



PERSPEKTIVEN!
MIT EINANDER PLANEN FÜR DIE ELBINSELN

Bürger*innengutachten zur A 26 in Wilhelmsburg

Vorgelegt am 04.10.2017

Zusammenfassung

Aus dem Perspektivten!-Beteiligungsprozess zur A26 in Wilhelmsburg ist das vorliegende Bürger*innen-Gutachten hervorgegangen. Das Gutachten benennt Punkte, die aus Sicht der beteiligten Bürger*innen zur Verbesserung der Planungen im Sinne der Bewohner*innen der Elbinseln notwendig sind:

1. Wenn der Wilhelmsburger Süden eine weitere Autobahn verkräften soll, dann müssen die Planungen bei maximalem Schutz der Lebensqualität der Anwohner*innen realisiert werden und darüber hinaus spürbare Vorteile für den Stadtteil bringen. Dazu gehört in erster Linie eine dauerhafte Bündelung des KFZ-Verkehrs auf der A26 zur Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes, unterstützt durch Beruhigungs- und Rückbaumaßnahmen sowie der Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs.
2. Der Autobahntunnel wird begrüßt, muss aber bis zur A1 in Stillhorn verlängert werden, um
 - die Belastungen durch Lärm, Abgase und Zerschneidung des Stadtteils für die Bewohner*innen des Wilhelmsburger Südens so gering wie möglich zu halten
 - die Möglichkeit zu erhalten, auf den dann vor Lärm und Abgasen geschützten Flächen in Zukunft durch Städtebau nachhaltige Entwicklungsimpulse für Kirchdorf und Kirchdorf Süd setzen zu können
 - den Wilhelmsburger Natur- und Landwirtschaftsraum im Süden und Süd-Osten vor den negativen Auswirkungen der Autobahn zu schützen und zukünftig noch landwirtschaftliche Anpassungs- und Integrationsmaßnahmen umsetzen zu können
3. Die Anschlussstellenvarianten an der Otto-Brenner-Straße und in Stillhorn sollten nicht realisiert werden. Stattdessen sollte ein Anschluss „Pollhornbogen“ im Bereich Pollhorn Weg eingerichtet werden. Wir versprechen uns davon insbesondere eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes vom KFZ- und insbesondere LKW-Verkehr.

Insgesamt ist die Entscheidung, einen Teil der Autobahn A26 im Süden von Wilhelmsburg zu realisieren, auf den Elbinseln hoch umstritten. Auch von den im Verfahren beteiligten Bürger*innen wird die Autobahn stark kritisiert und in der deutlichen Mehrheit grundsätzlich abgelehnt.

Inhalt

Vorwort	3
1) Verlängerung des Autobahntunnels bis zur A1	4
1.1) Sicherung und Aktivierung von städtebaulichen Potenzialen im Wilhelmsburger Süden	4
1.2) Sicherung der Lebensqualität im Wilhelmsburger Süden	5
2.) Verzicht auf eine Anschlussstelle im Bereich Kirchdorf Süd/Stillhorn	7
2.1) Einrichtung eines Anschlusses im Süd-Westen: (Halb-)Anschluss „Pollhornbogen“	7
2.2) Plan B: Nutzung der Auffahrt „Hohe Schaar“ durch Verlängerung des Pollhorner Hauptdeichs bis zur Kornweide	10
2.3) Kritik an bisherigen Anschlussvarianten	11
3.) Schutz vor Emissionen	14
3.1) Der gesetzliche Lärmschutz reicht nicht aus.....	14
3.2.) Ganzheitliche Betrachtung des Wilhelmsburger Südens beim Emissionsschutz	14
3.3) Spezifische Emissionsschutzbedarfe	15
4.) Naturschutz & Nachhaltigkeit	16
4.1 Masterplan zum Umgang mit Naturflächen auf den Elbinseln	16
4.2 Städtebaupotenziale bei maximalen Umweltschutz umsetzen	17
5.) ÖPNV & Radverkehr	17
5.1) Stärkung des Fahrradverkehrs	17
5.2) Stärkung des ÖPNV	19
6.) Besonders neuralgische Punkte für die Planung.....	20
6.1) Otto-Brenner-Straße	20
6.2) Kornweide	20
6.3) Haulander Weg	20
7.) Themen für den weiteren Dialogprozess.....	21
7.1 Radverkehrsplanung	21
7.2 Masterplan zum Umgang mit Naturflächen.....	21

