

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dennis Thering, Prof. Dr. Götz Wiese und
Richard Seelmaecker (CDU) vom 13.11.24**

und Antwort des Senats

Betr.: Rot-grünes Planungschaos bei der A26-Ost

Einleitung für die Fragen:

Am 29.03.2023 sagte die SPD-Landesvorsitzende und Wirtschaftssenatorin Dr. Melanie Leonhard in der 64. Sitzung der Hamburgischen Bürgerschaft zu dem Thema A26-Ost: „(D)ie A26-Ost bedarf gegenwärtig keiner Planungsbeschleunigung mehr, denn die Planungen sind weitgehend abgeschlossen. Für den Hamburger Teil stehen wir kurz vor der Planfeststellung des ersten Bauabschnittes (...). Deswegen ist das hier auch kein neues Bauprojekt, sondern das wird jetzt noch vollendet werden, und das muss es auch. Denn wenn sie gebaut wird, und da sind sich alle Fraktionen in der gegenwärtigen Regierung einig, entstehen daraus große Potenziale für den Süderelberaum. Dann wird man eine Bundesstraße zurückbauen können, dann werden da Wohnungsbaupotenziale und Lebensqualität entstehen, auf die die Menschen, die da leben, schon sehr, sehr lange warten.“

Am 12.11.2024 berichtete der Norddeutsche Rundfunk (NDR), dass die Umweltbehörde (BUKEA) die Planungen der A26-Ost stoppt. Das „Hamburger Abendblatt“ titelte am 13.11.2024 „Bau der Autobahn immer unwahrscheinlicher“.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die geplante Bundesautobahn A 26 ist als Teil europäischer Transportkorridore von überregionaler Bedeutung. Das Projekt ist als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan eingestuft.

Sie ist zum Teil bereits fertiggestellt, in Bau beziehungsweise planfestgestellt und zum Teil steht die Planfeststellung auf Hamburger Landesgebiet noch an.

Verwaltung, Planung, Bau und Betrieb der Autobahnen und der dem Bund übertragenen Bundesstraßen sind mit dem 1. Januar 2021 gemäß grundgesetzlicher Regelung von den Ländern auf den Bund übergegangen, in Planung und Bau befindliche Projekte auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) bereits ein Jahr früher zum 1. Januar 2020. Der Bund hat mit Gründung der Autobahn GmbH des Bundes die Organisation für die operative Aufgabenwahrnehmung geschaffen. Für die Maßnahme A26-Ost ist die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) mit der Planung und Umsetzung beauftragt. Während die FHH in früheren Projektphasen im Sinne der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen als Vorhabenträgerin tätig war, ist sie heute finanziell lediglich anteilig an den Baukosten des zusätzlichen Lärmschutzes, der über den gesetzlich erforderlichen Lärmschutz hinausgeht, beteiligt.

Der Bund hat die Maßnahme A 26-Ost in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingeordnet. Sie wird im Auftrag des Bundes durch die DEGES geplant und realisiert, siehe <https://www.deges.de/projekte/projekt/hafenpassage/>. Vor diesem Hintergrund liegt auch die Finanzierung beim Bund.

Neben der überregionalen Funktion im Autobahnnetz soll die A 26 zudem die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens verbessern und innerstädtische Quartiere von Verkehr und damit Lärm- und Schadstoffemissionen entlasten.

Hamburg ist in diesem Zusammenhang beteiligt, da die Planfeststellung durch die Landes-Planfeststellungsbehörde (in der Behörde für Wirtschaft und Innovation) erfolgt. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens werden regelhaft weitere zuständige Behörden einbezogen – so auch hier.

Dabei geben die Behörden lediglich Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange ab – von einem „Stoppen der Planungen“ kann daher keine Rede sein.

Der Senat hat keinen Anlass davon auszugehen, dass die Planungen für den geplanten Trassenverlauf der A26-Ost der Realisierung des Elektrolyseurs entgegenstehen. Für die weitere Trassenführung im Bauabschnitt 6b gilt, dass die Verträglichkeit schutzbedürftiger Nutzungen mittels Ermittlung der Schutzabstände nach der Störfallverordnung zwischen Betriebseinheiten nach dem Leitfaden KAS-18 zu ermitteln sein wird. Im Hafengebiet werden immer im Einzelfall Risikobetrachtungen und mögliche Minderungs- und Schutzmaßnahmen bewertet werden müssen.

