



Sachstand und verkehrliche Wirkung A 26 Ost

Stadtentwicklungsausschuss Harburg



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Die
Autobahn

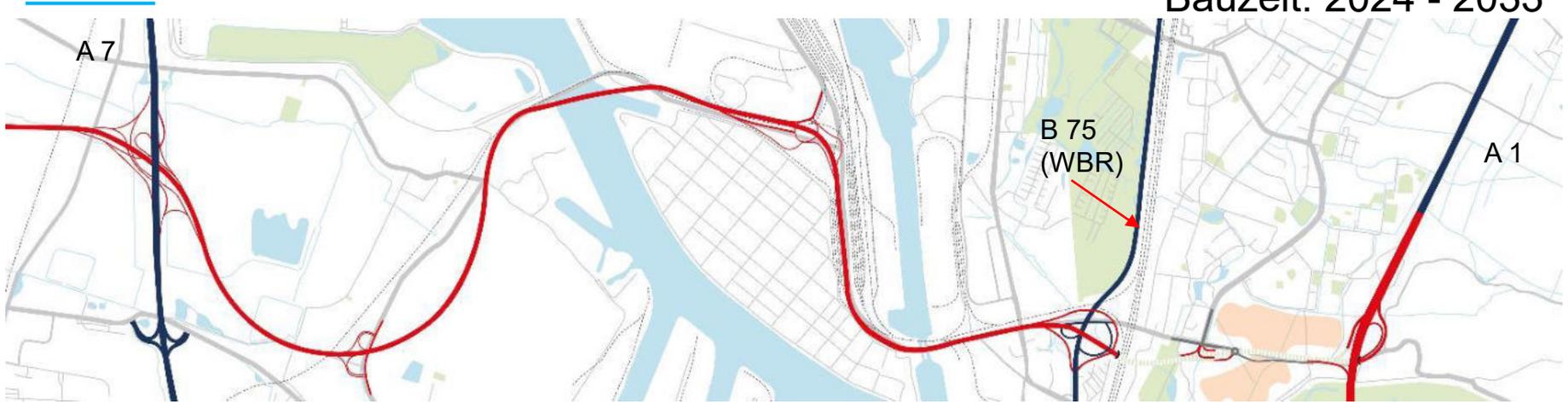
DEGES

8. Januar 2024

Übersicht der Planungsabschnitte der A 26 Ost

Sachstände in den Planfeststellungsverfahren

Länge: 9,4 km
Kosten: 1,85 Mrd.€
Bauzeit: 2024 - 2033



Abschnitt 6a - Moorburg

- Planänderung beantragt 12/21
- **PF-Beschluss erlassen am 20. Dezember 2023**

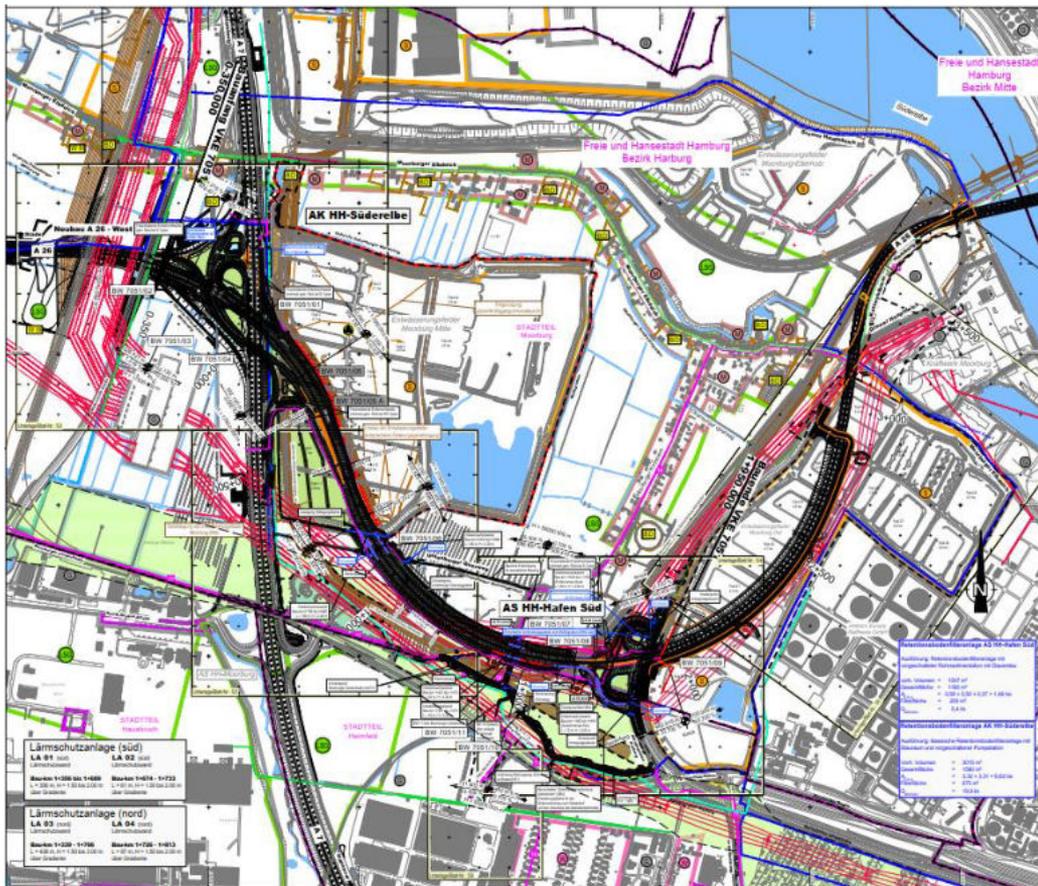
Abschnitt 6b - Hafen

- Planfeststellungsverfahren
- Antrag Planänderung vsl. Jan. 2024
- Erörterung vsl. in 2024