Vorwort

Was muss bei den Planungen zur A26 in Wilhelmsburg bedacht werden, damit die Autobahn so verträglich wie möglich für die Menschen auf den Elbinseln umgesetzt wird? Das ist die Leitfrage des Beteiligungsverfahrens von Perspektiven! zur A26 in Wilhelmsburg. Als Ergebnis ist das vorliegende Bürger*innengutachten entstanden, das der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) sowie der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH übergeben wurde. Das Gutachten ist damit Bestandteil des Abwägungsprozesses im Zuge der weiteren Entwurfsplanung zum Abschnitt 6c der A26.

Die beteiligten Bürger*innen im haben im Beteiligungsprozess konkrete Forderungen und Hinweise für eine Verbesserung der Planungen entwickelt. Dabei zeugen die Argumentationen von einem umfassenden Blick auf die Entwicklung der Nachbarschaft. Die von Beginn an zentrale Forderung nach einem langen Tunnel zwischen Finkenriek und A1 wird beispielsweise gestützt durch die Verweise auf die Potenziale künftiger Stadtentwicklung im Süden der Insel (s Kapitel 1). Ebenso wird auf die Zusammenhänge zwischen der A26-Planung und den Möglichkeiten des Ausbaus alternative Mobilitätskonzepte (allen voran dem Radverkehr; s. Kapitel 5) und der Umsetzung zukunftsweisender Nachhaltigkeitsstrategien für Grünflächen auf den Elbinseln (s. Kapitel 4) verwiesen. Hier kann die A26 als Katalysator wirken. Mit den Forderungen und Vorschlägen der Bürger*innen bietet sich die Chance, dass sich Kirchdorf und Kirchdorf Süd auch mit der A26 als gute Orte zum Leben weiterentwickeln, anstatt von Autobahnen umzingelt zu werden!

Eines hat sich im Verfahren noch einmal deutlich bestätigt: Die Entscheidung, einen Teil der Autobahn A26 im Süden von Wilhelmsburg zu realisieren, ist auf den Elbinseln hoch umstritten. Während man auf der Veddel froh ist, dass die früher einmal geplante Nord-Variante über den Spreehafen und die Veddel vom Tisch ist, lehnen in Wilhelmsburg viele Bürger*innen die Entscheidung für die Südtrasse grundsätzlich ab. Das Perspektiven!-Beteiligungsverfahren bewegt sich im Rahmen der politischen Entscheidung für die Südtrasse der A26 und zielt darauf, gemeinsam mit Bürger*innen die voranschreitenden Planungen in ihrem Sinne zu verbessern. Andere Aktive im Stadtteil fordern einen Planungsstopp und fordern gänzlich andere Planungen. Dazu gehört zum Beispiel die Forderung, auf die Südtrasse zu verzichten und statt dessen die Haupthafenroute über den Köhlbrand zu stärken¹. Auch gibt es Forderungen, einen Anschluss von der A26 an die verlegten Wilhelmsburger Reichstraße Richtung Norden zu installieren, in der Hoffnung, damit auf den A26-Abschnitt zwischen Wilhelmsburger Reichstraße und A1 verzichten zu können.

¹ Siehe dazu: www.zukunft-elbinsel.de

1) Verlängerung des Autobahntunnels bis zur A1

Soll die A26 so verträglich wie möglich umgesetzt werden, führt aus Bürger*innensicht kein Weg an einem maximal langen Tunnel zwischen der Wilhelmsburger Reichstraße und dem Anschluss an die A1 in Stillhorn vorbei. Die in den Plänen bislang vorgesehene Einrichtung eines Tunnels wird prinzipiell begrüßt, allerdings ist eine Verlängerung unbedingt notwendig. Sie ist die zentrale Anforderung an die Planungen und für die beteiligten Bürger*innen alternativlos.

