvögel Hamburgs gegenüber bisherigen Einstufungen erhöht hat.

Arten mit erhöhter Gefährdung			
2007	**2018**	**Arten**	**Grund**
ungefährdet	V	Baumpieper Gartengrasmücke Saatkrähe Wacholderdrossel	langfr. rückläufig Abnahme > 20 % RF Abh. Nat.maßn. Rückgang > 50 %
ungefährdet	3	Beutelmeise Fitis Star	Abnahme > 50 % Abnahme > 50 % Abnahme > 20 %
ungefährdet	2	Lachmöwe	Abnahme > 50 %
V	3	Haussperling Sandregenpfeifer Flussregenpfeifer Waldkauz	RF Habitat Abnahme > 50 % RF Habitat < 100 BP
V	0	Säbelschnäbler	letzte Brut 2006
V	2	Feldlerche Turmfalke Wiesenpieper	RF Habitat, < 1000 BP kurzfr. Trend negativ kurzfr. Trend neg., RF Habitat
3	2	Pirol Rothalstaucher Schleiereule Trauerschnäpper	kurzfr. Trend negativ langfr. rückläufig kurzfr. Trend negativ Abnahme > 50 %
3	1	Baumfalke	Häufigkeitsklasse „ss“ und Abnahme > 20 %
2	1	Bekassine Löffelente Rotmilan Rotschenkel Uferschwalbe	RF Reproduktion Abnahme > 50 % RF Windenergie RF Reproduktion sehr selten
2	0	Brachvogel Turteltaube Zwergseeschwalbe	letzte Brut 2007 letzter Bvd. 2002 letzte Brut 2005
1	0	Flussuferläufer Haubenlerche Rohrdommel	letzte Brut 2001 letzte Brut 2006 letzter Bvd. 2004

BIO CONSULT
Schuchardt & Scholle GbR

Analyse längerfristiger Daten zur Abundanz verschiedener Altersklassen des Stints (*Osmerus eperlanus*) im Elbästuar

Teil 2: Mögliche Einflussfaktoren



Auftraggeber:
Stiftung Lebensraum Elbe
Hamburg

23.2.2020

Zusammenfassung

Auswertungen von vorliegenden langfristigen Daten (Zeitraum 2000 – 2018) zur Abundanz des Stints in der Unterelbe (Teil 1 der Studie) haben plausibel gemacht, dass die Abundanz der Art sich etwa seit 2011 deutlich verringert hat. Sowohl für die verschiedenen Altersgruppen als auch in den verschiedenen Wasserkörpern (im Sinne der WRRL) sind die Hinweise unterschiedlich ausgeprägt. So waren die Befunde zu den adulten Stinten insgesamt indifferenter, die zu subadulten und juvenilen Stinten sowie Stintlarven überwiegend deutlicher. Aufgabe des Teils 2 der von der Stiftung Lebensraum Elbe beauftragten hier vorliegenden Studie war es, auf der Grundlage zur Verfügung stehender Daten v.a. aus behördlichen Messprogrammen Hinweise auf mögliche Ursachen dieser Bestandsveränderungen des Elbstints zu identifizieren.

Als potenzielle Einflussfaktoren wurden auf der Grundlage vorliegender Daten die Veränderungen der Parameter Temperatur, Sauerstoff, Salzgehalt, Oberwasser, Kühlwasserentnahme, Unterhaltungsarbeiten (Hopperbagger, Wasserinjektion), Verkleinerung von Flachwasserzonen im Mühlenberger Loch, Ernährungsgrundlage und Präsenz von Prädatoren für den Zeitraum 2000 – 2018 analysiert. Folgende Ergebnisse können zusammengefasst werden. In der Tideelbe konnte in den letzten Jahren:

- eine Abnahme des Oberwasserabflusses (Einfluss auf Trübung, Unterhaltung)
- ein Anstieg der Trübung (potenzieller Beeinträchtigungsfaktor, Nahrungsaufnahme)
- ein Anstieg der Unterhaltungsbaggermengen (Veränderung Habitatbedingungen, Entnahme von Organismen)
- eine Volumenreduzierung besonders der Flachwasserzone im MB-Loch (vermutlich schleichender Effekt, längerfristig)
- eine temporäre Erhöhung der KW-Entnahmen im OWK Hafen (unmittelbarer Effekt/mittelfristiger Effekt - Entnahme von Organismen)
- keine deutlichen Veränderungen wesentlicher physikalisch-chemischer Einflussfaktoren (Sauerstoff, Wassertemperatur)
- kein Hinweis auf eines Reduzierung des Crustacea-Planktons aber z.T. rückläufige Dichten bei Rotatorien
- ein Anstieg einzelner potenzieller Prädatoren (Fische)
- tendenzielle Abnahme vieler Schadstoffe
- Zunahme einiger (neuer) Schadstoffe

verzeichnet werden.

