

Stellungnahme des BUND Hamburg im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A26 Ost („Hafenpassage“) Abschnitt 6a (VKE 7051) AK HH-Süderelbe (A7) bis AS HH-Hafen Süd (Moorburg östlich A7)

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 das Vorgehen im Zusammenhang des Planungs- und Bauprozesses der A26. Für den Streckenabschnitt Ost wurde, wie bereits für den westlichen Teil, eine Unterteilung in einzelne Abschnitte vorgenommen. Diese „Scheibchen“-Taktik halten wir für äußerst fragwürdig, da hierdurch bereits im Vorfeld unwiderruflich Fakten geschaffen werden, die eine Beteiligung an späterer Stelle im Rahmen eines weiteren Streckenabschnittes zur Farce verkommen lassen. Insbesondere Teile der in Wilhelmsburg 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.

Besonders kritisch sehen wir den geplanten Trassenverlauf in diesem Bauabschnitt. Der durch den Bau des Kohlekraftwerkes ohnehin bereits stark belastete Stadtteil Moorburg würde durch den Autobahnneubau eine weitere, erhebliche Verstärkung der negativen Umweltauswirkungen erfahren.

Der Variantenvergleich, der im Erläuterungsbericht¹ ausführlich vorgestellt wird, macht in unseren Augen noch einmal ganz deutlich, dass die Interessen des Natur- und Umweltschutzes im Rahmen der Entscheidungsfindung für eine der Varianten nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Die Auffassung, dass „die neu linienbestimmte Variante Süd 1 [...] bezüglich der Umweltauswirkungen insgesamt als gleichrangig zur Variante Nord 1 einzustufen [ist]“², halten wir für falsch. So sind insbesondere die artenschutzrechtlichen Konflikte deutlich gravierender. Neben einer Vielzahl an Wiesenvögeln wie Kiebitz und Wachtelkönig sowie weiteren gefährdeten Vogelarten sind insbesondere auch der Moorfrosch und mehrere Fledermaus-Arten von den Planungen betroffen. Auch die Verluste von Moorböden sowie Biotopkomplexen der Niedermoore und Feuchtbiotope fallen in der Variante Süd 1 deutlich gravierender aus. Es entsteht der Eindruck, dass die Entscheidung für die Variante Süd 1 aufgrund von hafenwirtschaftlichen Interessen gefällt wurde, da dieser Trassenverlauf die zukünftige Hafenentwicklung am wenigsten einschränkt³.

Der vorgesehene Trassenverlauf hätte die Durchtrennung und Abwertung des LSG Moorburg zur Folge. Das Landschaftsschutzgebiet soll gemäß seines Schutzzweckes dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Eine Bebauung der Flächen widerspricht den Festsetzungen des Koalitionsvertrages, welcher den Natur- und

¹ UI-01_Erläuterungsbericht_20170217

² UI-01_Erläuterungsbericht_20170217, S. 34; UI 19.1.1 - LBP-Erläuterungsbericht, S. 89

³ UI-01_Erläuterungsbericht_20170217, S. 29, Tab. 8

Landschaftsschutzgebieten eine wichtige Funktion für den Artenschutz und die Anpassung an den Klimawandel zuweist⁴.

Der geplante Trassenverlauf hätte außerdem in Teilen den Wegfall von Flächen des „Grünen Netzes“ zur Folge. Hierbei handelt es sich um ein Freiraumverbundsystem, welches sich als wesentlicher Bestandteil des Hamburger Landschaftsprogramms auch im Hamburger Flächennutzungsplan und Stadtentwicklungskonzept widerfindet. Ziel des Freiraumverbundsystems ist „ein grünes Netz aus Landschaftsachsen, Grünen Ringen, breiteren Grünzügen und schmalere Grünverbindungen“⁵. Dazu sollen „die Landschaftsachsen und Grünen Ringe [...] qualitativ verbessert und noch vorhandene Lücken geschlossen werden“⁶. Eine zusätzliche Bebauung des Grünen Ringes im Rahmen der Planungen zur A26 Ost widerspricht den genannten Zielsetzungen und wirkt ihnen entgegen. Auch an dieser Stelle verweisen wir noch einmal auf die Ergebnisse der Variantenprüfung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie, wonach die gewählte Variante Süd 1 die einzige Linienführung ist, die zu einer Beeinträchtigungen des zweiten Grünen Ringes führt.