Warum ist die Verlängerung des Autobahntunnels so wichtig?



Abb.2 : Bearbeitetes Luftbild im Workshop #2 am 31.05.17 zeigt den von Bürger*innen geforderten verlängerten Tunnel

1.1) Sicherung und Aktivierung von städtebaulichen Potenzialen im Wilhelmsburger Süden

1.1.1) Den Hamburger Süden nicht vom „Sprung über die Elbe“ abschneiden

Wilhelmsburg ist seit einigen Jahren im Fokus der Hamburger Stadtentwicklung. Große Anstrengungen wurden und werden unternommen, den „Sprung über die Elbe“ zu schaffen und nachhaltig zu verankern. Viele Menschen auf den Elbinseln sehen nun die Gefahr, dass der Bau der A26 den Wilhelmsburger Süden, der vom „Sprung über die Elbe“ bisher ohnehin vergleichsweise wenig profitieren durfte, von dieser Entwicklung gänzlich und nachhaltig abschneidet. Das wäre fatal, würde allen Anstrengungen der letzten Jahre entgegenlaufen und die Benachteiligung des Wilhelmsburger Südens wortwörtlich zementieren.

Mit einem verlängerten Tunnel kann dem entgegengewirkt werden. Und die A26-Planungen bieten auf diese Weise sogar die Gelegenheit, Stadtentwicklungspotenziale im Wilhelmsburger Süden freisetzen, die ohne die A26 vermutlich gar nicht denkbar wären, von denen aber der gesamte Wilhelmsburger Süd-Osten, allen voran Kirchdorf Süd, langfristig profitieren kann.

1.1.3) Refinanzierung der Tunnelmehrkosten durch Wohnungsbau

Ein längerer Tunnel kostet mehr Geld, das ist allen Beteiligten klar. Und dieses Geld muss durch die Stadt Hamburg aufgewendet werden, weil der Bund nur die Kosten für den derzeit geplanten kurzen Tunnel finanziert. Die Mehrkosten können allerdings (teil-)refinanziert werden durch einen Wohnungsbau auf den umliegenden Flächen im Süden von Kirchdorf Süd, denn diese Flächen wären ja dann – und nur dann! – durch den Deckel vor Lärm und Abgasen geschützt und attraktive Wohnstandorte. Weil neuer Wohnungsbau wachsende Einwohner*innenzahlen bedingt würde mit dem Bau des langen Tunnels auf diese Weise die Möglichkeiten geschaffen, im seit Jahrzehnten benachteiligten Wilhelmsburger Süd(-Osten) z. B. den Ausbau des Nahversorgungsangebots voranzutreiben und auch die kulturelle Infrastruktur auszubauen. Insbesondere für Kirchdorf Süd bietet sich durch die A26-Planungen so die Chance, das Quartier aus seiner (benachteiligenden) städtebaulichen Isolation zu holen und stärker an den gesamten Stadtteil anzubinden.

Voraussetzung für einen Wohnungsbau ist natürlich eine sensible Umsetzung im Einklang mit den umliegenden Naturflächen (s. dazu auch Kapitel 4).

1.1.4) Verhinderung einer Zerschneidung des Stadtteils

Ohne Tunnel wird die A26 eine tiefe Zäsur in den Stadtteil ziehen. Nur ein maximal langer Tunnel kann dem umfassend und effektiv entgegenwirken, weil nur er eine ebenerdige Querung der Trasse auf der gesamten Länge ermöglicht.

Im Hamburger Süd-Osten, im Bereich Haulander Weg, ist bereits beschlossen neuen Wohnungsbau zu entwickeln. Um auch diesen Bereich effektiv vor Lärm und Emissionen zu schützen wird auch eine Verlängerung des Deckels in Richtung Westen über die Georgs-Wilhelm-Straße hinaus angeregt – umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen werden hier ohnehin notwendig. An dieser Stelle besteht außerdem die Gefahr, dass die Autobahn als „Riegel“ zwischen Harburg und Wilhelmsburg wirkt.

