

Stellungnahme des BUND Hamburg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A26 Ost („Hafenpassage“) Abschnitt 6b (VKE 7052) AS HH Moorburg bis AS HH Hohe Schaar

Der BUND Hamburg lehnt den geplanten Bau der A26 grundsätzlich ab. Ein Autobahnneubauprojekt in dieser Größenordnung ist nicht zeitgemäß und widerspricht im Grundsatz den Zielen der Raumordnung. Statt autogerechter Angebotsplanung bedarf es eines Verkehrskonzeptes, das eine verbesserte Erschließung des Hamburger Raums durch den Öffentlichen Personennahverkehr zum Gegenstand hat.

Des Weiteren kritisieren wir grundsätzlich das Vorgehen im Zusammenhang des Planungs- und Bauprozesses der A 26. Für den Streckenabschnitt Ost wurde eine Unterteilung in einzelne Abschnitte (a, b, c) vorgenommen. Diese „Scheibchen“-Taktik widerspricht unserer Auffassung nach den gesetzlichen Vorgaben des UVPG. § 31 Abs. 4 UVPG schreibt vor, dass eine UVP im Falle von kumulierenden Vorhaben für das gesamte Vorhaben erstellt wird:

„Wird über die Zulässigkeit eines Vorhabens im Rahmen mehrerer Verfahren entschieden, so wird eine gemeinsame zusammenfassende Darstellung nach § 24 für das gesamte Vorhaben erstellt. Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nehmen die Zulassungsbehörden eine Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens vor und berücksichtigen nach § 25 Absatz 2 die Gesamtbewertung bei den Zulassungsentscheidungen. Die federführende Behörde stellt das Zusammenwirken der Zulassungsbehörden sicher.“

Dies ist hier nicht geschehen, obwohl die A26 Ost ein zusammenhängendes Vorhaben darstellt. Durch die Unterteilung in einzelne Planungsabschnitte werden bereits im Vorfeld unwiderruflich Fakten geschaffen, die eine Beteiligung an späterer Stelle im Rahmen der weiteren Streckenabschnitte zur Farce verkommen lassen. Insbesondere Teile der in Wilhelmsburg und Moorburg geplanten Streckenführung hätten mitunter gravierende Auswirkungen auf wertvolle Flächen des Naturraums. Die Umweltauswirkungen des Bauvorhabens dürfen in unseren Augen nicht isoliert für einzelne Abschnitte betrachtet werden, sondern bedürfen darüber hinaus einer Gesamtbetrachtung. Nur so können die Auswirkungen im Ganzen adäquat bewertet werden.

Hinzu kommt, dass die einzelnen Abschnitte für sich keine eigenständige Verkehrsfunktion erfüllen, wie es das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 12.08.2009 (9 A 64.07) vorsieht. Der Trassenabschnitt 6b verläuft parallel zu einer bereits bestehenden Stadtstraße und würde für den Fall, dass Abschnitt 6a und c nicht realisiert würden, eine Doppelinfrastruktur bedeuten, die in ihrer Dimensionierung nicht anschlussfähig an das bestehende Stadtstraßennetz ist, weil dieses die Kapazitäten, auf die der Autobahnabschnitt ausgelegt ist, gar nicht fassen könnte. Der Streckenabschnitt 6b hätte also keine eigenständige Verkehrsfunktion.

Im Folgenden führen wir einzelne Kritikpunkte gesondert aus.

Fehlende Planungsrechtfertigung

Die A26 Ost ist eines der teuersten Autobahnprojekte in Deutschland. Am 16.4.2016 erschien hierzu ein Bericht im Spiegel: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/bundesregierung-plant-teuersten-autobahnabschnitt-aller-zeiten-a-1087460.html>

Eine Investition in dieser Größenordnung in ein Projekt zur Förderung des MIV ließe Hamburgs Klimaschutzziele in weite Ferne rücken. Wir bitten an dieser Stelle auch die Leitstelle Klimaschutz um eine Stellungnahme zu den Planungen und den Auswirkungen des Projektes auf die Hamburger Klimaschutzziele. Die Aussage des UVP-Berichtes, „dass sich Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg auch positiv auf lokalklimatische Situationen auswirken wird“ (UVP-Bericht, S. 82) weisen wir entschieden zurück. Ein verbessertes Angebot führt zu einer höheren Nachfrage, was in diesem Fall eine allgemeine Steigerung des Verkehrsaufkommens bedeutet. Auch der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) thematisiert das Thema CO₂-Emissionen durch den Bau und Betrieb der A26 Ost nicht, worin wir einen erheblichen Abwägungsmangel sehen (LBP, S. 129).