4. Übersicht über die Ergebnisse des Teils 1 der Studie – Fangdatenanalyse

Verfügbare Stintfangdaten (vornehmlich aus der Elbe aber auch aus anderen Ästuaren) wurden in der ersten Studie zusammengestellt und mit verschiedenen Verfahren hinsichtlich der interannuellen Variabilität und vorhandener Trends analysiert. Die Ergebnisse der Auswertungen, die verschiedene Betrachtungsebenen umfassen, haben in deren Zusammenschau Hinweise auf eine rückläufige Tendenz der Abundanzen des Stints in der Tideelbe in den letzten Jahren plausibel werden lassen. Mit Blick auf verschiedene Altersgruppen sowie auch unter räumlichen Gesichtspunkten (hier Wasserkörper im Sinne der WRRL) sind die Hinweise unterschiedlich ausgeprägt. So waren die Befunde zu den adulten Stinten insgesamt indifferenter, die zu subadulten und juvenilen Stinten sowie Stintlarven überwiegend deutlicher. Ausgewählte Auswertungsergebnisse seien hier an einzelnen Beispielen noch einmal dargestellt (Abb. 3 - Abb. 7). Die vollständigen Auswertungen sind dem Teil 1 der Studie zu entnehmen (BIOCONSULT 2019).

Adulte Stinte

Mit Blick auf die adulten Stinte reflektiert die Entwicklung der Fangzahlen für den OWK West (Abb. 3, Bild rechts) sowie OWK Ost (hier nicht grafisch veranschaulicht) eine negative Tendenz, d.h. eine Abnahme der Fangzahlen über die Zeit. Für das an den Wasserkörper West stromab anschließende Übergangsgewässer T1 (Abb. 3, Bild links) und dem stromauf lokalisierten Wasserkörper Hafen (hier nicht grafisch veranschaulicht) wurde kein Hinweis auf einen zeitlich gerichteten Trend ermittelt.

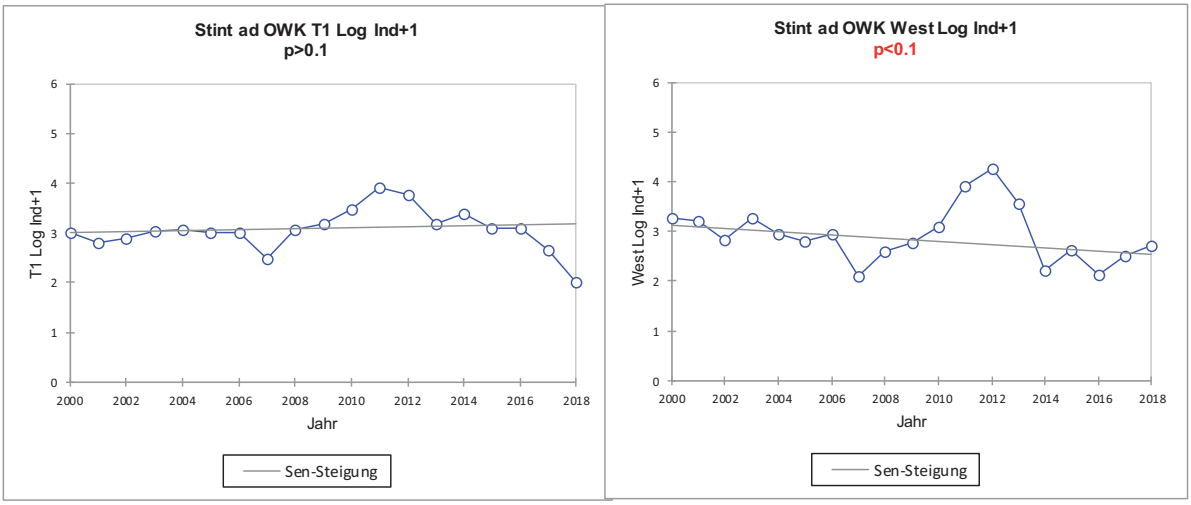


Abb. 3: Zeitreihenanalyse auf Grundlage der Fangzahlen (log Ind./1 Mio. m³+1) adulter Stinte differenziert nach Wasserkörper. T1 = Brackwasser (oligo- polyhalin); West = Süßwasser, Ströme der Marschen unterhalb Hamburg; Daten: WRRL-Fischmonitoring Tideelbe. Frühjahrs- und Herbstdaten.

