

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

Hamburg, XX.XX.2021

Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 26 Hafenspassage Hamburg, AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe und den Ausbau der A 1 im Bereich AD Süderelbe

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein Autobahnneubauprojekt in dieser Größenordnung und zu den derzeit bekannten Kosten ist nicht zeitgemäß. Ich lehne die Planungen grundsätzlich ab und möchte im Folgenden auf die wesentlichen Gründe eingehen.

- Fehlerhafte Linienbestimmung

Weder in der Linienbestimmung von 2011, die der Planung zugrunde liegt, noch in den Planfeststellungsverfahren der A 26-Ost ist eine Prüfung der Alternativen vorgenommen worden. Insbesondere die Prüfung von verkehrsträgerübergreifenden Alternativen wie der Verlagerung von Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene (S-Bahn, Regionalbahn, U-Bahn, Hafenbahn, Güterbahn) und auf das Wasser (Fähren, Containertaxi, Binnenschiffe) wäre erforderlich gewesen. Ebenfalls nicht geprüft wurde eine Führung des Kfz-Verkehrs über die Verbindung von A1 und A7 bei Maschen.

- Grundlegende Veränderung der Vorgaben für den Sektor Verkehr im Klimaschutz

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

- Fehlender Bedarf aufgrund überholter Wachstumsprognosen für Hafen und Flughafen

Grundlegende Annahmen in der Bedarfsbegründung der A 26-Ost gelten nicht mehr. Auch für die Planung des Abschnittes 6c wird der Hafenentwicklungsplan von 2012 in Bezug genommen

(Erläuterungsbericht, S. 31). Dieser geht noch von 25 Mio. TEU Jahresumschlag aus. Die im Verkehrsgutachten vorgenommene Aktualisierung auf 18 Mio. TEU bis 2030 (Verkehrsprognose, S. 22) ist ebenfalls völlig unrealistisch. Ein aktuelles Gutachten im Auftrag der HPA prognostiziert einen Jahresumschlag von 11,1 bis 14 Mio. TEU im Jahr 2035 (https://www.hamburg-port-authority.de/fileadmin/user_upload/Endbericht_Umschlagpotenzial_Hafen_Hamburg_201016.pdf, S. 33).

Auch die Annahme des Verkehrsgutachtens, die Passagierzahlen des Hamburger Flughafens würden im Jahr 2030 auf 23,5 Mio. steigen (Verkehrsgutachten, S. 23) ist unrealistisch. Der Flughafen verzeichnete 2020 lediglich 4,6 Mio. Passagiere. Experten gehen davon aus, dass es Jahre dauern wird, um das Niveau aus der Zeit vor der Coronakrise (2019: 17,3 Mio.) wieder zu erreichen.

- Kosten und Nutzen-Kosten-Verhältnis

Die A26-Ost ist eines der teuersten Autobahnprojekte in Deutschland. Vor dem Hintergrund einer hinfälligen Bedarfsbegründung ist der Einsatz von mindestens 1,8 Mrd. Euro öffentlicher Mittel nicht zu rechtfertigen. Während die Kosten zuvor mit ca. 900 Mio. Euro veranschlagt worden sind, wird mittlerweile mit der doppelten Summe gerechnet.

Diese Veränderung der Kosten wirkt sich auch auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis aus. Dieses wurde im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit einem Wert von 3,3 beziffert. Auf Grundlage des angenommenen berechneten Nutzens und den neu ermittelten deutlich höheren Kosten liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis lediglich bei 1,4. Zu beachten ist allerdings, dass von einem Nutzen durch den induzierten Verkehr im Wert von rund 491 Mio. Euro ausgegangen wird. Dieser vermeintliche Nutzen ist jedoch hinfällig, wenn man berücksichtigt, dass ein wesentlicher Teil des prognostizierten Verkehrs durch eine Verlagerung vom schienengebundenen ÖPNV auf die Straße erzeugt wird. Im Endeffekt liegt ein realistisches Nutzen-Kosten-Verhältnis damit bei 1,0 oder sogar darunter. Es ist daher eine neue Kosten-Nutzen-Berechnung erforderlich.

- Induzierter Verkehr und Schwächung des ÖPNV

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostiziert 32.000 Kfz am Tag für die neue Autobahn, einen Großteil davon macht der sog. induzierte Verkehr aus. Damit sind zusätzliche Fahrten gemeint, die durch den Bau der A 26-Ost erzeugt werden. Diese werden im BVWP als Nutzen verbucht. Im Ergebnis bedeutet dieser induzierte Verkehr allerdings im Vergleich zu heute ein höheres Verkehrsaufkommen mit den entsprechend höheren Umweltbelastungen wie Lärm und Luftschadstoffe.