Die finanzielle und bauliche Dimensionierung des Projektes erschließt sich insbesondere dann nicht, wenn es tatsächlich im Wesentlichen um die Belange der Hafenwirtschaft ginge, die im Erläuterungsbericht mehrfach zum Vergleich und zur Bewertung verschiedener Trassenvarianten herangezogen werden. In dem Fall wäre die Ertüchtigung und Sanierung der bestehenden Haupthafenroute die naheliegende Lösung für eine leistungsfähige Hafenerschließung. Hinzu kommt, dass der geplante Trassenverlauf wesentliche Hafenareale gar nicht erschließt. Die zwingend erforderliche Köhlbrandbrücke und die Haupthafenroute müssten zusätzlich erneuert und ausgebaut werden. Der Bau einer zusätzlichen, parallel verlaufenden Autobahn lediglich ein Stück weiter südlich ist also überflüssig.

Außerdem nehmen die Planunterlagen den völlig veralteten Hafenentwicklungsplan 2012 in Bezug (Erläuterungsbericht, S. 11). Dort sind aus heutiger Sicht völlig überhöhte Umschlagsprognosen zugrunde gelegt worden. Der tatsächlich zu erwartende Umschlag des Hamburger Hafens in den nächsten Jahrzehnten rechtfertigt ebenfalls nicht den Bau der A 26-Ost.

Vielmehr verstärkt sich der Eindruck, dass die Interessen der Hafenwirtschaft vorgeschoben werden, um eine vielseitig geforderte Pendlerautobahn zu realisieren. Ein derartiges Projekt ist für eine Metropolregion wie Hamburg nicht mehr zeitgemäß. Statt einer Förderung des MIV durch den weiteren Ausbau der Autoinfrastruktur bedarf es eines weiteren Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV-Netzes auf der Elbinsel, in Harburg und in die angrenzenden Landkreise hinein.

Raumordnung

Auch aus raumordnerischer Sicht fehlt dem Projekt eine Rechtfertigungsgrundlage. Das Raumordnungsgesetz (ROG) schreibt vor:

§ 1 - Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung

(1) Der Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und seine Teilräume sind durch Raumordnungspläne, durch raumordnerische Zusammenarbeit und durch Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei sind

- 1. unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen,*
- 2. Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen.*

(2) Leitvorstellung bei der Erfüllung der Aufgabe nach Absatz 1 ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt.

Bei dem geplanten Vorhaben A26-Ost handelt es sich um eine raumbedeutsame Planung, die sich dementsprechend auch in einem Raumordnungsplan widerfinden müsste. In Hamburg wäre dies der Flächennutzungsplan. Dieser enthält jedoch keine dahingehenden Planungen, sodass dem Projekt die raumordnerische Legitimation fehlt. Überdies widerspricht das zurede stehende Projekt eindeutig der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung.

Flächenverbrauch

Der ausliegende Abschnitt 6b hat eine Länge von knapp vier Kilometern und einen Flächenbedarf von 70 Hektar (UVP-Bericht, S. 75). Auch wenn diese nicht in Gänze neu versiegelt werden, so bedeutet es dennoch einen deutlichen Flächenverlust für anderweitige Nutzungen. Vor dem Hintergrund der ohnehin knappen Flächen in Hamburg halten wir diese Inanspruchnahme für ein derart unzeitgemäßes Projekt nicht für vertretbar.

Unklar bleibt auch, ob der Verlust durch Neuversiegelung in einer Größenordnung von 14 Hektar auch dem realen Verlust entspricht. Im UVP-Bericht heißt es auf S. 75:

„Durch Überbauungen und Aufschüttungen (Dammbauwerke etc.) und Arbeitsstreifen kommt es aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen der Böden nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen. Die vorhandenen Werte und Funktionen der Böden sind in diesen Bereichen mindestens wiederherstellbar, so dass die vorhabenbedingten Veränderungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen und keinen Eingriff darstellen.“

Damit ist unklar, ob die realen Bodenverluste nicht doch höher liegen und hier nur aufgrund von Definitionsunterschieden herausgerechnet werden. Wir bitten um eine entsprechende Aufklärung.