Abschnitt 6c - Wilhelmsburg

- Planfeststellungsverfahren
- Erwidernsbearbeitung ist abgeschlossen
- Erörterung vsl. in 2024

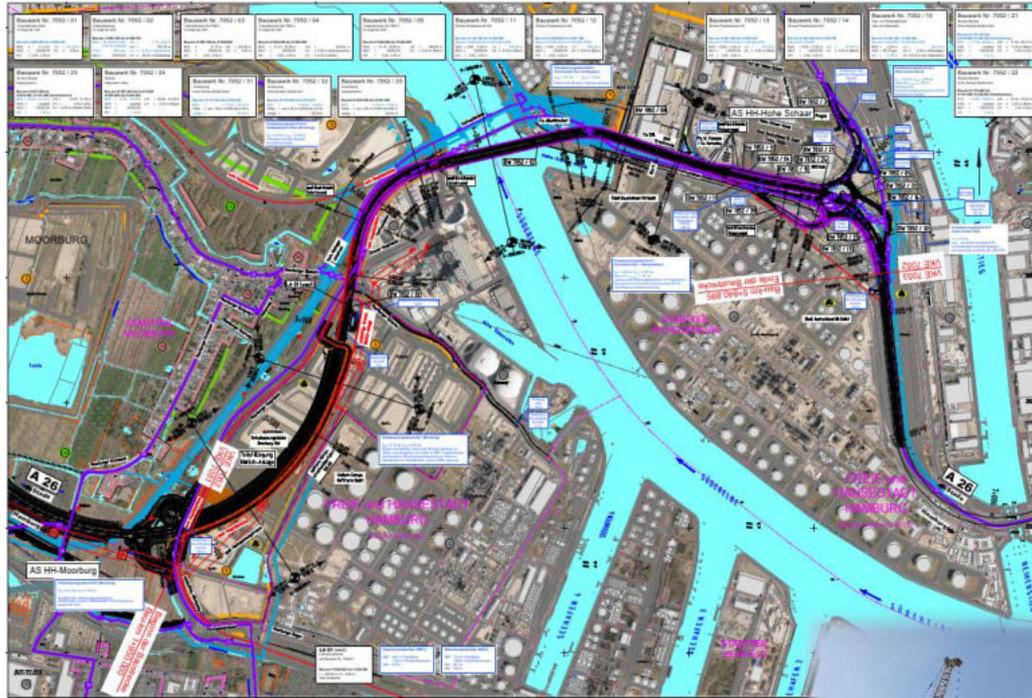
A 26 – Abschnitt 6a: AK HH-Hafen (A7/A 26) bis AS HH-Moorburg



Aktuelle Einzelthemen:

- PF-Beschluss vom 20. Dezember 2023
- Bauvorbereitende Arbeiten
- Torf / Moor und Klima
 - ca. 48.000 t weniger CO₂ pro Jahr (gesamte A 26 Ost);
minus 12.000 t (Abschn. 6a)
 - feuchter Wiedereinbau
 - aufgeständerte Bauweise
 - Ausgleichsmaßnahmen / Vernässung
- Vorbereitungen für den Bau laufen – z.B. erste Bauausschreibungen
BOL/BÜ ist an Bord