Hinsichtlich des Bauabschnittes 6b sind unter anderem Flächen von Shell Deutschland Oil GmbH (Shell) betroffen. Dazu hat Shell eine Vereinbarung mit dem Bund zur Bereitstellung der Flächen für die Bundesautobahn getroffen. Auf Grundlage umfangreicher Untersuchungen wird eine Gefährdungsabschätzung nach § 9 Bundes-Bodenschutzgesetz erstellt, welche Grundlage für die Ableitung erforderlicher Maßnahmen sein wird. Nach gegenwärtigem Stand werden auf einem Teil der vom Trassenverlauf und der Baustelleneinrichtung betroffenen Flächen Sanierungsarbeiten durchgeführt werden müssen, um nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere der Böden und Gewässer, zu vermeiden.

Die im Zusammenhang damit erforderlichen Klärungen werden erfolgen, sobald die Gefährdungsbeurteilung vorliegt. Ziel ist die zügige Aufstellung eines Sanierungsplans im Sinne des § 13 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG). Die Flächensanierung erfolgt dabei grundsätzlich und auch in diesem Fall mit Blick auf die beabsichtigte Nachnutzung und ist nach Maßgabe der im BBodSchG vorgegebenen Phasen (Historische Erkundung, orientierende Untersuchung, Detailuntersuchung, Sanierungsuntersuchung und Sanierung) zu planen und umzusetzen.

Aktuell wird die Detailuntersuchung durch den Sanierungspflichtigen durchgeführt, die in eine Gefährdungsabschätzung mündet. Die enge zeitliche und technische Verzahnung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen mit den Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der A26-Ost wird angestrebt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *Ist die Kostenschätzung von 2,4 Milliarden Euro für die A26-Ost zutreffend?*

Wenn nein, von welchem Betrag geht der Senat genau aus?

Antwort zu Frage 1:

Für die A26-Ost liegt der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags übermittelte Gesamtmittelbedarf bei 2,28 Milliarden Euro. Im Übrigen siehe Drs. 22/16607 und Vorbemerkung.

Frage 2: *Wie viele Vollzeitäquivalente (VZÄ) beschäftigen sich gegenwärtig in der Hamburger Planfeststellungsbehörde mit der A26-Ost?*

Antwort zu Frage 2:

Drei VZÄ.

Frage 3: *Seit wann genau liegt der Umweltbehörde der Antrag auf Planfeststellung für den mittleren Abschnitt der A26-Ost vor?*

Frage 4: *Wann genau hat die Umweltbehörde der Wirtschaftsbehörde (BWI) mitgeteilt, dass sie dem Vorhaben nicht zustimmt? Wer hat diese Entscheidung getroffen?*

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Mit Schreiben vom 22. Januar 2020 hat die Planfeststellungsbehörde die Antragsunterlagen an die damalige Behörde für Umwelt und Energie (BUE) übermittelt. Dieses ist am 24. Januar 2020 in der BUE eingegangen.

Für den Bereich des Brückenbauwerks im Verteilerkreis hat die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA; damals BUE) bereits in ihrer Stellungnahme vom 16. April 2020 zum Antrag auf Planstellung vom 22. Januar 2020 auf die erhebliche Behinderung der Altlastensanierung durch das Bauvorhaben hingewiesen und die Notwendigkeit der Sanierung festgestellt. Es wurde dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt und die Bedingung formuliert, dass mit den Baumaßnahmen im oben genannten Bereich erst begonnen werde, wenn die Sanierungsuntersuchungen und Sanierungsplanungen sowie die Umsetzung von erforderlichen Sanierungs- beziehungsweise Sicherungsmaßnahmen (gemäß BBodSchG) durchgeführt worden sind und die BUKEA (damals BUE) den Erfolg dieser Maßnahmen bestätigt hat.

Mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 19. Februar 2024 hat die BUKEA Gelegenheit zur Prüfung und Stellungnahme zu den Umweltauswirkungen der 1. Planänderung des „Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 26 Ost, Abschnitt 6b (VKE 7052), AS HH-Moorburg bis AS HH-Hohe Schaar - Beantragung von Planänderungen - Gelegenheit zur Einwendung, Stellungnahme, Äußerung“ erhalten.

Im Vergleich zum Ursprungsantrag aus dem Jahr 2020 ist die vom Bauvorhaben der A 26 betroffene Fläche aufgrund der im 1. Antrag auf Planänderung aus dem Jahr 2024 deutlich erweiterten Baustelleneinrichtungsfläche stark vergrößert, was den Handlungsbedarf bezüglich der Altlasten ebenfalls deutlich vergrößert.

Die Stellungnahme der BUKEA zum im Jahr 2024 eingereichten 1. Planänderungsantrag wurde der Behörde für Wirtschaft und Innovation am 24. Mai 2024 übermittelt. Diese Stellungnahme beruhte auf fachlich-inhaltlichen Beiträgen der zu beteiligenden Fachämter in der BUKEA. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 5: *Hat sich der Senat in der 22. Wahlperiode bei einer oder mehreren Sitzungen mit diesem Vorgang im Besonderen und mit der A26-Ost im Allgemeinen befasst?*

Wenn ja, an welchen Sitzungsterminen genau?