Es wird nicht nur ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt. Hinzu kommt, dass die neue Autobahn eine Verlagerung vom ÖPNV auf die Straße bewirkt. Fahrten, die bislang mit dem ÖPNV, vor allem der parallel verlaufenden S-Bahn, zurückgelegt wurden, werden bei Realisierung der Planung auf die Straße verlagert. Damit werden der ÖPNV geschwächt, die Verkehrswende ausgebremst und ein deutlicher Rückschritt in der Entwicklung zu einer klima- und umweltverträglicheren Mobilität gemacht.

- Planungs- und Bauprozess in mehreren Abschnitten

Das Vorgehen im Zusammenhang mit dem Planungs- und Bauprozess der A 26 ist grundsätzlich zu kritisieren. Für den Streckenabschnitt Ost wurde eine Unterteilung in einzelne Abschnitte (a, b, c) vorgenommen. Diese „Salami“-Taktik widerspricht den gesetzlichen Vorgaben des UVPG. § 31 Abs. 4 UVPG schreibt vor, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Falle von kumulierenden Vorhaben für das gesamte Vorhaben erstellt werden muss. Besonders problematisch ist für den Abschnitt 6c, dass nun auch noch ein Abschnitt des 8-streifigen Ausbaus der A 1 in dieses Verfahren einbezogen wird, zwei weitere Abschnitte der A1-Verbreiterung aber außen vor bleiben.

- Negative Umweltauswirkungen im gesamten Trassenverlauf

Das Ergebnis des abschnittweisen Planungsprozesses ist, dass erhebliche negative Umweltauswirkungen des gesamten Trassenverlaufs im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens für diesen letzten Abschnitt 6c nicht berücksichtigt werden. Jedoch wirkt sich der gewählte Trassenverlauf in seiner gesamten Länge vielfach negativ auf Natur und Umwelt aus:

Das Landschaftsschutzgebiet „Moorburg“ wird von der geplanten Trasse zerschnitten und damit erheblich in seiner Funktion zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes abgewertet, wobei auch wertvolle Niedermoore in Anspruch genommen werden. Diese verlieren bereits durch eine Teilversiegelung ihre Funktion gänzlich. Betroffen sind insbesondere die Moorflächen Käthnermoor, Schulmoor und Burgmoor sowie weitere gesetzlich geschützte Biotopverbund der Feuchtlebensräume. Der Bau der A 26-Ost zerstört damit auch den Lebensraum bedrohter und geschützter Brutvogelarten und ist damit aus Sicht des Artenschutzes nicht akzeptabel.

In Moorburg werden bereits bestehende Ausgleichsflächen (Vorhaben U-046 - Spülfeld Moorburg-Ellerholz) überplant, die damit ihren Zweck der Kompensation eines anderen Eingriffs in die Natur und ihre derzeitige Funktion gänzlich verlieren. Diese Praxis ist insbesondere vor dem Hintergrund ohnehin kaum vorhandener Ausgleichsflächen in Hamburg nicht akzeptabel. Der bereits stark vorbelastete Stadtteil Moorburg wird durch weitere negative Umweltauswirkungen, wie Lärm und Luftschadstoffe, zusätzlich belastet.

- Überplanung bestehender Ausgleichsflächen

Auch für den Planungsabschnitt 6c werden vorhandene Ausgleichsflächen im Umfang von ca. 4,8 ha in Anspruch genommen. Darunter sind auch Ausgleichsflächen für die Verlegung der Wilhelmshurger Reichsstraße (Vorhaben U-192), für die FCS-Maßnahmen zur Erhaltung der Arten Feldschwirl, Kuckuck und Sumpfrohrsänger festgesetzt sind. Durch Inanspruchnahme und Funktionsverlust dieser Flächen, die zum Teil gerade erst hergerichtet wurden, ergibt sich damit auch das Risiko einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes dieser Arten.

