

## **A26 Ost – Die Hafentour als notwendiges Bindeglied zwischen A7 und A1**

Eckpunktepapier der Handelskammer Hamburg  
(Stand: 5. Dezember 2017)

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit einer Wirtschaftsregion von herausragender Bedeutung. Dies gilt für den Wirtschaftsstandort Hamburg mit seinem Seehafen<sup>1</sup> ganz besonders. Für die Attraktivität des Hamburger Hafens sind gute Hinterlandverbindungen auf Wasserstraße, Schiene und Straße ein entscheidendes Erfolgskriterium. Von einem ökonomisch und ökologisch sinnvollen Modal Split profitiert die gesamte Hamburger Wirtschaft. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden zahlreiche für Hamburg wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte auf allen drei Verkehrsträgern gut kategorisiert. Nun gilt es für eine möglichst rasche Umsetzung zu sorgen.

Der direkte Anschluss des Hamburger Hafens über eine Autobahn an die A7 im Westen und die A1 im Osten ist dabei aus Sicht der Hamburger Wirtschaft, insbesondere der Hafen- und Logistikwirtschaft, dringend erforderlich, um die heutigen und prognostizierten Güter- und Personenverkehre abwickeln zu können.<sup>2</sup> Die Metropolregion Hamburg ist aufgrund ihrer verkehrsgeografischen Lage und der Bedeutung für die Hafenwirtschaft in besonderem Maße vom Verkehrswachstum betroffen.<sup>3</sup> Daher sollten alle Verkehrsträger gleichermaßen in den kommenden Jahren gestärkt werden.

Mit der Weiterführung der A26 im Westen ergibt sich zudem eine direkte Verknüpfung zur geplanten Küstenautobahn A20. Durch den Lückenschluss im Bundesfernstraßennetz soll eine Verbesserung des Verkehrsflusses für den überregionalen West-Ost-Verkehr erreicht werden. Im Rahmen der Planungs- und Bauphase der A 26 Ost sollten folgende Anforderungen aus Sicht der Hamburger Wirtschaft erfüllt werden:

- **Hafentour zügig realisieren**

Planungen unter der Bezeichnung „Hafenquerspange“ oder „A252 HH-Waltershof – HH Georgswerder“ existieren bereits seit den 1980er Jahren. 2011 wurden diese Pläne schließlich verworfen. Heute wird stattdessen die Verlängerung der Bundesautobahn 26 als Hafentour südlich der oben genannten Route weiterverfolgt. Damit befindet sich das Projekt seit über 25 Jahren in der Planung, ohne dabei einen nennbaren Erfolg in der Umsetzung vorzuweisen. Die im Jahr 2011 gewählte Trassierung sollte daher zügig weiter geplant werden.<sup>4</sup> Vor diesem Hintergrund sind die Vorhabenträger (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und DEGES) aufgerufen die Planungen, unter Einbeziehung der dort ansässigen Unternehmen (mehr als 120 Unternehmen in einem Korridor von 650 m) und der Bevölkerung, zügig voranzutreiben und zu realisieren.

- **Planungssicherheit für den Standort herstellen**

In den letzten Jahren sind Dialogverfahren zunehmend zu einem Instrument geworden, um Wirtschafts- und Bürgerinteressen bei Infrastrukturprojekten miteinander auszugleichen. Dies ist aus Sicht unserer Handelskammer grundsätzlich zu begrüßen. Im Rahmen des Verfahrens sollte allerdings nicht das „ob“, sondern das „wie“ dieses Infrastrukturprojektes diskutiert werden. Die zuständigen Vorhabenträger (BWVI und DEGES) sollten daher für dieses Projekt in einen ständigen Austausch (bspw. über Veranstaltungen, Foren und Webseiten) mit den ansässigen Unternehmen und Bürgern treten, um so weitere Verzögerungen im Planungsablauf zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für den letzten Planungsabschnitt der Hafentour (AS Hamburg Hohe Schaar – AD/AS Stillhorn).

- **Qualitativ hochwertige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz sicherstellen**

Bei der Detailplanung der A 26 Ost ist auf eine leistungsfähige Anbindung der Autobahn an das nachgeordnete Hauptverkehrsstraßennetz zu achten. Dies ist wichtig, damit die

---

<sup>1</sup> Über den jährlich etwa ein Viertel des gesamten seeseitigen deutschen Außenhandels abgewickelt wird.

<sup>2</sup> Verkehrsprognose 2030: + 38 Prozent im Güterverkehr und + 12,2 Prozent im Personenverkehr

<sup>3</sup> Die Verkehrswirksamkeit der A26 Ost wurde durch hohe Bündelungswirkungen mit Verkehrsstärken im Jahr 2030 von 42.200 bis 56.600 Kfz/24 h und dem Lkw-Anteil von 24 bis 28 % nachgewiesen.

<sup>4</sup> Der Neubau der A26 Ost befindet sich im „vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030).