Landschaftsprogrammänderung L 01/17 Biotopverbund

Im LBP werden die Auswirkungen des Vorhabens auf den Biotopverbund beschrieben. Hierzu heißt es auf Seite 10:

„Über die Fachgrundlage Biotopverbund erfolgt die Integration des Biotopverbunds in die Karte Arten- und Biotopschutz des Landschaftsprogramms. Das formale Änderungsverfahren ist in Bearbeitung. [...] Die bisher durch Pfeile dargestellten, sogenannten „Verbindungsbiotope“ entfallen aufgrund der neuen Änderung.“

Auf Seite 122 heißt es wiederum:

„Biotopverbundfunktionen sind durch die A 26 Abschnitt 6b nicht betroffen.“

Wir bitten um Aufklärung, wie diese widersprüchlichen Aussagen zustande gekommen sind und wie ein Ausgleich für die Änderungen bzw. Verschlechterungen im Biotopverbund geschaffen wird.

Inanspruchnahme bestehender Ausgleichsflächen

Zu den vom Vorhaben möglicherweise betroffenen Ausgleichsflächen führt der LBP auf Seite 72 Folgendes aus:

„Die bestehenden naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen werden gemäß den Informationen aus dem Kompensationsverzeichnis (Stand 01/2017) der BUE berücksichtigt. Die darin veröffentlichten Kompensationsflächen sind in der folgenden Textabbildung dargestellt.“

Hier sehen wir einen Nachbesserungsbedarf, da im Kompensationsverzeichnis der BUE zum Beispiel die Ausgleichsflächen der HPA nicht aufgeführt werden. Sie wurden bislang nicht an die BUE gemeldet. Daher ist nicht auszuschließen, dass durch die vorgelegten Planungen nicht im Verzeichnis erfasste Ausgleichsflächen betroffen sein könnten. Hier muss nachvollziehbar dargelegt werden, dass tatsächlich alle im Raum befindlichen Kompensationsmaßnahmen Berücksichtigung finden.

Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass die bestehenden Kompensationsmaßnahmen mit den in den jeweiligen Planungen zu erreichenden Soll-Wertigkeiten darzustellen und auch entsprechend zu bilanzieren sind. Es reicht nicht aus, den Ist-Zustand zu bewerten und bilanzieren. Stattdessen muss der Soll-Wert der Ausgleichsflächen für die Bilanzierung herangezogen werden. Die Darstellung von EGL im LBP zur A26 West sollte hier als Vorlage dienen. Dort zeigten sich Abweichung zwischen Soll- und Ist-Werten von Ausgleichsflächen. Dies nachvollziehbar darzustellen ist Aufgabe des LBP, ggf. ist die Bilanzierung anzupassen.

Weiter ist der zeitliche Verzug, der bei der Zerstörung und Beeinträchtigung von gehölzgeprägten Ausgleichsflächen eintritt, zu berücksichtigen. Diese Flächen müssen nun wieder neu angepflanzt werden. Bis sie ihre gewünschte ökologische Funktion erfüllen können, tritt also ein wiederholter Zeitverzug ein. Dies muss durch einen größeren Flächenansatz für den Ausgleich vom Ausgleich gemindert werden.

Artenschutz

Der Artenschutz wird nicht ausreichend berücksichtigt. Im Rahmen des Variantenvergleiches wird deutlich, dass die wirtschaftlichen Interessen die des Artenschutzes aushebeln. Im Erläuterungsbericht auf S. 47 f. heißt es hierzu:

„Die Variante Süd 1 erreicht in der Zusammenfassung der Bewertungen den Rang 1. Sie ist hinsichtlich der verkehrlichen und technischen Beurteilung sowie hinsichtlich der Hafengebiete vorteilhaft. Hinsichtlich der Umweltwirkungen und des Artenschutzes ist Variante Süd 1 als konfliktreicher einzustufen. In der artenschutzrechtlichen Beurteilung wurde vorsorglich prognostiziert, dass für einige Brutvogelarten eine Erzeugung von Verbotstatbeständen wahrscheinlich nicht zu vermeiden sei und die Zulässigkeit nur über ein formelles Ausnahmeverfahren gem. 45 Abs. 7 BNatSchG erreicht werden kann. Im Rahmen der weiteren konkreten Entwurfsplanung, der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der artenschutzrechtlichen Prüfung kann nun jedoch durch die Möglichkeit der Realisierung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) der Eintritt eines Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 vermieden werden.“

Vor dem Hintergrund des fortschreitenden Artensterbens und dem Umstand, dass es sich bei dem geplanten Projekt um eine Autobahn handelt, die das Artensterben weiter begünstigen wird, ist die Einstufung des Artenschutzes gegenüber den wirtschaftlichen Interessen keineswegs hinnehmbar.