Subadulte Stinte

Auf der Grundlage der Daten des OWK T1 sowie OWK West (räumliche Vorkommensschwerpunkte) zeigte sich für die subadulten Stinte eine negative Tendenz, d.h. eine Abnahme der Fangzahlen

über die Zeit (Abb. 4). Für die Wasserkörper Hafen und OWK Ost wurde für diese AG kein deutlicher Hinweis auf einen zeitlich gerichteten Trend ermittelt.

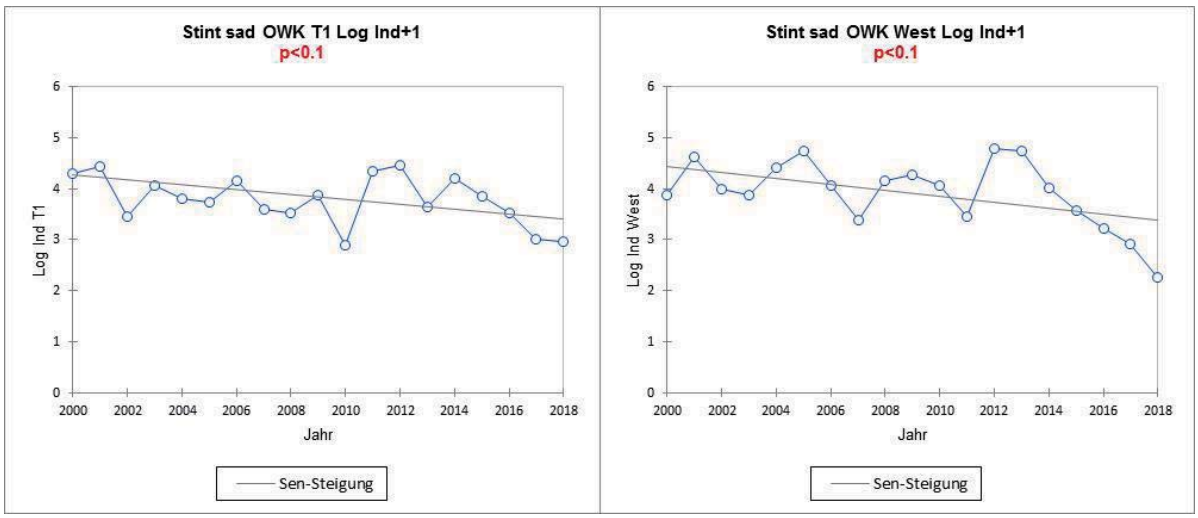


Abb. 4: Zeitreihenanalyse auf Grundlage der Fangzahlen (log Ind./1 Mio. m³+1) subadulter Stinte, differenziert nach Wasserkörper. T1 = Brackwasser (oligo- polyhalin); West = Süßwasser, Ströme der Marschen unterhalb Hamburg; Daten: WRRL-Fischmonitoring Tideelbe, Frühjahrdaten.

Juvenile Stinte (AG 0+)

Auf der Grundlage der Herbst-Fangdaten juveniler Stinte (AG 0+) ergab sich mit Ausnahme des OWK T1 eine negative Tendenz, d.h. eine Abnahme der Fangzahlen über die Zeit in den OWK West, Hafen und Ost. Am Beispiel der Wasserkörper T1 und Hafen werden die Ergebnisse für diese Altersgruppe noch einmal veranschaulicht (Abb. 5).