1.2) Sicherung der Lebensqualität im Wilhelmsburger Süden

Ebenerdige Querungsmöglichkeiten über die Autobahn sind ein Stück Lebensqualität, weil sie alltägliche und gewohnten Routen der Anwohner*innen erhalten und lange Umwege vermeiden. Eine oberirdischen Trassenführung – auch als Trogvariante ohne Deckel – installiert allerdings eine Barriere im Stadtteil. Ebenso drohen geschätzte Sichtbeziehungen jäh unterbrochen zu werden, durch eine neue und ständig und zu jeder Zeit präsente Autobahn. Ebenerdige Querungsmöglichkeiten über weite Teile der Autobahn sichert den Anwohner*innen nur ein maximal langer Tunnel.

1.2.1) Verkehr wohin man blickt: Die A26 muss unter die Erde!

Im Wilhelmsburger Süden gibt es bereits seit Jahrzehnten eine deutliche Konzentration von Verkehren vor allem auf den stark befahrenen Straßen Kornweide und Otto-Brenner-Straße sowie auf der Autobahn A1. Die Kornweide und Otto-Brenner-Straße haben als Stadtstraßen keinen Lärmschutz, weil ein solcher gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Aber auch die A1, eine sechsspurige Autobahn, die in absehbarer Zukunft auf acht Spuren ausgebaut wird, hat auf Höhe der Siedlung Kirchdorf Süd noch immer keinen wirksamen Lärmschutz. Mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße rückt auch diese autobahnähnliche Bundesstraße näher an Kirchdorf Süd heran. Während also die

Anwohner*innen hier seit langem unter den Auswirkungen mehrerer Verkehrsachsen leiden für deren Eindämmung noch immer keine zufriedenstellenden Maßnahmen ergriffen wurden, rollt nun von Westen her das nächste Verkehrs-Mammutprojekt in Form einer weiteren Autobahn heran. Der Wilhelmsburger-Süden braucht deshalb also unbedingt eine unterirdische Trassenführung der A26 auf maximaler Länge, damit die Verkehre mitsamt ihrer Emissionen schlicht unter der Erde und damit aus Sicht- und Hörweite der Anwohner*innen verschwinden.

1.2.2) Vorfahrt für Lebensqualität und Gesundheit der Menschen vor haushaltspolitischen Überlegungen

Für die Verlängerung des Tunnels haben Bürger*innen im Beteiligungsverfahren viele und nachvollziehbare Gründe dargelegt – dagegen werden stets die höheren Baukosten für die Stadt Hamburg angeführt. Die Entscheidung für oder gegen eine Verlängerung des Autobahndeckels ist also eine politische Entscheidung, die vom Hamburger Senat getroffen werden muss. Die Forderung an die politischen Entscheidungsträger ist daher klar: der langfristige und nachhaltige Schutz der Lebensqualität und Gesundheit der Bewohner*innen sowie der stadtplanerischen Entwicklungsmöglichkeiten im Hamburger Süden muss Vorrang haben vor (kurzfristigen) haushaltspolitischen Überlegungen. Die A26 ist ein Jahrhundertprojekt, das den Wilhelmsburger Süden in seinen Entwicklungsmöglichkeiten und die Lebensqualität der jetzigen und auch der potenziellen zukünftigen Anwohner*innen für Dekaden beeinflussen wird. Eine maximal Anwohner*innenfreundliche und zukunftsfähige Gestaltung der Autobahn darf nicht an den Kosten scheitern.