Schierlingswasserfenchel, *Oenanthe conioides*

Oenanthe conioides wurde im Eingriffsbereich festgestellt. In den Gutachten wird davon ausgegangen, dass für *Oenanthe conioides* nur dann Maßnahmen notwendig würden, wenn Individuen im Baufeld betroffen sein sollten. Es ist richtig, dass durch Maßnahmen (Umpflanzen) die Tötung der Pflanzen vermieden werden muss. Allerdings wird angenommen, dass dies als Maßnahme ausreichend sei. Diese Annahme widerspricht dem Bundesnaturschutzgesetz. Es ist davon auszugehen, dass Individuen von *Oenanthe conioides* dort wachsen, wo ein geeigneter Lebensraum vorhanden ist. Das Auftreten der Pflanzen an diesen Stellen belegt den geeigneten Lebensraum. Es ist in jedem Fall Lebensraum und Samenbank der Pflanze von Zerstörung oder Verschlechterung durch das geplante Vorhaben betroffen. Hierfür ist Ausgleich zu schaffen. Ansonsten verstößt die vorgelegte Planung gegen §44 BNatSchG und ist nicht zulässig.

Fledermaus-Untersuchungen

Es wird bei den Ausführungen zu den Fledermäusen auf Ergebnisse und Ausführungen in den Unterlagen zur A26 Ost Abschnitt a verwiesen. Wenn die Daten relevant sind, müssten sie in diesem Gutachten aufgeführt werden. Dies ist ein weiterer Hinweis, dass die einzelnen Abschnitte A26 Ost a, b und c so gewählt sind, dass sie eigenständig keinen Sinn ergeben.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum nicht der gesamte vom Autobahnbau betroffene Raum an geeigneten Stellen auf Fledermäuse untersucht wurde. Das Spülfeld Moorburg östlich der Straße Moorburger Bogen bietet mit seinen Spülfeldern und den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden

Gehölzstrukturen und Gräben sowohl mögliches Nahrungshabitat als auch mögliche Flugroute. Wir können jedoch nicht erkennen, dass diese Strukturen daraufhin untersucht wurden. Darin sehen wir einen Mangel in den Untersuchungen und damit auch in den Planfeststellungsunterlagen, da hier ein möglicher Konflikt nicht untersucht wurde.

Verstöße gegen den Artenschutz können so nicht ausgeschlossen werden.

Amphibien

Nach der vorliegenden Untersuchung wurden Wanderbewegungen von Amphibien zwischen Land- und Wasserhabitaten nicht betrachtet. Nicht nur die Zerschneidung durch die Autobahn-Trasse selbst, sondern auch die (Baustellen)-Zufahrten sowie Baustelleneinrichtungsflächen könnten hier negative Wirkung entfalten. Auch wenn keine streng geschützten Arten nachgewiesen wurden, ist zur Bewertung des Eingriffes in den Naturhaushalt auch diese Zerschneidungswirkung zu betrachten und ggf. mit auszugleichen.

Dies gilt beispielsweise für den Bereich im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost:

LBP, S. 120: „Der für Amphibien als Laichgewässer bedeutsame Teich im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost (5 festgestellte Arten) wird baubedingt nicht in Anspruch genommen. Ein Teil des nördlich anschließenden Grabens befindet sich zwar im Baufeld, gemeinsam mit dem parallel verlaufenden Weg wird er aber auch baueitlich benötigt und erhalten. Der Graben hat eine hohe Bedeutung als Laichgewässer für Teichfrösche.“

In diesem konkreten Fall ist zu klären, inwieweit es bei Wanderbewegungen der Amphibien zu Konflikten bzw. Tötungen durch Arbeiten im Baufeld kommen kann. Auch wenn keine Landlebensräume im Eingriffsbereich liegen ist die Richtung der Anwanderung an die Gewässer zu klären und darzustellen. Ggf. ist hier Abhilfe durch geeignete Maßnahmen zu schaffen.