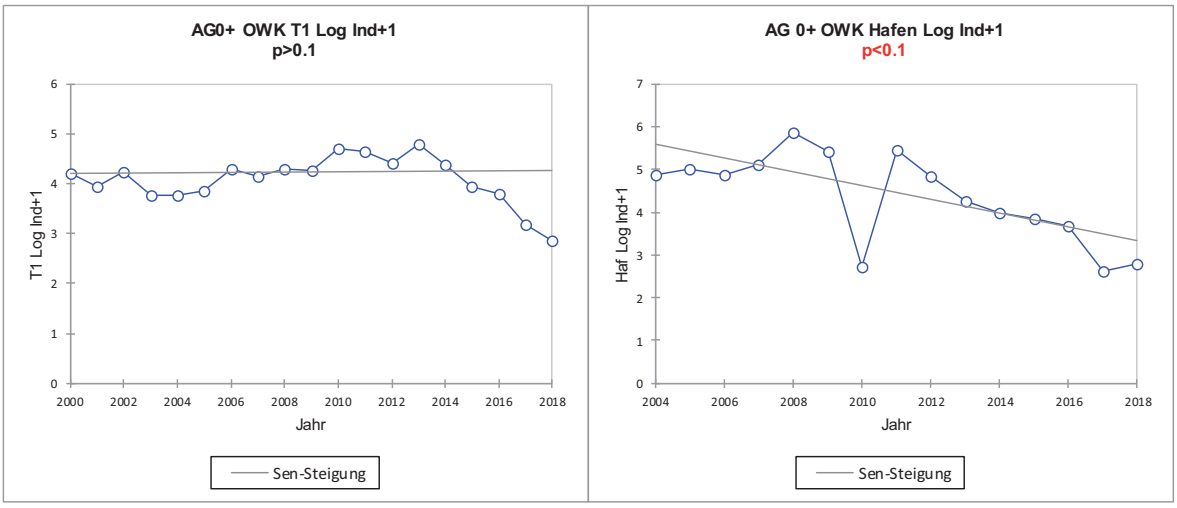


Abb. 5: Zeitreihenanalyse auf Grundlage der Fangzahlen (log Ind./1 Mio. m³+1) juveniler Stinte (AG 0+) differenziert nach Wasserkörper. T1 = Brackwasser (oligo- polyhalin; Hafen (Stadtgebiet HH). Datenreihe 2000 – 2018, Hamenbefischungen, Daten: WRRL-Fischmonitoring Tideelbe. Fehlende Daten (OWK Hafen) ersetzt durch Mittelwerte aus vorhergehendem und nachfolgendem Wert.

Stintlarven

Daten zu Stintlarven standen aus dem „Beifang" eines Fintenmonitoring des WSA Hamburg zur Verfügung. Das umfangreiche wird jährlich seit 2011 bei km 643 (Quertransekt) im Zeitraum April

bis Juni durchgeführt. Darüber hinaus sind stichprobenhaft Längstransektdaten (km 630 – km 680) entlang des Salinitätsgradienten im gleichen Zeitraum erhoben worden. Letztere Ergebnisse waren bislang nicht ausgewertet und damit nicht Bestandteil der ersten Studie. Die Ergebnisse werden daher hier ergänzend dargestellt.

Bei interannuell abwechselnd höheren und geringeren Abundanzen zeigten sich insgesamt rückläufige Larvendichten. Für die Quertransekt (QT) Ergebnisse ist u.a. auf der Grundlage der mittleren Larvendichte der ersten Maihälfte eine signifikant rückläufige Tendenz der Stintlarvendichte von 2011 bis 2018 festgestellt worden (Abb. 6).

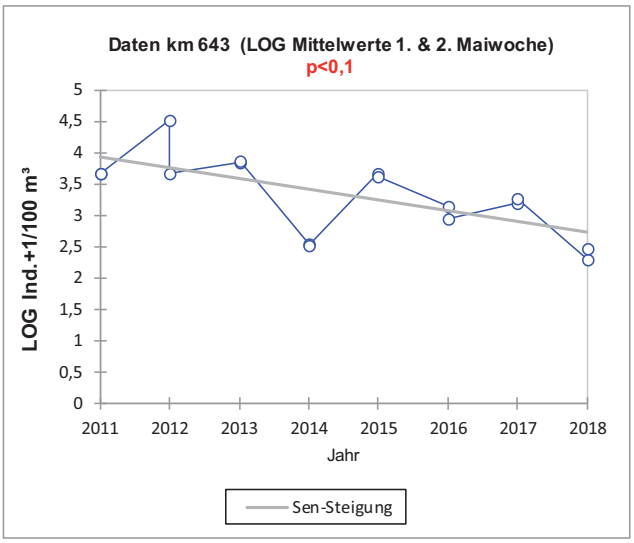


Abb. 6: Entwicklung der Stintlarvendichte im Zeitraum 2011 – 2018 in der Tideelbe bei km 643 (OWK West). Mittelwerte 1. & 2.Maiwoche (rechts). Abundanzdaten log-transformiert. Daten: Fintenmonitoring WSA Hamburg/BioConsult

Wie bereits oben angemerkt, wurden neben der „Hauptuntersuchung" bei km 643 im Mai/Juni der Untersuchungsjahre auch Längstransektfahrten (LT) von km 630 bis km 680 durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden alle 5 – 10 km Stichproben (Ichthyoplanktonnetz) auf beiden Stromseiten (südlich, nördlich) entnommen.