- Artenschutz

Insgesamt 72 Brutvogelarten und ihre Reviere sind im Planungsraum des Abschnitts 6c und seinen Wirkzonen betroffen. Darunter sind auch etliche Brutvogelarten der Roten Liste, wie

Hausperling, Star oder Steinschmätzer. Es gehen Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren, insbesondere für die Arten Gelbspötter, Nachtigall, Bluthänfling, Star und Kuckuck, die bezüglich ihrer Lebensraumsprüche auf Gehölzstrukturen in Kombination mit Grünland und Hochstauden und Röhrichflächen angewiesen sind. Die als Ausgleich vorgeschlagenen Maßnahmen (u. a. neue Brutkästen, Neuanlage von Gehölzen und Extensiv-Grünland) sind nicht geeignet, den artenrechtlichen Verbotstatbestand aufzulösen.

- Biotopverluste und Betroffenheit von Schutzgebieten

Obwohl der Planungsraum des Abschnitts 6c zu Teilen (insbesondere im Hafengebiet) stark anthropogen geprägt ist, wird mit einem Verlust von Biotopen mit Lebensraumfunktion im Umfang von gut 50 ha (anlage- und baubedingt) gerechnet. Auch gesetzlich geschützte Biotope sind betroffen und werden im Umfang von rund 6,72 ha überplant. Hinzu kommt der Verlust von 548 Einzelbäumen und auch in diesem Planungsabschnitt 6c werden erneut Flächen eines Landschaftsschutzgebietes in Anspruch genommen (LSG "Wilhelmsburger Elbinsel").

- Flächenverbrauch

Der ausliegende Planungsabschnitt 6c der A 26 Ost hat eine Länge von ca. 4,2 km. Hinzu kommt der Ausbau der A1 auf einer Länge von ca. 1,3 km. Die Realisierung dieser Planungen bedeutet eine Flächeninanspruchnahme von knapp 47 ha einschließlich einer Neuversiegelung von knapp 10 ha. Dieser Flächenverbrauch ist in Anbetracht Hamburgs knapper Flächenressourcen nicht vertretbar.

- Fehlende Berücksichtigung Grauer Energie

Es fehlt eine Beachtung des Klimaschutzes in der UVP speziell zum Energieeinsatz während der Bauphase. Für eine Hamburger Planung ist eine umfassende Betrachtung der Auswirkungen eines Projektes auf den Klimawandel rechtlich geboten. Die Hamburger Verfassung stellt in der Präambel fest: "Die natürlichen Lebensgrundlagen stehen unter dem besonderen Schutz des Staates. Insbesondere nimmt die Freie und Hansestadt Hamburg ihre Verantwortung für die Begrenzung der Erderwärmung wahr." Außerdem regelt § 1 des Hamburger Klimaschutzgesetzes eindeutig, dass bei allen Planungen die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen sind. Auch im Gesetz über die Umweltverträglichkeit (§ 2 UVPG) in Verbindung mit Anlage 4 Nr. 4 b) und 4 c) gg) des UVPG benennt eine zwingende Mindestanforderung an die Planunterlagen: Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen müssen dargestellt werden. Dies gilt auch für die Graue Energie etwa für den Straßenbau. Daher muss der Energieeinsatz und damit der CO₂-Ausstoß auch während der Bauphase zwingend erfasst werden. Hier liegt eindeutig ein gravierender erheblicher Planungsmangel vor, da das Thema Graue Energie nicht Bestandteil der UVP ist.

- Bodenmanagement und Klimaschutz

Für diesen Autobahnabschnitt soll ein Tunnel ("Wilhelmsburgtunnel") gebaut werden. Dieser greift massiv in die Bodenstruktur ein, die an dem Standort durch große Torfschichten geprägt sind. Dieser soll "klimaneutral" in ein Torflager überführt werden. Das Konzept und die vorgesehenen Torferhaltungs- und Entwicklungsflächen sind nicht funktionsfähig. Dies betrifft insbesondere den Polderansatz sowie, die vorgesehene "Kalkung" der obersten Substratschicht und des einzubauenden Bodenmaterials. Ein permanent hoher Wasserstand im Torflager, der als Voraussetzung für die Neubildung von Torfsubstanzen notwendig wäre, ist nicht gewährleistet. Der Unterlage 18.10. ist zu entnehmen, dass die Neubildung eines Hochmoores allenfalls "denkbar" ist.

Ich forderte die Planfeststellungsbehörde, die Planungen mit Blick auf die genannten Gründe fallen zu lassen und das naturzerstörerische und überteuerte Projekt einzustellen.

Bitte informieren Sie mich über weitere Schritte.

Mit freundlichen Grüßen