2.) Verzicht auf eine Anschlussstelle im Bereich Kirchdorf Süd/Stillhorn

2.1) Einrichtung eines Anschlusses im Süd-Westen: (Halb-)Anschluss „Pollhornbogen“

Die Anschlussstellengestaltung der vorliegenden Planungen wurde von den der BWVI und Deges stets als eine der wesentlichen, noch nicht entschiedenen Gestaltungsspielräume hervorgehoben. Im Beteiligungsverfahren wurde jedoch an beiden bislang zur Diskussion stehenden Varianten (Anschluss Otto-Brenner-Straße und Komplexknoten Stillhorn) deutliche Kritik hervorgebracht. Beide Varianten boten für die beteiligten Bürger*innen keine zufriedenstellenden Lösungen. Deshalb wurde bürger*innenseits eine Alternative dazu entwickelt: Statt der bisherigen Varianten wird eine Anschlussstelle im Süd-Westen als Halbanchluss in Verlängerung des Pollhorer Hauptdeichs/Pollhorn Wegs mit Zufahrt auf die A26 Richtung in Richtung Osten gefordert (Anschluss „Pollhornbogen“).

Für eine eine Anschlussstelle im Süd-Westen mit entsprechendem Verzicht auf die bisher vorgestellten Anschlussstellenvarianten sprechen aus Bürger*innensicht die nachfolgend dargestellten Vorteile.