Antwort zu Frage 5:

Auf der Leitungs- und Fachebene gibt es einen regelmäßigen Austausch zu Bundesfernstraßenprojekten, bei dem sowohl einzelne Projekte als auch allgemeine Vorgänge besprochen werden.

Frage 6: *Wann genau haben die Verhandlungen zwischen BUKEA, BWI und DEGES begonnen?*

Antwort zu Frage 6:

Gespräche aller am Prozess Beteiligten finden seit Festlegung der Linienbestimmung im Jahr 2011 und im Zusammenhang mit den nachfolgenden Genehmigungsprozessen/-verfahren statt. Diese Gespräche wurden nach dem Eintritt ins Planänderungsverfahren intensiviert und laufen derzeit noch.

Die Abstimmungsgespräche zur Sanierungsfrage sind im Anschluss an die Stellungnahme der BUKEA vom 24. Mai 2024 aufgenommen worden.

Frage 7: *Geht der Senat nach wie vor davon aus, dass die bislang vertraglich zugesicherte Fläche der DEGES voraussichtlich Anfang des Jahres 2026 zur Verfügung gestellt werden wird?*

*Wenn nein, wann wird der DEGES die Fläche zur Verfügung stehen?
Hat die DEGES einen Rechtsanspruch auf die Zurverfügungstellung
der Flächen und der Senat eine Pflicht, Schadensersatz zu leisten?*

Antwort zu Frage 7:

Die Fläche wird der DEGES nicht von der Freien und Hansestadt Hamburg, sondern von dem Grundstückseigentümer, der Shell, zur Verfügung gestellt.

Frage 8: *Trifft es aus Sicht des Senats zu, dass die A26-Ost Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist (Projektnummer: A26-G10-HH) und dass damit die Entscheidung über Bau oder Nicht-Bau dem Bundesrecht und damit dem Deutschen Bundestag obliegt?*

Falls nein, bitte erläutern.

Antwort zu Frage 8:

Ja, dies trifft zu. Der Bundesverkehrswegeplan 2030, der selbst keinen Gesetzescharakter besitzt, wurde im August 2016 durch das Bundeskabinett beschlossen und im Dezember des Jahres 2016 durch das Fernstraßenausbaugesetz vom Bundestag bestätigt.

Vorbemerkung: *In dem im NDR gezeigten Auszug aus dem Schreiben der BUKEA an die BWI heißt es, dass „durch die beantragten Änderungen, insbesondere der Nutzung der Shell-Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche in ein laufendes, umfangreiches Untersuchungsverfahren auf einer hochkomplexen Alllast eingegriffen“ wird.*

Frage 9: *Wann genau wurde das laufende Untersuchungsverfahren auf der Shell-Fläche in Auftrag gegeben und gestartet?*

Antwort zu Frage 9:

Die Beauftragung und Durchführung von Untersuchungen liegt in der Verantwortung des Sanierungspflichtigen. Die zuständige Behörde hat im Jahr 2018 vom Sanierungspflichtigen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung des Gesamtstandortes Hohe Schaar eingefordert.

Frage 10: *Wann wird das laufende Untersuchungsverfahren auf der Shell-Fläche beendet sein?*

Antwort zu Frage 10:

Der Zeitplan liegt in der Verantwortung des Sanierungspflichtigen.

Frage 11: *Wer führt das Untersuchungsverfahren durch beziehungsweise welches Unternehmen wurde damit beauftragt?*

Antwort zu Frage 11:

Das Untersuchungsverfahren wurde vom Sanierungspflichtigen beauftragt.

Frage 12: *Wie viele finanzielle Mittel wurden bislang eingesetzt?*

Antwort zu Frage 12:

Aufgrund der Zuständigkeit des Sanierungspflichtigen – siehe hierzu auch Antworten zu 9 bis 11 – liegen keine Erkenntnisse über die bislang eingesetzten finanziellen Mittel vor.

Frage 13: *Wie teuer werden das aktuelle Untersuchungsverfahren und weitere Untersuchungen nach Schätzungen des Senats werden?*

Antwort zu Frage 13:

Dazu liegen der zuständigen Behörde keine Angaben vor.

Frage 14: Sind weitere Untersuchungen geplant?
Wenn ja, wie sieht der konkrete Zeitplan dafür aus?

Frage 15: Wann kann die Sanierung der Fläche nach Einschätzung des Senats beginnen?