Des Weiteren muss im Rahmen des Amphibien-Gutachtens noch die Einordnung der Amphibien nach der aktuellen Roten Liste (2018) erfolgen. Danach ist die Erdkröte als „V“ eingestuft und ebenfalls in den Plänen darzustellen, weiter ist der Grasfrosch mit „3“ bewertet.

Mollusken & Fische

Die Erfassung von Mollusken und Fischen erfolgte unzureichend, da nicht im gesamten Untersuchungsgebiet (UG) die Gewässer auf Vorkommen untersucht wurden. Das UG im vorgelegten Fachgutachten Mollusken & Fische endet am Oldenburger Querweg. Weiter nördlich und östlich gab es keine Probestellen. Aber auch dort liegen Gewässer (z.B. 51, 52, 56 aus der Amphibienkartierung), die einerseits geeignet für Mollusken bzw. Fische sein könnten und andererseits vom Autobahnbau beeinträchtigt würden. Hier ist eine Lücke, die so nicht bestehen bleiben darf, da artenschutzrechtliche Konflikte nicht ausgeschlossen werden können. In diesem Fall wäre das Vorhaben rechtswidrig.

Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Straßenbaumaßnahme

Umgehung der Bauzeitenregelung

Im LBP heißt es auf Seite 99:

„Bei der Benennung von Bauzeitregelungen ist zu beachten, dass sich bei dem geplanten Vorhaben aufgrund der speziellen Rahmenbedingungen (z. B. technische Zusammenhänge bei vorbereitenden Arbeiten wie Kampfmittelräumung, Gewässer- und Leitungsumlegungen) zeitliche Zwänge ergeben können, die eine vollumfängliche Umsetzung der empfohlenen Bauzeitenbeschränkungen nicht ermöglichen. Hierzu sind auch die Regelungen des § 39 (5) Satz 2 zu beachten, die Abweichungen von den Regelungen zum allgemeinen Arten- und Biotopschutz (s. o.) durchaus unter bestimmten Bedingungen ermöglichen. Sofern eine Abweichung von den empfohlenen Bauzeitenbeschränkungen unvermeidbar ist, erfolgt eine vorherige Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden.“

Wir weisen darauf hin, dass zeitliche Zwänge kein Argument für das Unterlaufen von Bauzeitbeschränkungen sind. Die Bauzeitbeschränkungen sind festzusetzen und haben keinen Empfehlungscharakter. Probleme und Verzögerungen in der Planung der Abläufe dürfen nicht zu Lasten des Artenschutzes gehen. Sowohl für die Kampfmittelräumung und -räumung also auch für die Gewässer- und Leitungsumlegung gilt das Naturschutzgesetz vollumfänglich. Diese Arbeiten sind in den Planungsabläufen genauso als Eingriff zu bewerten und abzuarbeiten wie der Bau der Autobahn selbst. Die Bauzeitbeschränkungen sind als Festsetzungen zu übernehmen.

Sicherung und Umsiedlung von Vegetationselementen der Trocken- und Magerrasen

Der LBP führt hierzu auf Seite 92 aus:

„Das gewonnene Material kann dann auf anderen Flächen ausgebracht werden, sofern diese Flächen bereits in geeigneter Weise hergerichtet sind. Andernfalls müsste zunächst eine Ausbringung des Materials auf einer ebenfalls geeigneten Zwischenlagerungsfläche erfolgen.“

Es wird daraus jedoch noch nicht deutlich, wie die Empfängerflächen hergerichtet und dauerhaft gesichert werden. Wir bitten um eine entsprechende Klarstellung im LBP.

Trassenferne Ausgleichsmaßnahmen

Sicherung und Entwicklung von artenreichem Grünland und extensive Grünlandnutzung im LSG „Neugraben“ (LBP, S. 165 f.)

Zur geplanten Ausgleichsmaßnahme 6.2 A auf dem Flurstück 260 ist kritisch anzumerken, dass die Ansprache des Ausgangs-Biototyps (GMZ) nicht richtig ist. Im LBP selber werden stellenweise Vorkommen von Seggen erwähnt, was einer Ansprache als sonstiges mesophiles Grünland (GMZ) widerspricht. In der Biotypenkartierung der BUE aus dem Jahr 2015 wurden auf dem Flurstück 260 die Biotypen GNA (gesetzlich geschützt) und GFR – beide auf Niedermoorboden – erfasst. Die Flächen werden dort als relativ artenreich beschrieben.