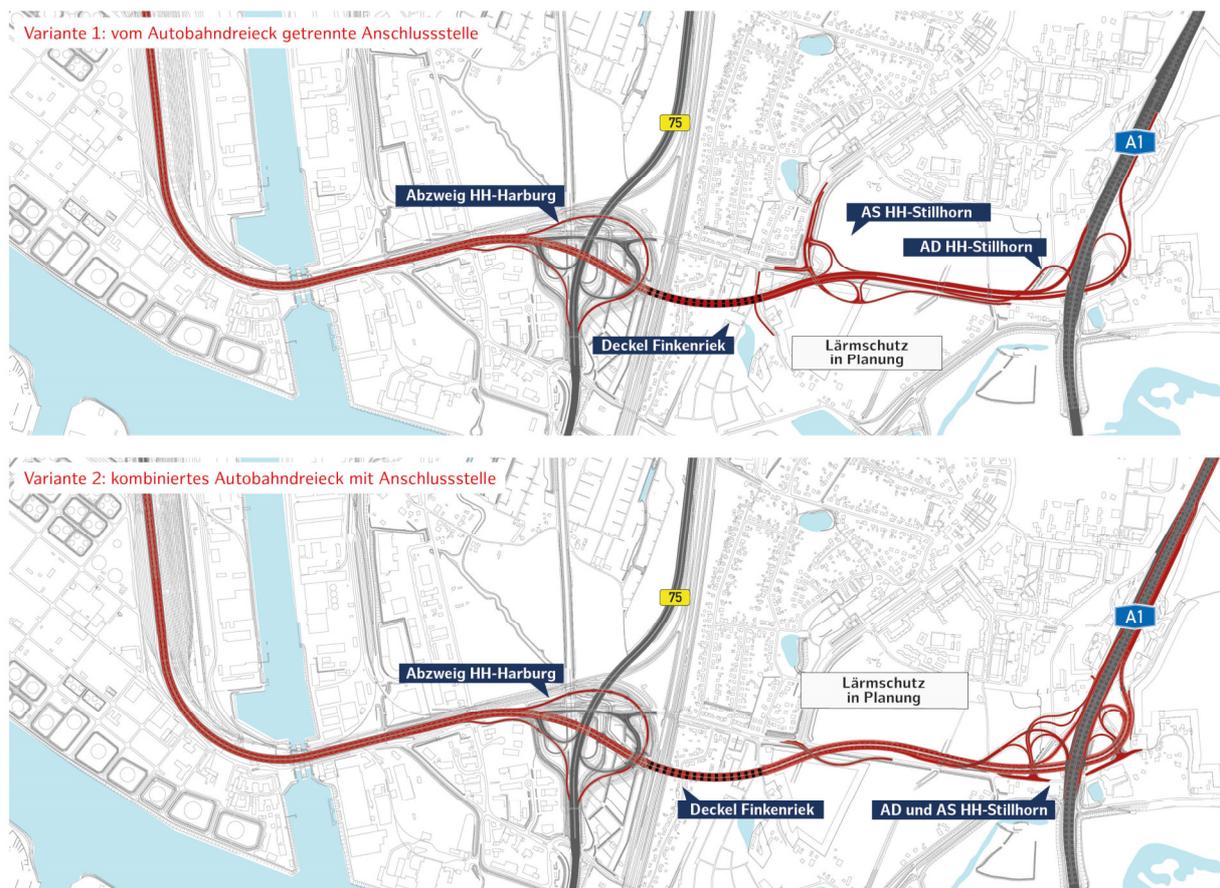


Abb.1 : Plakat A 26 Hafenspassage Hamburg 6C : Anschluss HH Hohe Schaar bis AD HH-Stillhorn in zwei Varianten:
AS Otto-Brenner-Straße & AS Komplexknoten Stillhorn – Stand: 04/2017



Abb.3 : Bearbeitetes Luftbild im Workshop #2 am 31.05.17 zeigt die einskizzierte Anschlussstelle Pollhorner Bogen

2.1.1) Entlastungen im bestehenden Straßennetz Wilhelmsburgs

Im Beteiligungsverfahren wurde zu vielen Zeitpunkten eine Entlastung der Kornweide und Otto-Brenner-Straße gefordert. Gerade LKW-Verkehre sind es, die das Verkehrsnetz und die Bewohner*innen der Elbinseln stark belasten. Die Variante „Pollhornbogen“ bietet hier einen ganz entscheidenden Nutzen für Wilhelmsburg: Mit dem unmittelbar am Industriegebiet gelegenen Anschluss in Richtung Osten bietet sie für LKW die schnellste Verbindung zum Autobahnnetz. Die in den Workshops vorgestellten Verkehrsentwicklungsprognosen für den Planfall „Pollhornbogen“ zeigen dann auch genau diese Entlastungen, da anzunehmen ist, dass gerade die Schwerlastverkehre den schnellsten Weg über die A26 wählen werden. Auch für die Rotenhäuser Straße sowie Straßen im Zentrum von Wilhelmsburg sagen die Prognosen Entlastungen voraus.