Gleichsinnig zu den QT-Ergebnissen (s.o. und BIOCONSULT 2019a Teil 1) zeigte sich auch auf der Grundlage der LT-Daten eine deutlich rückläufige Tendenz der Stintlarvendichte über die Zeit. Abb. 7 veranschaulicht die Ergebnisse räumlich und zeitlich differenziert, wobei die Ergebnisse jeweils auf einem zweijährlichen Mittelwert beruhen.

Stintlarven waren im Mai im gesamten betrachteten Stromabschnitt präsent (alle Proben berücksiichtigt), wobei Vorkommensschwerpunkte überwiegend im oberen Abschnitt um km 640 zu verzeichnen waren. Erkennbar sind auch die insgesamt rückläufigen Larvendichten über die Zeit. Die mit Abstand höchsten Werte wurden 2011/12 ermittelt. Bezogen auf die Zeiträume 2013/14 und 2015/16 waren die Dichten erkennbar geringer. Für die Jahre 2017/18 wurde dann ein bisheriges Minimum festgestellt (Abb. 7, rechts unten). Im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Mai 2011/12 lag das auf den Zeitraum 2017/18 datierte Minimum der Larvendichte (Gesamtmittel 2011/12: ca. 6.200 Ind./100 m³) um etwa den Faktor 40 – 50 (Gesamtmittel 2017/18: ca. 130

Ind./100 m³) geringer. Auf den stichprobenhaften Charakter der Längstransektdaten sei an dieser Stelle noch einmal hingewiesen.

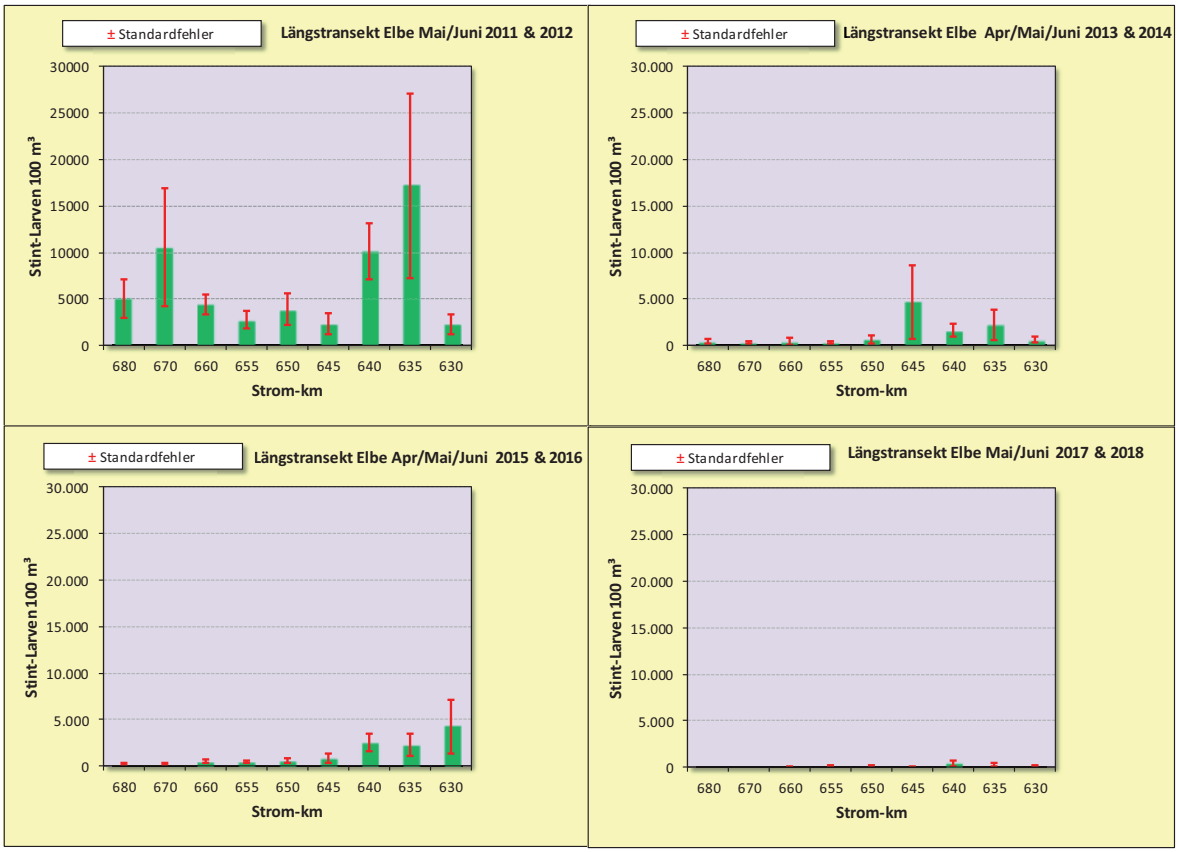


Abb. 7: Stintlarvenzahlen in den Jahren 2011 – 2018, dargestellt als zweijährliche Mittelwerte entlang des Salinitätsgradienten von km 630 (limnisch) – km 680 (meso- polyhalin). N = 108 - 144 Proben/Jahr. Probenahmezeitraum (z.T. ab Ende April) Mai - Anfang Juni. Daten: Fintenmonitoring WSA Hamburg/BioConsult