Die Abbildung 44 im LBP zeigt ein Grünland kurz nach der Mahd nach Räumung des Mahdgutes, wenn der Zeitpunkt des Fotos auch der Erfassungszeitpunkt als GMZ ist, dann wurde das Grünland zum falschen Zeitpunkt erfasst. Zudem stellt sich die Frage, wo der Erfassungszeitpunkt, die Methodik sowie Biotopansprache und die Ergebnisse inkl. Artenliste für die Flächen dokumentiert sind?

Die im LBP angenommene Bewertung der Ausgangssituation für das Flurstück 260 mit 4 Punkten nach Staatsrätemodell (STRM) für Flora und Fauna und auch für Boden entspricht nicht den realen Verhältnissen vor Ort. Die Wertigkeit sowohl für Flora und Fauna als auch für den Niedermoorboden ist mit einem Ausgangswert von 8 nach STRM anzusetzen. Die Bilanz in Tabelle 36 ist demnach abzuändern.

Die geplante Maßnahme der Anreicherung von Arten mittels Einsaat (oder anderen Übertragungsmethoden) ist aufgrund der vorhandenen Arten kritisch zu prüfen, zumal die Fläche nach unseren Ortskenntnissen nicht als relativ artenarm anzusprechen ist. Vorrangig sollte die vorhandene Artenvielfalt gefördert werden. Weiterhin kann die Fläche vorrangig (neben der geplanten extensiven Nutzung) nur durch die Anhebung der Wasserstände aufgewertet werden, denn nur so können sich typische Arten der feuchten Grünländer dauerhaft halten. Das Anlegen von Gräben darf nur erfolgen, wenn die Wasserhaltung in diesen Gräben gesichert ist und die Gräben nicht zu einer verstärkten Entwässerung der Flurstücke beitragen.

Diese Überprüfung *einer* vorgesehenen Ausgleichsfläche zeigt uns, dass die Ausgangslage der Fläche nicht richtig bewertet wurde, die Bewertung nach STRM nicht richtig erfolgte (Niedermoorboden mit 4) und bei den Maßnahmen (Grabenherstellung) eine Entwässerung der Flächen nicht ausgeschlossen werden kann. Diese Planung ist so nicht haltbar und bedarf einer Überprüfung und Nachbesserung. Inwieweit diese Kritik auch für die anderen geplanten Maßnahmen gilt, können wir nicht im Rahmen unserer Stellungnahme überprüfen, wir sehen jedoch aufgrund der Ergebnisse unserer Einzelfallprüfung Überprüfungsbedarf für die gesamte Maßnahmenkulisse.

Kühlturm

Die Auswirkungen des Kühlturms vom Kohlekraftwerk Moorburg auf den Autobahnbetrieb wurden auf lediglich einer Seite des Erläuterungsberichtes zusammengefasst. Die Aussagen, die dort komprimiert dargestellt werden, beruhen auf Untersuchungen eines Gutachtens: „Neubau der A 26 Hafenspassage Hamburg ABS 6B, AS HH-Moorburg bis AS HH-Hohe Schaar – Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch Umwelteinflüsse“ (verfasst durch Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG im Auftrag der DEGES, Stand 30.04.2019).

Dieses Gutachten ist nicht Bestandteil der ausliegenden Planunterlagen und musste von uns gesondert angefordert werden. Es erschließt sich uns nicht, warum das Dokument nicht Bestandteil der Auslegung ist, enthält es doch wesentliche Informationen, die in der Kurzdarstellung des Erläuterungsberichtes vorenthalten werden. Wir sehen hierin einen klaren Versuch, die mitunter erheblichen Auswirkungen des Kühlturbetriebes auf den Betrieb der geplanten Autobahn zu verharmlosen.