Im Falle des vorgesehenen Trassenverlaufes käme es auch zu einem Wegfall bereits bestehender Ausgleichsflächen (Vorhaben U-046 - Spülfeld Moorburg-Ellerholz). Das ist vor dem Hintergrund ohnehin kaum vorhandener Ausgleichsflächen nicht tragbar. Es stellt sich die Frage, wie die Eingriffe in Natur und Landschaft dauerhaft ausgeglichen werden können. Die Planungen zur A26 Ost führen in diesem Streckenabschnitt zu erheblichen Flächen- und Funktionsverlusten im Biotopverbund der Feuchtlebensräume⁷. Im Süden von Moorburg sind insbesondere die Moorflächen Käthnermoor (WXP), Schulmoor (NHR (§) / GNR) und Burgmoor (AKM / GNR) sowie gesetzlich geschützte HSC- und FGR-Biotope betroffen⁸. „Die gesetzlich geschützten Biotope bilden im Süden von Moorburg einen großen zusammenhängenden Niedermoor-Biotopkomplex“⁹. Auch wenn die Flächen nur in Teilen versiegelt werden, verlieren sie ihre Funktion doch in Gänze und der Biotopkomplex verliert seine Funktion in der Gesamtheit. Die Biotopkomplexe der Niedermoore und Feuchtbiotope haben überdies eine besondere Bedeutung für die Biotopverbundfunktion von und zur Süderelbe, es handelt sich hierbei um eine der wenigen verbleibenden Verbindungen zwischen der Süderelbe und dem Süderelberaum¹⁰. Dieser Raum ist aufgrund der gewerblichen (Hafen-) Nutzungen und der Planungen zur A26 West ohnehin bereits in seinem Fortbestand gefährdet. Es stellt sich die Frage, wie diese gravierenden Eingriffe in den Biotopverbund reell ausgeglichen werden können.

Die Artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass „baubedingte Beeinträchtigungen [...] im Einzelfall durchaus gravierende artenschutzrechtliche Probleme aufwerfen [können]“¹¹. Insbesondere für die kartierten Wiesenvögel und Fledermäuse ist ein Ausweichen auf andere Standorte im räumlichen Zusammenhang kaum möglich¹². Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der betroffenen Arten können im direkten Umfeld der Planungen nicht sichergestellt

⁴ http://www.spd-hamburg.de/linkableblob/128150/data/koalitionsvertrag_download.pdf

⁵ <http://www.hamburg.de/contentblob/3908890/data/entwicklung-freiraumverbundsystems.pdf>

⁶ <http://www.hamburg.de/contentblob/3908066/data/erlaeuterungen-freiraumver-deutsch.pdf>

⁷ Fachgrundlage Biotopverbund 2012, Amt für Natur- und Ressourcenschutz

⁸ UI 19.1.3 - Blatt 1 Bestandsplan

⁹ UI 19.1.1 - LBP-Erläuterungsbericht, S. 27

¹⁰ UI-01_Erläuterungsbericht_20170217, S. 104 f.

¹¹ UI-19.8 Fachbeitrag Biologische Schutzgüter und Artenschutz, S.110

¹² UI-19.8 Fachbeitrag Biologische Schutzgüter und Artenschutz, S.118 ff.

werden. Eine Bebauung würde den Lebensraumverlust dieser Arten im Bereich Moorburg bedeuten, wir halten dies nicht für hinnehmbar.

Trotz des festgestellten hohen artenschutzrechtlichen Konfliktpotenzials sind die Daten zur Erstellung des Artenschutzfachbeitrages veraltet. Es wurde im Wesentlichen auf Kartierungen aus den Jahren 2012 und 2013 zurückgegriffen. Das selbe gilt für die Kartierung der Biotoptypen¹³. Um eine fundierte Aussage und Schutzvorkehrungen treffen zu können, bedarf es einer aktuellen Untersuchung.

Die Zerstörung wertvoller Flächen durch eines der teuersten Straßenbauprojekte der Republik ist nicht akzeptabel.

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 02. Mai 2016 im Rahmen des BVWP und halten diese vollinhaltlich aufrecht.

¹³ UI 19.1.1 - LBP-Erläuterungsbericht, S. 21