Zukünftige Daten werden zeigen, ob sich der in den letzten Jahren für die Tideelbe andeutende rückläufige Trend fortsetzt oder ob es sich um ein vorübergehendes „normales interannuelles Phänomen" bzw. eine normale Variabilität handelt.

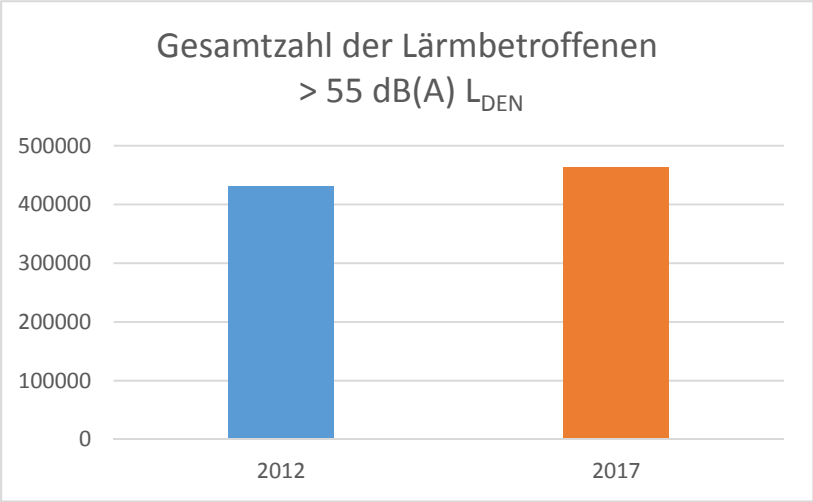
Stinte im Küstenmeer

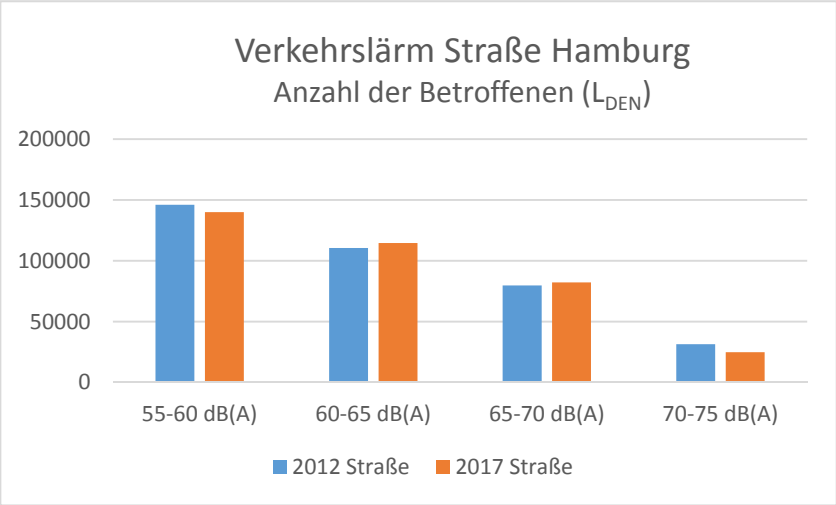
Ebenfalls ergänzend zur ersten Studie soll hier kurz auf Informationen zum Stint aus dem Küstenmeer Bezug genommen werden. Die Daten stammen aus dem langjährigen Fischmonitoring (1991 – 2019) an der Küste Schleswig-Holsteins an drei Fangstationen (Kronenloch, Steertloch und Norderpiep). Die Befischungen erfolgten jeweils im Sommer und wurden methodisch ebenfalls mittels Ankerhamen jeweils über die Tidephasen erhoben. Die Daten wurden freundlicherweise durch R. Vorberg (Marine Science Services, Schleswig Holstein) zur Verfügung gestellt.