Der Erläuterungsbericht stellt die Auswirkungen als unerheblich und unproblematisch dar. Auf Seite 190 heißt es:

„Im Ergebnis ist festzustellen, dass im Genehmigungszustand keine signifikanten Erhöhungen von Winterglätte durch Wasserdampfemissionen aus dem ca. 60 m hohen Kühlturm auf die rd. 50 m über Gelände verlaufende A 26 zu erwarten sind. Ähnliches gilt für die zusätzliche oder frühere Nebelbildung bzw. verzögerte Nebelauflösung, bei der es prognostisch zu keiner relevanten Verschlechterung der Sichtverhältnisse über das übliche Maß kommt. Mögliche Sichtbehinderungen durch die die Süderelbbrücke streifenden sichtbaren Kühlturmschwaden werden nicht signifikant häufiger als Sichtbehinderungen durch dichten Nebel erwartet.

Im Fall eines ganzjährigen Betriebs des Hybridkühlturms wird eine Erhöhung von Sichtbehinderungen durch sichtbare Kühlturmschwaden erwartet.

Diese potenziellen Sichtbehinderungen sind an bestimmte Randbedingungen gekoppelt, welche zeitgleich auftreten müssen (Windrichtung, Ausbreitungsverhalten, geringe Windgeschwindigkeit). Dementsprechend werden derartige Sichtbehinderungen nur in begrenztem Umfang erwartet.“

Dabei wird außer Acht gelassen, dass der Genehmigungsstand auf den hier Bezug genommen wird, nicht dem tatsächlichen Genehmigungsstand entspricht. Tatsächlich läuft der Kühlturm nach derzeitiger Genehmigungslage ganzjährig dauerhaft. Im zugrunde liegenden Gutachten entspricht dies dem Maximalfall, für den deutlich spürbare Auswirkungen in Form von Eis- und Glättebildung sowie Sichtbehinderungen berechnet wurden. Das Gutachten trifft folgende Aussagen für den Maximalfall, der aufgrund der aktuellen Genehmigungslage heranzuziehen ist:

S. 39: „Bei einer Luftfeuchtigkeit von mehr als 90 % können Niederschläge noch bis in 1 km Entfernung vom Kühlturm den Erdboden erreichen.“

S. 40: „Die Erhöhung der Häufigkeit von Raueis und Klar-/Glatteis durch Kühlturmschwaden in glättegefährdenden Situationen kann somit bei dieser Maximalabschätzung zu 201 (ca. 2.3 %) der Jahresstunden abgeschätzt werden.“

S. 42: „Verschneidet man dies noch mit oben genannten Kriterien b bis d ergibt sich eine Häufigkeit potenzieller Sichtbehinderungen auf der Süderelbebrücke der A 26 durch die sichtbaren Kühlturmschwaden von 28 (0.6 %) im Sommerhalbjahr sowie 607 Stunden (13.8 %) im Winterhalbjahr.“

S. 43: „Eisregen und Raueis können sich um ca. 4.5 % der Winterstunden erhöhen. Mögliche Sichtbehinderungen durch die die Süderelbebrücke der A 26 streifenden sichtbaren Kühlturmschwaden könnten in ca. 14 % der Winterhalbjahresstunden sowie knapp 1 % der Sommerhalbjahresstunden (Übergangszeiten zwischen Winter/Frühling bzw. Sommer/Herbst) auftreten. Das wäre eine deutlich höhere Häufigkeit von Sichtbehinderungen als im Bezugsfall durch Nebel (dort 1 % der Jahresstunden).“

Die beschriebenen Auswirkungen unterscheiden sich signifikant von den Darstellungen im Erläuterungsbericht. Manche der genannten Effekte können kurzfristig auftauchen und gefährden die Verkehrssicherheit erheblich. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit bedarf es daher

einer entsprechenden Nachbesserung der Planunterlagen, um eine gerechte Abwägungsentscheidung treffen zu können.

Die Zerstörung wertvoller Flächen durch eines der teuersten Straßenbauprojekte der Republik ist nicht akzeptabel. Mit Blick auf das Thema Verkehrssicherheit kommt hinzu, dass der geplante Trassenabschnitt 6b größtenteils über besonders gefährliche Industrieanlagen (z. B. Raffinerien) geführt wird.

Wir verweisen auf unsere Stellungnahmen vom 02. Mai 2016 im Rahmen des BVWP sowie vom 18.04.2017 im Rahmen des Verfahrens zum Streckenabschnitt 6a und halten diese vollinhaltlich aufrecht. Wir weisen vorsorglich daraufhin, dass auch unsere Stellungnahme zu Abschnitt c Bestandteil dieser Stellungnahme wird, sobald die entsprechenden Unterlagen hierzu vorliegen.