A 26 – Abschnitt 6b: AS HH-Moorburg bis AS Hohe Schaar



Aktuelle Themen:

- Planänderungsunterlage und Baulegistik
- Veränderungen im Umfeld
- Pfahlprobelastungen auf drei Feldern gestartet



A 26 – Abschnitt 6c: AS Hohe Schaar bis AD Süderelbe (A 26/A 1)



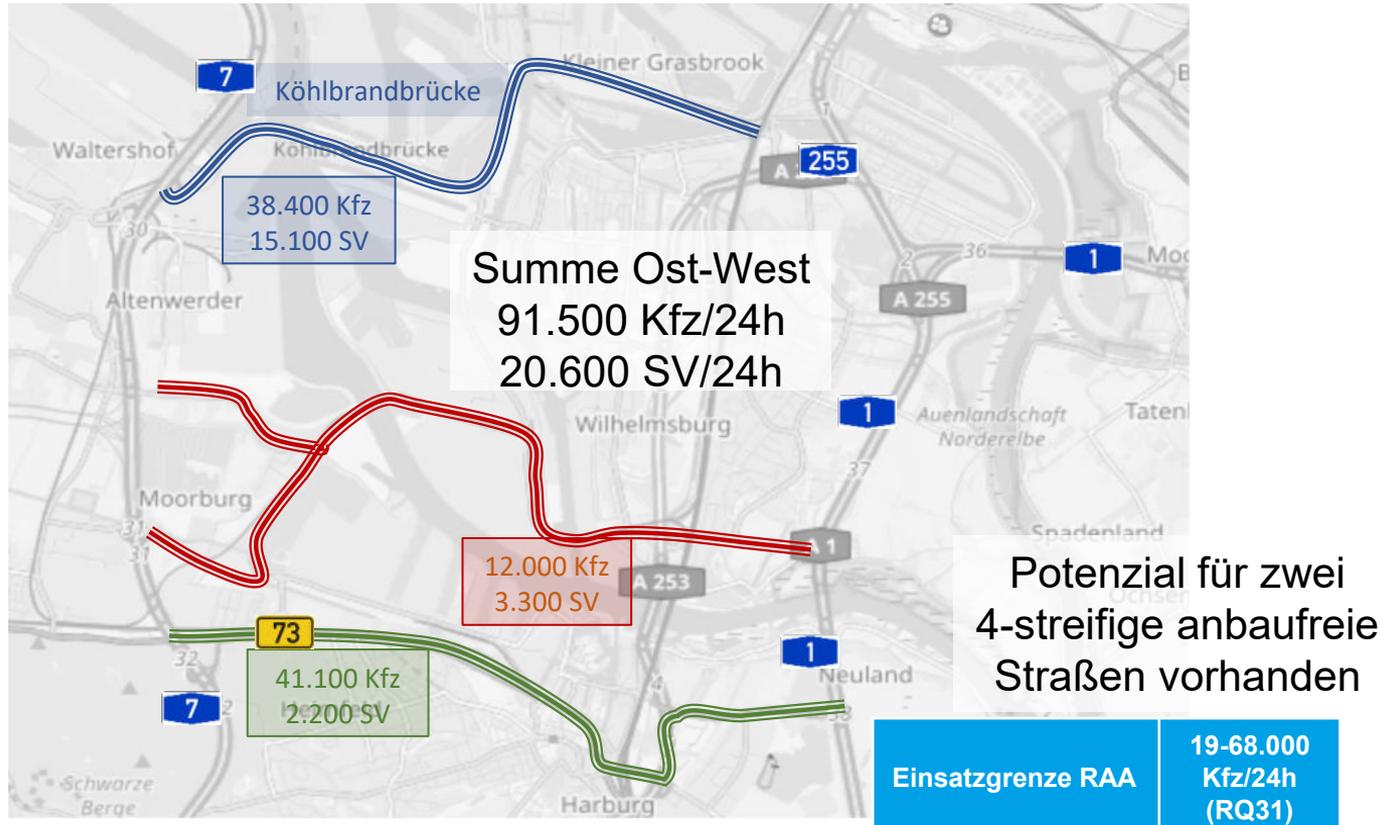
Aktuelle Themen:

- Provisorische Bahnquerung in Vorbereitung
- Pfahlprobepbelastungen auf zwei Feldern bereits abgeschlossen
- Vorgezogener Grunderwerb in Umsetzung