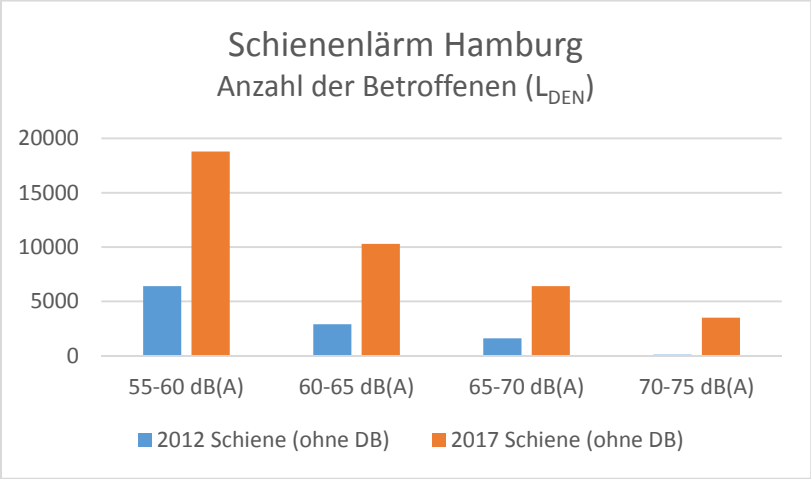
Auch im niedersächsischen Küstenmeer wurde in der jüngeren Vergangenheit ein Fischmonitoring (Hamenbefischungen) an insgesamt verschiedenen Standorten (Alte Weser, Jadebusen, Norderney Riffgatt, Accumer Ee, z.T. Oostereems) durchgeführt (BIOCONSULT 2019c).

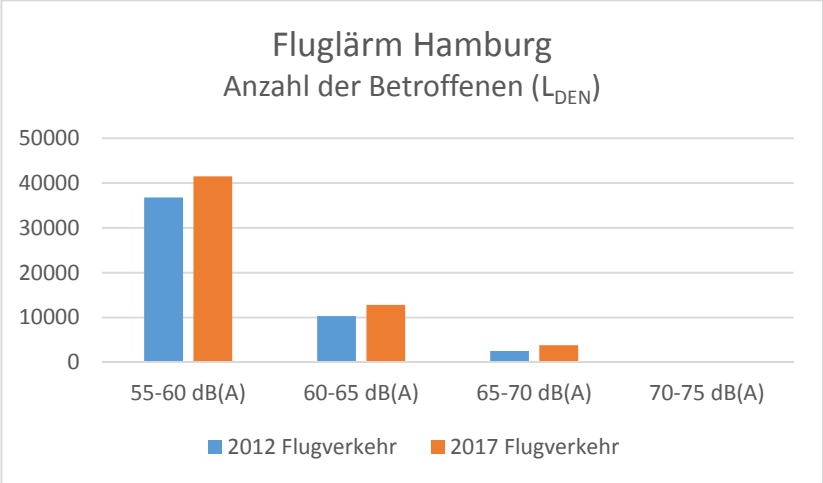
Folgende Befunde lassen sich zusammenfassen:

