

# A26 Fortführung zur A1: Hamburger Umweltverbände haben Zweifel am Sinn



Am vergangenen Wochenende hatten Hamburger Umweltverbände gegen den Bau der A26 mit dieser Lichtinstallation protestiert (Foto: Olympia Sprenger)

tk. Stade/Hamburg. Der Grundgedanke der gesamten A26-Planung: Irgendwann führt die neue Autobahn durch die Landkreise Stade und Harburg auf Hamburger Gebiet zuerst zur A7 (A26 West) und dann weiter zur A1 (A26, Ost die sogenannte "Hafenpassage"). Der zeitnahe Anschluss an die A1 erscheint gegenwärtig aber eher unwahrscheinlich. Mehrere Hamburger Umweltverbände lehnen das Projekt ab. Es sei nicht mehr zeitgemäß. Ohne den A26-Weiterbau müssten sich Berufspendler aber durch den Hafen quälen.

Der Hintergrund: Am Mittwoch fand die erste Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung in Sachen A26 Ost statt. NABU und das "Bündnis Verkehrswende Hamburg" übten im Vorfeld bereits Kritik. Das sei eine reine Informationsveranstaltung, gemanagt von einer Kommunikationsagentur. "Bürgerbeteiligung sieht anders aus", sagt Malte Siegert vom NABU Hamburg dem WOCHENBLATT.

Das Ziel des Hamburger Senats ist es, im Rahmen der Bürgerbeteiligung beim A26-Planfeststellungsverfahren einen schriftlichen Klageverzicht der Umweltverbände zu bekommen. Beim ersten Hamburger A26-Abschnitt sieht das auch ganz gut aus. "Das ist noch nicht in trockenen Tüchern, aber es könnte klappen", sagt NABU-Sprecher Siegert. Konkret werde etwa über Ausgleichsflächen für den Autobahnbau verhandelt. Hamburg will die A26 West 2023 für den Verkehr freigeben - so zumindest die Planung.



Diese Brücke ist Bestandteil der Planungen für die Fortführung der A26 bis zur A1 (Foto: Ingenieurgesellschaft sbp-WTM-D+W)

Für den Weiterbau bis zur A1 sind die Perspektiven aus Sicht der

Umweltverbände dagegen düster. So seien die Zahlen im Containerverkehr, die die Notwendigkeit des Baus der Hafenpassage unter anderem untermauern, nicht mehr aktuell. Die Containerverkehre seien rückläufig, so der NABU-Sprecher. "Wir stellen den Bedarf in Frage."

Es sei ökologisch wie ökonomisch sinnvoller, statt der A26 Ost vorhandene Stadtstraßen zu ertüchtigen und vor allem auf die geplante 50 Meter lange neue Autobahnbrücke zu verzichten. Eine "kleine Variante der Hafenpassage sollte gebaut werden", so Siegert.

Die Mittel sollten stattdessen besser in den Ausbau des ÖPNV investiert werden. "Davon würden auch die Menschen in den Landkreisen Stade und Harburg profitieren", sagt Siegert. Längere S-Bahnzüge und längere Bahnsteige schlägt der NABU vor.

Stades Landrat Michael Roesberg hatte im Herbst 2016 schon das schleppende Tempo beim Weiterbau der A26 auf Hamburger Gebiet kritisiert. Er begrüßt es, dass das Planfeststellungsverfahren für die A26 West zügig weitergeführt werde. "Für uns ist der Anschluss an die A7 extrem wichtig", betont er. Angesichts des zunehmenden Verkehrs stellt Roesberg fest: "Zigtausende Pendler aus den Kreisen Stade und Harburg erleben jeden Tag die schlechte Verkehrssituation." Sie seien die Leidtragenden der langsamen Hamburger Planung. Angesichts des sich abzeichnenden Konflikts zwischen Umweltverbänden und dem Hamburger Senat zur A26 West will der Landrat nicht ausschließen, dass die Fertigstellung bis zur A1 noch länger als gedacht auf sich warten lässt. Eine Grafik auf der Homepage des Hamburger Verkehrssenators geht von 2025 für die Freigabe aus. Die gesamten Erfahrungen mit dem A26-Bau von Stade bis Hamburg haben aber gezeigt: dieses Ziel ist wohl kaum zu schaffen.