Verkehrliche Bestandssituation 2019

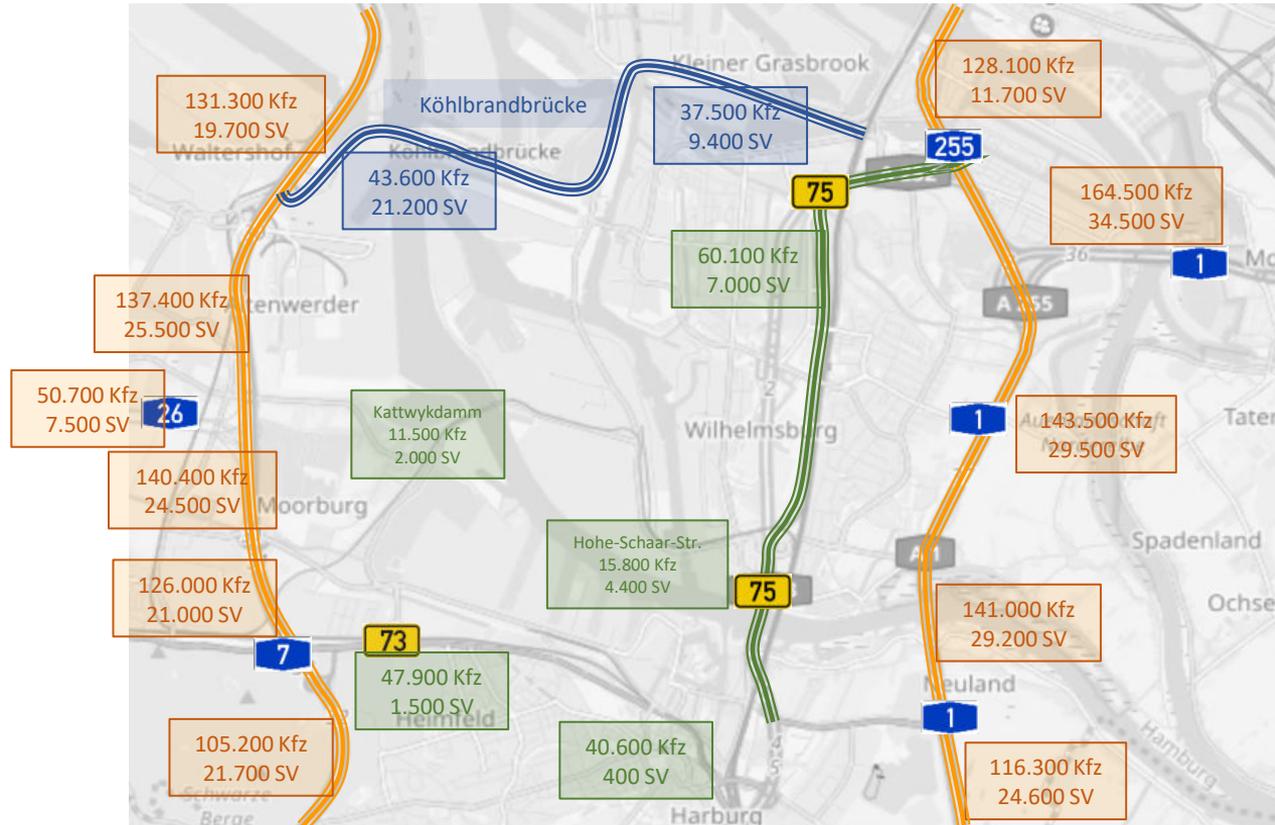
Verkehrsaufkommen in Ost-West-Relation (Analysefall)