Lärmbetroffene in Hamburg – Entwicklung 2012 - 2017

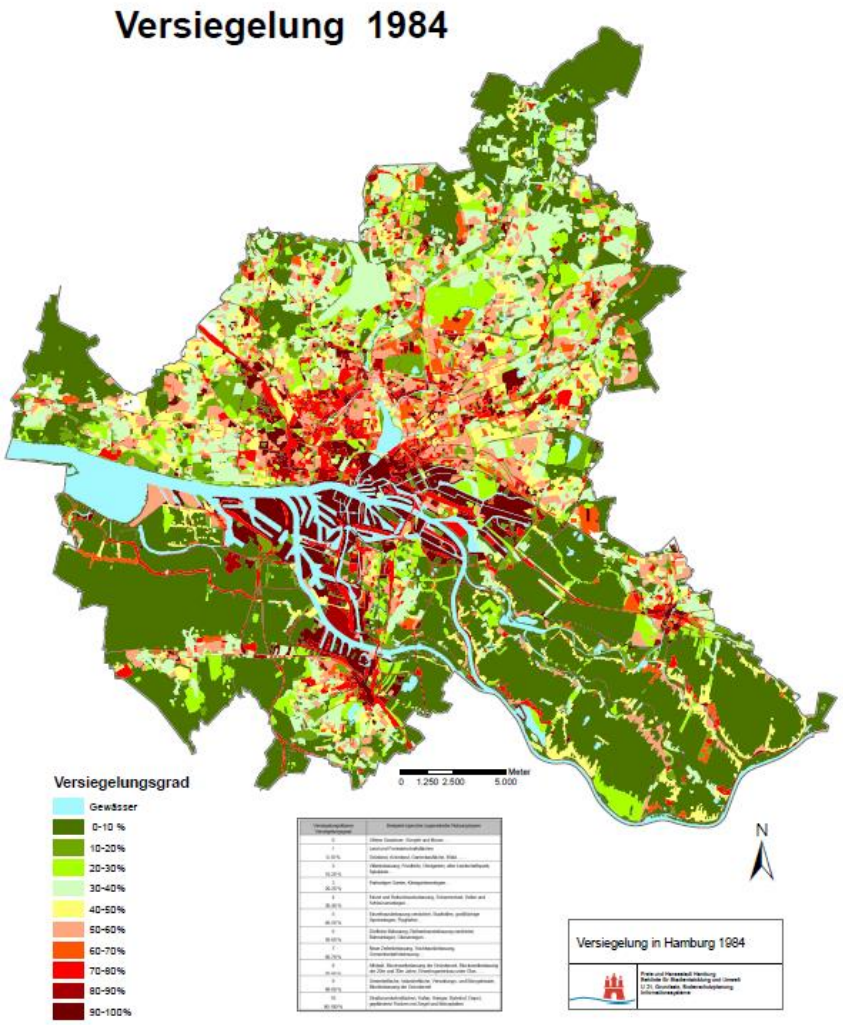


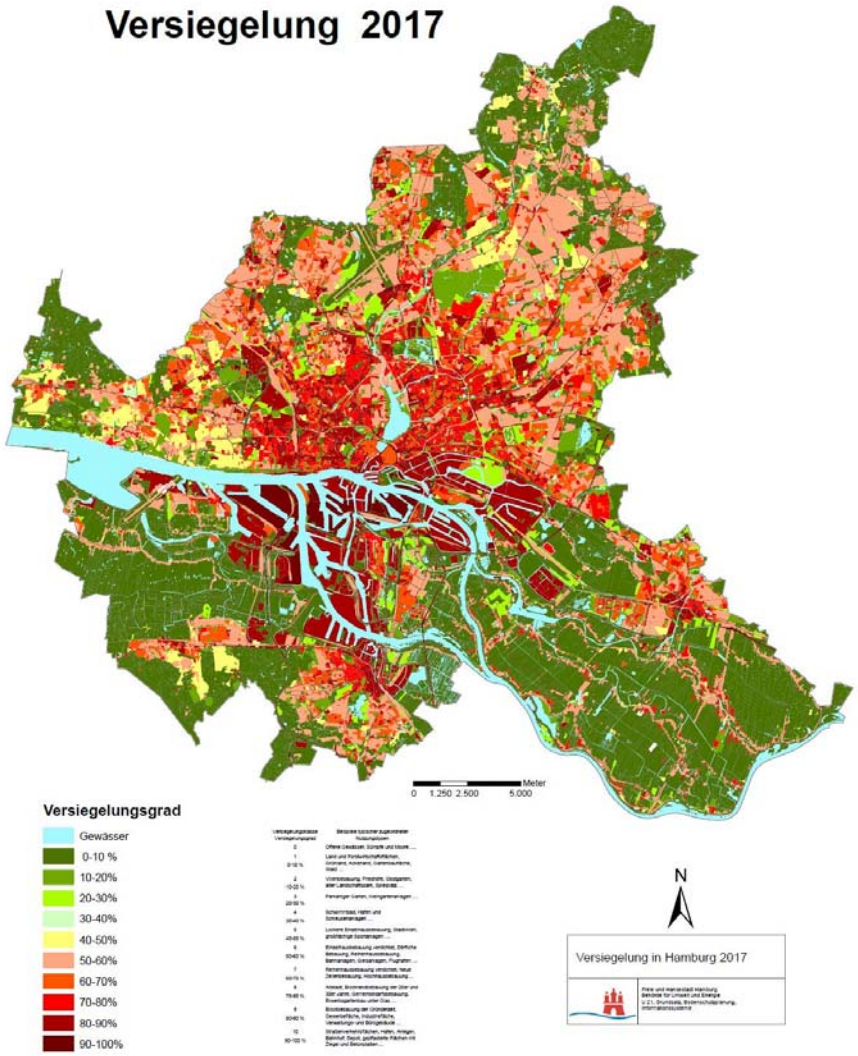






BUND Hamburg - Quelle: Lärmkarten BUE, https://www.hamburg.de/laermkarten/; L_{DEN}: 24-Stunden-Lärmindex (Day/Evening/Night); Stand Nov. 2018





- Versiegelung: 1999 bis 2017 durchschnittlich 120 ha/a

www.hamburg.de/bodenversiegelung; Transparenzportal: Bodenversiegelung in Hamburg 2017

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY