



VCD-LV Nord e.V. * Nernstweg 32-34 * 22765 Hamburg

VCD-Landesverband
Nord e.V.
Steuer-Nr.: 1745106176
Nernstweg 32-34
22765 Hamburg

Geschäftskonto:
Sparda Bank Hamburg eG
IBAN: DE83 2069 0500 0300 6000 14
BIC: GENODEF 1S11

Telefon 040-280 55 120
Telefax 03212-8231066
<https://nord.vcd.org>
geschaeftsstelle@vcd-nord.de

Stellungnahme A26

Bürozeit: Montag 15-19 Uhr, Donnerstag 10-13 Uhr

Verkehrsverbindungen:
S / DB Altona (ca. 10 Min. zu Fuß)

Der Weiterbau der A26 zwischen der A7 und der A1 ist vom verkehrlichen Bedarf her nicht gerechtfertigt und aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen schädlich.

Verkehrlicher Bedarf:

Die der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes basiert auf folgenden Feststellungen:

Die Verkehrswirksamkeit der HQS wurde durch hohe Bündelungswirkungen mit Verkehrsstärken im Jahr 2025 von 42.200 bis 56.600 Kfz/24 h und dem Lkw-Anteil von 24 bis 28 % nachgewiesen. Dieser Lückenschluss führt zur Transportkostensenkung und gleichzeitig zur Beseitigung von vorhandenen Engpässen zum Hamburger Hafen. Mit der verbesserten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens wird die Güterversorgung und die Zuverlässigkeit von Transporten sichergestellt sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gestärkt.

Die vom Bundesverkehrsministerium berechneten Verkehrsstärken verzeichnen hingegen lediglich eine Belastung von 32.000 KFZ und einen mittleren LKW-Anteil von 16%. Damit beträgt das LKW-Aufkommen lediglich ein Drittel des von Hamburg genannten Wertes. Dabei ist noch gar nicht berücksichtigt, dass die hier unterstellten Prognosen eines stetigen Wachstums des Güterumschlags veraltet und deutlich zu hoch sind. Es ist mit den Erfahrungen der letzten Jahre eher von einer Stabilisierung der Umschlagszahlen auszugehen.

Eine Entlastung des Hafenverkehrs durch die A26 ist nicht erkennbar. So zeigt der Differenzplot des VISUM-Modells ein gleichmäßiges Verkehrsaufkommen zwischen den beiden Anschlussstellen ohne nennenswerte Zu- und Abflüsse vom Hafen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Durchgangsverkehr ohne Bezug zum Hafen. Die neue Brücke über die Süderelbe wird hingegen Fahrzeuge in einen Bereich schleusen, der heute nach Westen hin nur wenig durchlässig und weitestgehend dem LKW-Verkehr vorbehalten ist, und es bei auftretenden Staus etwa im Bereich der A1 zu Umleitungsverkehr mit negativen Folgen für den Hafengüterverkehr kommen wird. Es bleibt festzuhalten, dass die A26

Hafenquerspange im günstigen Fall keine nennenswerte Entlastung für den Hafenverkehr bringen, diesen im negativen Fall aber behindern wird.

Verkehrs- und umweltpolitische Verträglichkeit:

Die A26 lockt Verkehre von Metronom und S-Bahn zurück auf die Straße und wirkt umwelt- und klimapolitisch kontraproduktiv. Sie verlagert Teile der Durchgangsverkehre durch Harburg und führt dort zwar zu einer gewissen Entlastung, trägt aber den Verkehr in andere bisher weniger belastete Gebiete und wird aufgrund direkterer Führung zusätzlich neue Verkehre induzieren.

Verkehrlich und ökologisch wäre es sehr viel sinnvoller, das Angebot des SPNV im Süderelberaum stark auszubauen, die Fahrzeiten von S-Bahn und Metronom durch eine Verbindungskurve in Richtung Elbbrücken zu senken und das Schienennetz durch eine zweite Elbquerung in Richtung Norden mit Anschluss an den neuen Regional- und Fernbahnhof zu ergänzen. Das Angebot auf der Schiene wäre durch ein attraktives Bus- und Radverkehrsnetz sinnvoll zu ergänzen.

Der Güterverkehr ist konsequent weiter auf die Schiene zu verlagern. Hier besitzt der Hamburger Hafen als traditioneller Eisenbahnhafen über einen Vorsprung gegenüber seinen Wettbewerbern, die allerdings nicht zuletzt in Form umfassender Investitionen in den Hinterlandverkehr (Stichwort: Betuweroute) im Güterfernverkehr aufholen. Auch im regionalen Güterverkehr etwa zwischen den Ostseehäfen und Hamburg sind auf den elektrifizierten Zuführungsstrecken freie Kapazitäten vorhanden. Diese konsequent zu nutzen statt parallel Strukturen auf der Straße zu schaffen würde die heutige Belastung durch LKWs in den Korridoren, im Hafensbereich und im Stadtgebiet von Hamburg spürbar senken. Die A26 ist aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht schädlich und damit abzulehnen.

Vorstand VCD Nord – Rainer Schneider Vorstand VCD Nord – Alexander Montana