2. Prognosegrundlagen/ Prognosenachfrage 2035

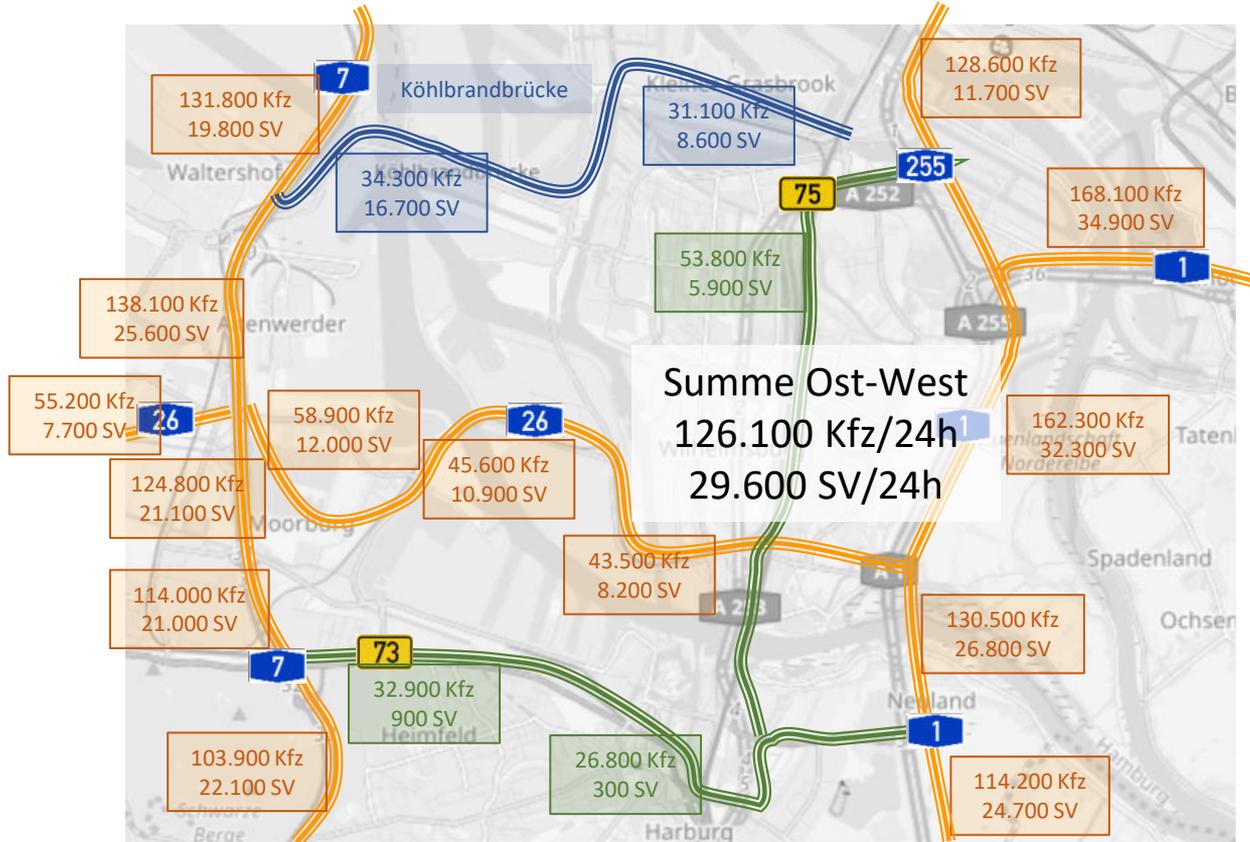
- Bundesprognoseverflechtungen BVWP 2030 + Extrapolation 2035 im Güterverkehr
- Umschlagsprognose Containerterminals Seehafen Hamburg 2035
- Bevölkerungsprognose Hamburg 2035
- Städtisches Ziel: 20% Wegeanteil im MIV im Stadtgebiet
- Flächenentwicklungen im Hafengebiet bis 2035 (Gewerbe und Logistik)
- Fortschreitende Automatisierung innerhalb der Terminals CTH und CTB (Absenkung des Pkw-Anteils)
- Stadtteilentwicklung Kleiner Grasbrook