Frage 16: Wie lange wird die Sanierung nach derzeitigem Kenntnisstand andauern?

Antwort zu Fragen 14, 15 und 16:

Die Planungen liegen in der Verantwortung des Sanierungspflichtigen.

Frage 17: Kann der Senat zum jetzigen Zeitpunkt sagen, wann die Fläche für Baumaßnahmen der A26-Ost und die Ansiedelung von Unternehmen der Wasserstoffwirtschaft zur Verfügung steht?

Wenn ja, bitte ausführen.

Antwort zu Frage 17:

Siehe Antworten zu 14 bis 16 und Vorbemerkung.

Frage 18: Wie viele Quadratmeter der über 540.000 Quadratmeter großen Fläche auf der Hohen Schaar werden auf den Trassenverlauf der A26-Ost entfallen? Wenn möglich, bitte Karte beifügen.

Antwort zu Frage 18:

Nur circa 3,5 ha.

Frage 19: Wie viele Quadratmeter entfallen auf den Sicherheitsabstand zur geplanten A26-Ost-Trasse? Wenn möglich, bitte Karte beifügen.

Antwort zu Frage 19:

Da die Planungen für die Anlagen der Wasserstoffwirtschaft noch nicht hinreichend konkretisiert sind, können derzeit keine Angaben zum Sicherheitsabstand gemacht werden.

Frage 20: Wie viele Quadratmeter bleiben auf der Hohen Schaar für die Ansiedelung von Unternehmen der Wasserstoffwirtschaft übrig?

Antwort zu Frage 20:

Im Bereich der Hohen Schaar gibt es südlich der projektierten Autobahntrasse eine Fläche von circa 140 ha Industriegebiet. Dieses steht nach Fertigstellung der A 26 der Wasserstoffwirtschaft unter Berücksichtigung von Sicherheitsabständen grundsätzlich zur Verfügung.

Vorbemerkung: In dem im NDR gezeigten Auszug aus dem Schreiben der BUKEA an die BWI heißt weiter, dass „Sanierungen im Bereich des Shell-Tanklagers nicht Teil der A26-Umsetzung, sondern vom jeweiligen Eigentümer bzw. Sanierungspflichtigen umzusetzen sind. (...) Hierfür ist dem Sanierungspflichtigen ausreichend Zeit einzuräumen. Die Sanierungsmaßnahmen müssen nach aktuellem Stand im Rahmen eines Sanierungsplans (...) verbindlich vereinbart werden.“ In Drs. 22/15476 heißt es, dass sich die Fläche auf der Hohen Schaar noch nicht im Eigentum der HPA befindet. Das Ziel ist es, so der Senat, einen Sanierungsvertrag zwischen Shell und der für Altlasten zuständigen Behörde abzuschließen.

Frage 21: Wer genau ist Sanierungspflichtiger?

Antwort zu Frage 21:

Nach BBodSchG ist in diesem Fall Shell als Verursacher sanierungspflichtig und trägt grundsätzlich hierfür auch die Kosten und die Verantwortung für die Durchführung des entsprechenden Verfahrens.

Frage 22: *Was bedeutet „ausreichend Zeit einräumen“ möglichst konkret in Monaten beziehungsweise Jahren?*

Antwort zu Frage 22:

Dazu kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden, da der zuständigen Behörde noch keine fertige Sanierungskonzeption bekannt ist.

Frage 23: *Wer wird die Sanierungskosten tragen?*

Frage 24: *Wie lange wird die Erstellung des Sanierungsplans dauern?*

Frage 25: *Wie viele VZÄ werden für die Erstellung des Sanierungsplans erforderlich sein und welche Behörde ist dafür zuständig?*

Frage 26: *Für wann genau rechnet der Senat mit dem Abschluss eines Sanierungsvertrags?*

Antwort zu Fragen 23 bis 26:

Siehe Antworten zu 21 und zu 22.

Frage 27: *Haben sich die Altlasten mindernd auf den Kaufpreis der Fläche ausgewirkt?*

Wenn ja, in welcher Höhe?

Antwort zu Frage 27:

Voraussetzung für einen vertragsgemäßen Übergabezustand ist, dass die Fläche frei von Altlasten ist.

Die Abteilung Port Estate ist Teil des Geschäftsfelds Commercial der Hamburg Port Authority AöR (HPA) und steht somit im Wettbewerb am Markt. Hinweise zu Verfahren, vertraglichen Regelungen und Konditionen können die Wettbewerbsposition der HPA bei der Vermarktung und Vermietung schwächen. Außerdem wurde bezüglich der Inhalte von Verträgen Vertraulichkeit vereinbart, weil diese die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Vertragspartner betreffen.