

Stellungnahme zu dem Projekt A26-G10-HH: A26 AK Hamburg-Süderelbe-AD/AS Hamburg-Stillhorn im Rahmen des neuen BVWP

Zum Projekt A26-G10-HH nimmt der BUND Hamburg wie folgt Stellung:

1. Belegte Notwendigkeit

Es wird argumentiert, dass die Region Hamburg aufgrund ihrer verkehrsgeografischen Lage und der Bedeutung für die Hafenwirtschaft zukünftig in besonderem Maße von Verkehrszunahmen betroffen sei. Hier ist zu beachten, dass insbesondere die bislang erwarteten Zunahmen im Hafenumschlag und hier speziell im Containerumschlag nicht eingetroffen sind. So geht die Prognose 2007 (Planco 2007) noch von einem Containerumschlag im Jahr 2025 von 28 Mio. TEU/a aus, die aktuellste Prognose im Auftrag des BMVI für das Jahr 2025 hingegen nur noch von ca. 13,5 Mio. TEU/a (Seeverkehrsprognose (Los 2), MWP 2014). Selbst Vertreter der maritimen Wirtschaft gehen mittlerweile davon aus, dass der Hamburger Hafen kaum die 10 Mio.-TEU-Grenze überschreiten wird (siehe dazu: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article207388969/Eurogate-haengt-Hafengesellschaft-HHLA-ab.html>)

Bereits 2010 führte die zuständige Hamburg Port Authority (HPA) in ihrem Masterplan Straßenverkehr im Hamburger Hafen aus, dass sie mit den im Plan aufgezeigten Konzepten und Maßnahmen – also ohne die hier zu betrachtende A 26 Ost – „in der Lage (ist), die verkehrliche Situation im Hamburger Hafen an den heutigen Problembereichen kurzfristig zu verbessern und die langfristig wieder steigenden verkehrlichen Herausforderungen zu bewältigen.“ (siehe dazu S. 94; http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-undpublikationen/Documents/Masterplan_Straesen_Hafen.pdf)

Die Umschlagzahlen haben sich seitdem nicht wesentlich erhöht, 2015 ist der Gesamtumschlag des Hamburger Hafens im Vergleich zum Vorjahr sogar um 5,4 % zurückgegangen. Die Bedeutung der A 26 Ost für den straßenbezogenen Güterverkehr wird also im BVWP überschätzt.

Die Argumentation des BVWP, dass ein „leistungsfähiges Straßennetz ... eine unabdingbare Voraussetzung zur Vermeidung von Engpässen und negativen Umweltauswirkungen“ ist, springt deutlich zu kurz. Negative verkehrsbedingte Umwelteinwirkungen lassen sich am effektivsten minimieren, in dem vorrangig umweltfreundliche Verkehrsträger gefördert werden. Gerade dies erfolgt hier nicht. Der Hamburger Hafen verfügt zwar bereits über eine gute Schienenanbindung (30%-Anteil), aber der Anteil an diesem im Vergleich zum LKW umweltfreundlicheren Transport sollte weiter erhöht werden (siehe dazu: <https://www.hafenhamburg.de/de/effizienter-und-umweltschonender-guetertransport-auf-der-schiene>).

2. Begründung der Dringlichkeit

Der BVWP stellt darauf ab, dass bei diesem Projekt ein vergleichsweise hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis vorliegt. Dem muss widersprochen werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,3 ist im Vergleich zu anderen Projekten nicht hoch und entsteht zudem aus falscher Berechnung des Nutzens und nicht plausibler Schätzungen der Kosten. So kritisiert der BUND Hamburg beispielsweise die gewählte Methodik der Monetarisierung der Kohlendioxid-Emissionen. Die hier angelegte Kostenschätzung ist weit entfernt von den Regeln Hamburgs für kostenstabiles Bauen. Sie berücksichtigt zudem nicht die besonderen Risiken des Baugrunds, die z. B. bei der ebenfalls von der DEGES geplanten Wilhelmsburger Reichsstraße mit dazu geführt haben, dass gleich nach der Finanzzusage des Bundes die Kostenschätzung verdoppelt wurde.

Dieser Punkt fällt umso mehr ins Gewicht, das die A 26 –Ost bereits mit den hier angesetzten – und wahrscheinlich zu niedrig bemessenen – Kosten zu den teuersten Streckenabschnitten des deutschen Autobahnnetzes gehören würde (siehe dazu: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/bundesregierung-plant-teuersten-autobahnabschnittaller-zeiten-a-1087460.html>).

3. Alternative Ausbaumöglichkeiten im vorhandenen Straßennetz

Zu kritisieren ist, dass nur unzureichend alternative Ausbaumöglichkeiten oder Neuplanungen in die Bedarfsprüfung eingeflossen sind. So soll beispielsweise eine neue Köhlbrandquerung in den nächsten 15-20 Jahren geplant und gebaut werden (siehe dazu: <http://www.hamburg.de/koehlbrandbruecke/>).

Diese neue Brücke wäre leistungsfähiger als die jetzige Köhlbrandbrücke. Im Osten der Haupthafenroute wurde während der Olympiaplanung 2015 ein Tunnel zwischen dem Veddeler Damm und der Zufahrt zur B75 / A253 geprüft und für realisierbar befunden.

Außerdem wird derzeit eine zweite Kattwyk-Hubbrücke gebaut, die dem Eisenbahnverkehr gewidmet ist. Diese erhöht die Kapazität der vorhandenen Straßenbrücke wegen der wegfallenden Unterbrechungen durch den Eisenbahnverkehr erheblich. Deshalb ist eine zusätzliche Querung durch eine (sehr teure) Autobahnbrücke am selben Ort nicht sinnvoll und notwendig.

Allein die genannten Beispiele sind ein klarer Hinweis darauf, dass die Alternativenprüfung nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

4. Naturschutzfachliche Wertigkeit des Raumes

Die A26-Ost hat einen extrem hohen Flächenverbrauch. Dies wiegt umso schwerer, als mit dem Projekt ein erheblicher Verbrauch von sehr knappen Flächen im großstädtischen Bereich verbunden ist.

So sollen beispielsweise 15 ha unzerschnittener Kernraum in Anspruch genommen werden. Auch aus diesem Grund hat das Umweltbundesamt (2016) empfohlen, die A26-Ost aus dem Vordringlichen Bedarf herauszunehmen (siehe dazu https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/dokumente/20160425_uba_presseinfo_nr_18_2016_bvwp_2030_projekte_streichen_liste.pdf).

Es ist davon auszugehen, dass ein für Brutvögel und Amphibien bedeutsames Feuchtgebiet erheblich geschädigt und auch ein FFH-Gebiet beeinträchtigt wird. Der BUND Hamburg geht davon aus, dass Lebensräume von verschiedenen FFH-Arten wie Moorfrosch und Grüner Mosaikjungfer sowie von Vogelarten, die nach der EG-Vogelschutzrichtlinie geschützt sind, nachhaltig beeinträchtigt werden. Dies wäre beispielsweise für den Kiebitz, dessen Bestände in Hamburg derzeit ohnehin rückläufig sind, nicht akzeptabel (s.a. <http://www.hamburg.de/contentblob/4471698/data/d-flyer-kiebitze.pdf>).

Aus den vorgenannten Gründen lehnt der BUND Hamburg sowohl die Aufnahme der A 26-Ost in den vordringlichen Bedarf des BVWP als auch die Planung ab.