Verkehrliche Prognose 2035 ohne A 26 Ost

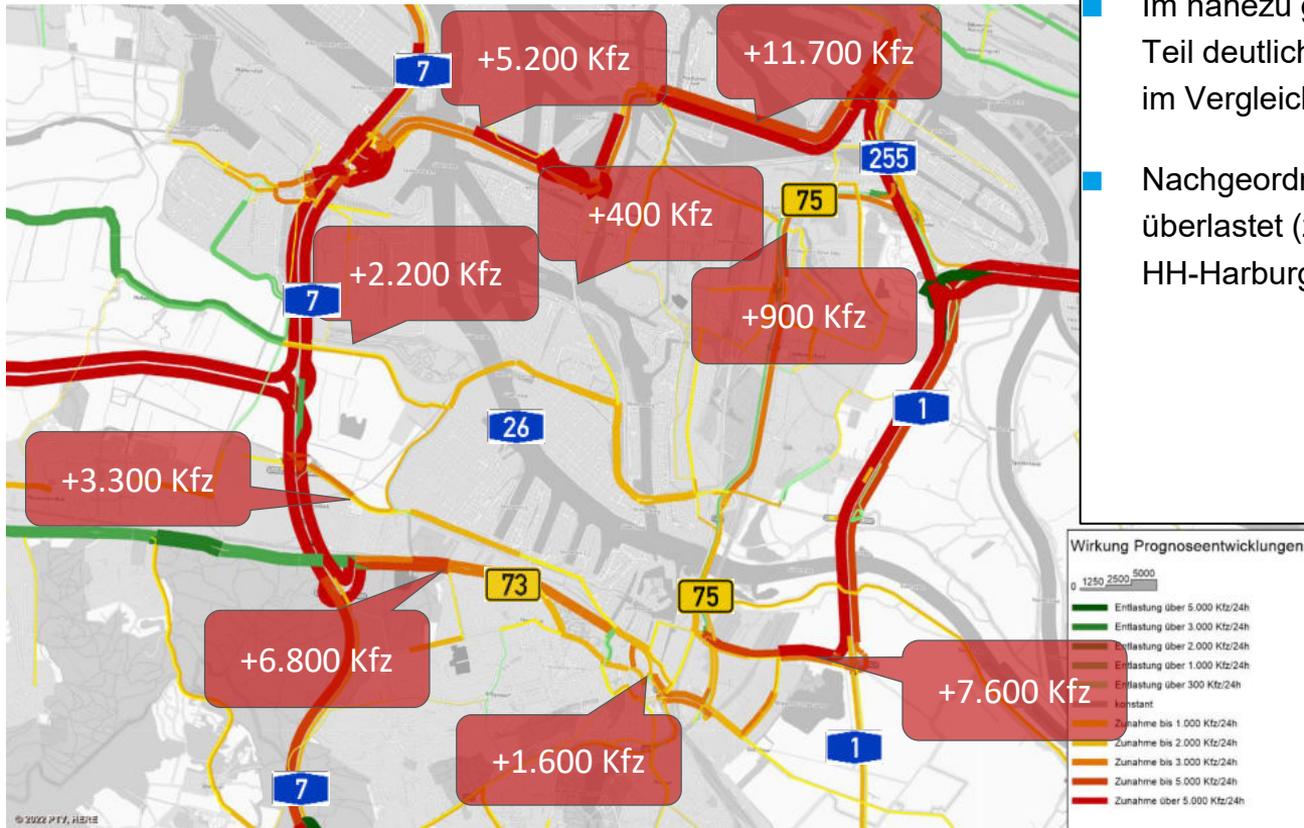


Verkehrliche Prognose 2035

Verkehrsaufkommen BAB-Netz mit KBB und A 26 Ost

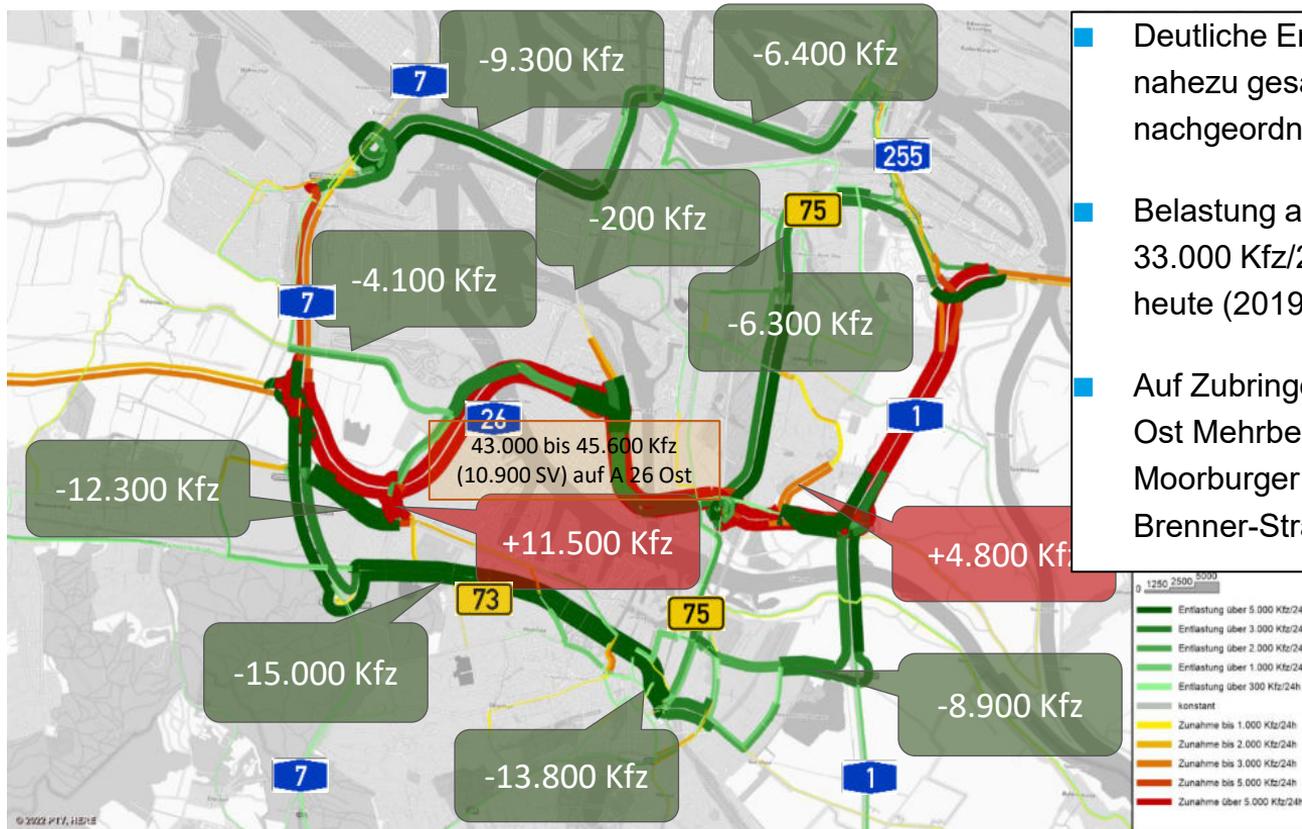


Verkehrliche Wirkungen ohne A 26 Ost (2035)



- Im nahezu gesamten Netz zum Teil deutliche Mehrbelastungen im Vergleich zu heute
- Nachgeordnetes Netz zum Teil überlastet (z.B. B 73, KBB, AS HH-Harburg/Neuländer Straße)