Autobahn die Verkehrs- und Entlastungswirkung für Gewerbe- und Wohngebiete erreichen kann. Besonders wichtig sind dafür aus Sicht der Wirtschaft die Anschlüsse der Hohen Schaar, ein weiterer Vollanschluss zwischen Hohe Schaar und A1 sowie ein Anschluss der Autobahn an die A1 bei Stillhorn. Zudem entlastet die Autobahn die B73 und damit den Hamburger Süden insgesamt. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Hamburger Wirtschaft die aktuellen Planungen und bittet die Vorhabenträger darum, diesen Aspekt auch weiterhin zu berücksichtigen.

- **Eingriff in Betriebsabläufe im Einvernehmen mit Unternehmen umsetzen**  
 Vom Bau der A26 Ost werden eine Reihe unserer Mitgliedsunternehmen (insbesondere Unternehmen im Bereich der Hohen Schaar sowie im Gewerbegebiet Kornweide) direkt betroffen sein. In diesem Bereich werden Flächen zur Baustelleneinrichtung (temporär oder teilweise dauerhaft) in Anspruch genommen, sodass ein Eingriff in ihre Flächen erforderlich wird. Ebenso wird der Autobahnausbau einige der dort ansässigen Störfallbetriebe in ihrer zukünftigen Entwicklung einschränken. Im Zuge der Planungen zur Hafentpassage ist darauf hinzuwirken, dass die betroffenen Unternehmen bei der Verlagerung durch die BWVI und DEGES umfassend unterstützt werden und in qualitativer wie quantitativer Hinsicht geeignete Ersatzflächen erhalten.
- **Beeinträchtigungen für den Verkehr minimal gestalten**  
 Der Verkehrsfluss in Hamburg sowie die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens ist in den letzten Jahren durch zahlreiche Baustellen insbesondere aber durch den A7-Ausbau beeinträchtigt worden. Das Baustellenmanagement sowie die dazugehörige Kommunikationsstrategie können hierbei als insgesamt, trotz zum Teil massiver Einschränkungen, als erfolgreich bewertet werden. Diesem Vorbild folgend sollten die Einschränkungen auch während der Bauphase der A26 Ost so gering wie möglich gehalten und entsprechend proaktiv kommuniziert werden. Die überregionale Abstimmung mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen sollte weiter intensiviert werden. Die Durchführung von wertschöpfungsintensiven Großraum- und Schwertransporten sowie Gefahrguttransporten sollte durch die zuständigen Behörden auch während der Bauphase ermöglicht werden. Ziel sollte es sein, das Projekt mit minimalen Eingriffen in den Verkehr zu realisieren.
- **Neue Wege des Baustellenmanagements prüfen**  
 Mangels alternativer Trassen kommt es beim Bau neuer Infrastrukturprojekte zunehmend zu Behinderungen. Allerdings bedeuten staubedingte Verzögerungen im Verkehr volkswirtschaftliche Kosten, die die Wirtschaft in der Region erheblich belasten. Im Rahmen des Baus der ersten beiden Abschnitte sollte geprüft werden, ob bspw. ein 3-Schicht-Betrieb oder eine 6 Tage-Woche ermöglicht werden kann. Zudem sollten alternative Wege des Baustellenmanagements wie zum Beispiel die Baustellenbelieferung per Binnenschiff und die Nutzung eines hohen Vorfertigungsgrades (Arbeit mit Fertigteilen) geprüft werden, um eine möglichst kurze Bauzeit realisieren zu können. BWVI und DEGES sind hier aufgefordert alternative Wege im Baustellenmanagement zu prüfen.
- **Südliches Kirchdorf/Finkenriek für die Entwicklung von Gewerbe- und Wohnflächen berücksichtigen**  
 Bei der Detailplanung der A 26 Ost im Osten sind die Rahmenbedingungen für die Entwicklung von potenziellen Flächen für Gewerbe und Wohnen im südlichen Kirchdorf sowie Finkenriek durch die Wirtschafts- und die Stadtentwicklungsbehörde zu berücksichtigen. Fragen der Infrastrukturentwicklung sind sinnvollerweise mit Siedlungsentwicklung zu verknüpfen.
- **Leistungsfähige Haupthafenroute erhalten**  
 Die heutige Haupthafenroute Köhlbrandbrücke – Rossdamm – Veddeler Damm ist derzeit die Lebensader des Hamburger Hafens. Stößt aber bereits jetzt an Kapazitätsgrenzen. Vor diesem Hintergrund ist der Neubau der A26 Ost südlich davon von erheblicher Bedeutung. Zudem würde die Hafentpassage eine alternative Route im Falle von notwendigen Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten entlang der Haupthafenroute bieten. Die Hafenroute sollte jedoch auch weiterhin in ihrer Leistungsfähigkeit erhalten und anforde-

rungsgerecht ausgebaut werden. Insbesondere die Erneuerung der Köhlbrandbrücke ist dabei von besonderer Bedeutung. Der Neubau sollte dabei eine Durchfahrtshöhe von mindestens 73,5 Metern aufweisen oder in Form eines Tunnels umgesetzt werden, um auch den neuesten Großcontainerschiffen die Durchfahrt zum Containerterminal Altenwerder zu ermöglichen. Die zuständigen Vorhabenträger (BWVI und HPA) sind aufgerufen, die Planungen für dieses Projekt ebenfalls zügig voranzutreiben.