Verkehrliche Wirkungen durch Bau der A 26 Ost



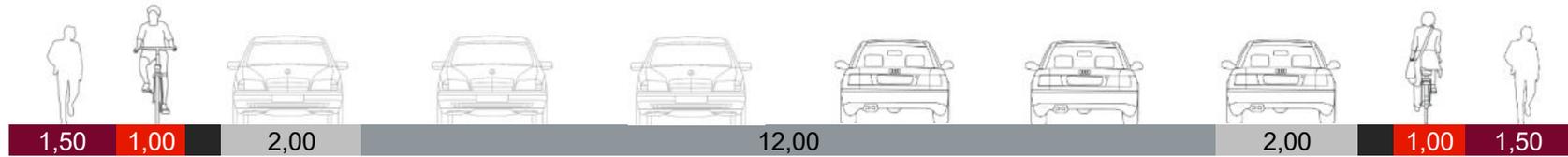
- Deutliche Entlastungen im nahezu gesamten nachgeordneten Netz
- Belastung auf B 73 mit maximal 33.000 Kfz/24h geringer als heute (2019: 41.100 Kfz/24h)
- Auf Zubringerstrecken zur A 26 Ost Mehrbelastungen (z.B. Moorburger Hauptdeich; Otto-Brenner-Straße)

Zusammenfassung Projektziele/Verkehrliche Wirkungen durch Bau der A 26 Ost

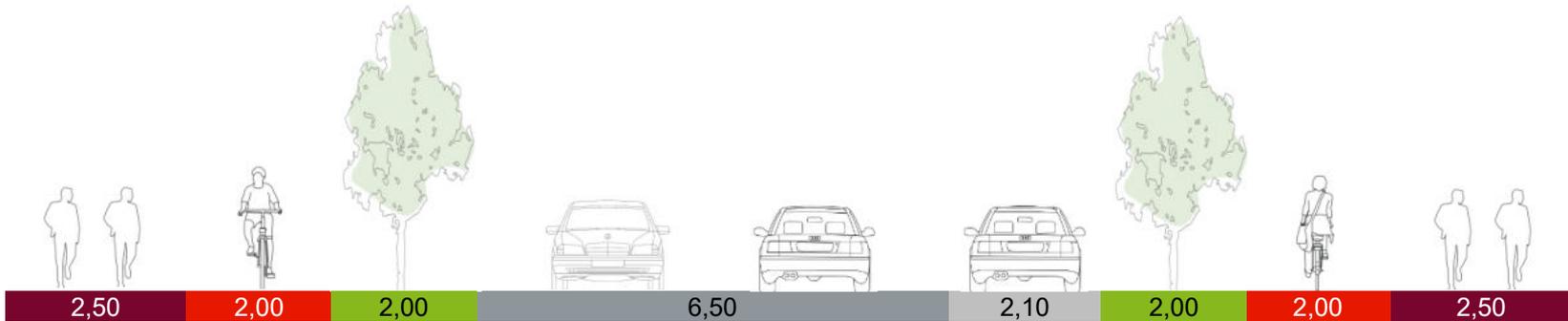
- Deutliche Entlastung der B 73 in Harburg, bietet Potenziale für eine stadtverträgliche Umgestaltung des Straßenraumes
- Erhebliche Entlastungswirkung im nachgeordneten Straßennetz:
 - B 75, Fürstenmoordamm, Hohe-Schaar-Straße, Kornweide
 - Neuländer Straße, Moorburger Elbdeich
- Deutliche Entlastung der im Prognose-Nullfall sehr stark ausgelasteten Köhlbrandbrücke
- Bündelung der Verkehre in Ost-West-Relation auf der A 26 Ost, insbesondere auch des Lkw-Verkehrs auf einer leistungsfähigen Achse
- Verkehrszunahmen an Zubringerstrecken zu den Anschlussstellen
 - Moorburger Hauptdeich + Otto-Brenner-Straße

Potenziale zur Straßenraumumgestaltung im nachgeordneten Netz

Exemplarischer zweistreifiger Querschnitt der B 73



Bestand östl. Moorburger Straße: Vierstreifig, untermaßige Fuß- und Radverkehrsanlagen



Exemplarischer zweistreifiger Querschnitt

Zusammenfassung – Projektziele/Verkehrliche Wirkungen durch Bau der A26 Ost (Fortsetzung)

- Deutlich höhere Zuverlässigkeit durch Ringfunktion (A 1, A 7, A 26 Ost und HHR, Rethedamm) in den Betriebsabläufen im Hafen und der Terminals sichergestellt
- Der Neubau der A 26 Ost ist Voraussetzung für die Entflechtung von Straßen- und Schienengüterverkehr und damit Grundlage für die weitere Entwicklung der HPA-Hafenbahn auf der Hohen Schaar
- Ein durchgängiger ausschließlicher Ausbau der Haupthafenroute (HHR) würde im Vergleich zur A 26 Ost bei weitem nicht die positiven Entlastungswirkungen für die B73 und für das nachgeordnete Netz bieten
- Der Neubau A 26 Ost stellt einen zuverlässigen Hafenbetrieb während des Baus einer neuen Köhlbrandquerung sicher (Alternativrouten für bauzeitliche Sperrungen/Einschränkungen)
- Der Neubau der A 26 Ost bildet einen wesentlichen Baustein für Entwicklung des Bundeshafens und dessen Anbindung und damit für den Wirtschaftsstandort Deutschland

A 26 West: Einheben Stahlteile Überflieger über A 7 (22. Dezember 2023)



A 1 – Neubau Norderelbbrücke (Bauzeit 2026-2032)

Geplanter Baubeginn: 2026

Umlegung Verkehr auf erste neue Brückenhälfte
nördlich der vorhandenen Norderelbbrücke: 2028



A 1 – Neubau Süderelbbrücke (Bauzeit 2025-2031)

Baubeginn: 2025

Verkehrsumlegung auf erste neue
Brückenhälfte westlich der vorhandenen
Süderelbbrücke: 2028



Antworten auf Fragen im Nachgang zum Termin am 8. Januar

- Das Bauwerk Neuenfelder Hinterdeich im Verlauf der A 26 West wird nach Bauablaufplan (Stand Januar 2024) im zweiten Quartal 2025 für den Radverkehr freigegeben werden.
- Eine Querung der A 26 Ost, Abschnitt 6a, im Bereich des Moorburger Damms für Fußgänger und Radfahrer wird nach Fertigstellung des Abschnitts möglich sein, während der Bauzeit wird eine Ausweichroute eingerichtet.

Ansprechpartner

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Wendenstraße 8-12
20097 Hamburg

Sebastian Haß
- Bereichsleiter -
Projektleiter A 26 Ost,
Abschnitt 6c

Telefon 040 182 10 41 04
hass@deg.es.de