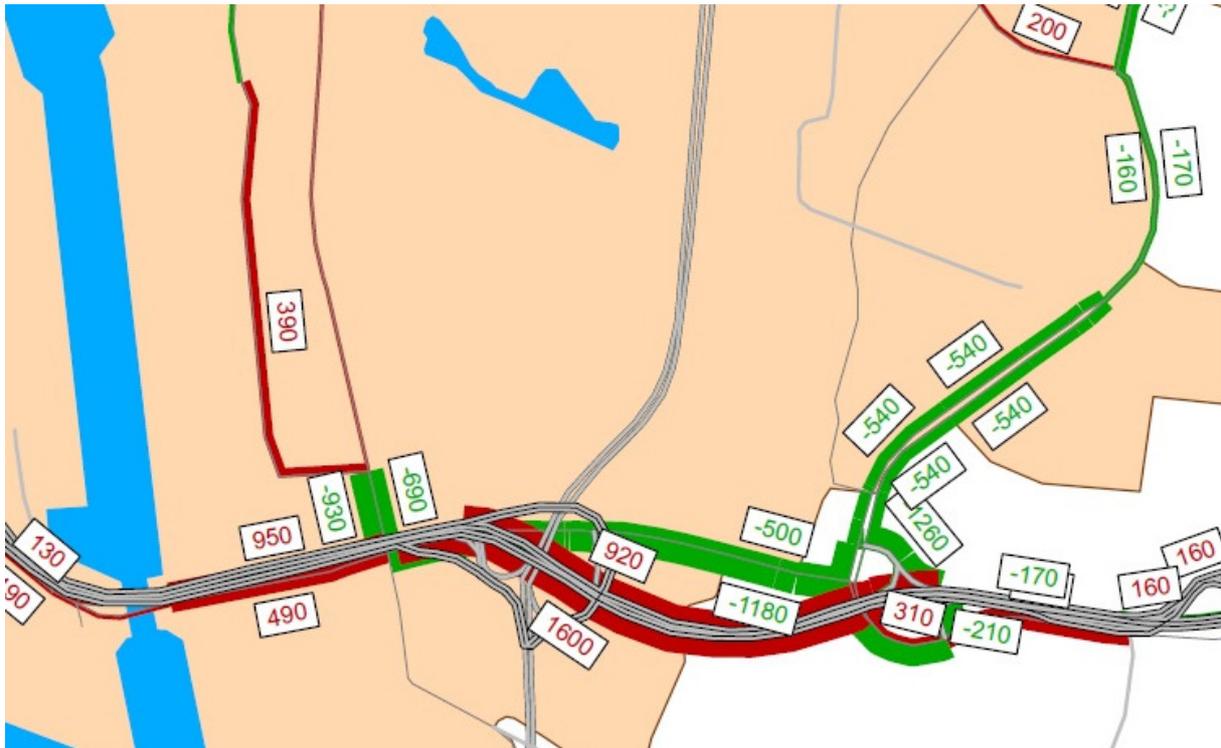


Abb.4 Ausschnitt: A 26, Ost – Planfall 21 (2030), SV-Differenzbelastung* zu Planfall Halbanschluss Pollhorner Bogen, im Vergleich zum Planfall: AS Otto-Brenner-Straße– Stand: 05/2017

*SV = Schwerlastverkehr >3,5t/24h

2.1.2) Entlastung der Wohngebiete im Süd-Osten

Eine Verlegung der Anschlussstellen wird vor allem deshalb gefordert, weil die im Umfeld der Anschlussstellen und den Zubringerstraßen besonders starke Konzentration von Verkehr und Lärmentwicklung bei einer Planung um Süd-Westen in der Hauptsache ein Gewerbe-/Industriegebiet träge – und nicht die ohnehin schon stark belasteten Wohngebiete im Süd-Osten. Das ist besonders wichtig, weil Kirdchdorf-Süd ist ein besonders junger Stadtteil und es vielen Beteiligten darum wichtig ist, dass es für Kinder und Jugendliche auch in Zukunft sichere Wege gibt. Für junge Menschen ist es wichtig, dass sie zu Fuß mobil sind – und zwar bequem und sicher.

Von der Verlegung der Anschlussstelle würden im Süd-Osten ca. 6.200 Bewohner*innen von Kirchdorf Süd profitieren und ca. 2.000 Einwohner*innen Kirchdorfs. Auch die Anwohner*innen im Korallusviertel werden von Verkehren verschont, die im nachgeordneten Straßensystem durch die A26 entstehen. Denken wir in der Abwägung außerdem bereits das Wohnungsbaupotenzial mit, das durch die geforderte Verlängerung des Autobahndeckels auf den Flächen südlich von Kirchdorf Süd aktiviert werden kann (s. Kapitel 1), kann sich die Anzahl der Profiteur*innen einer geänderten Anschlussstellenplanung noch einmal deutlich erhöhen.

Einziger Wehmutstropfen bleibt die prognostizierte Mehrbelastung des südlichen Teils Georg-Wilhelm-Straße bei Umsetzung des Anschlusses „Pollhornbogen“. Dafür gilt es (verkehrs-)planerische Lösungen zu finden.

2.1.3) Entlastung für Natur und Umwelt sowie Landwirtschaft

Im Süden und Süd-Osten Wilhelmsburgs sind von den A26 Planungen Landschaftsschutzgebiete sowie landwirtschaftliche Flächen betroffen. Ein Verzicht auf flächenverbrauchende sowie Verkehre und damit Emissionen konzentrierende Anschlussstellen in diesem Bereich und statt dessen deren Verlagerung in einen schon heute hauptsächlich industriell und gewerblich geprägten Bereich im Süd-Westen lässt zwei grundsätzliche Vorteile in Vordergrund treten: Erstens werden Naherholungsbereiche wie am Callabrack und die örtliche Natur und Umwelt geschont (s. dazu ausführlicher Punkt 4). Zweitens wird durch das Abwenden einer starken Emissionsbelastung der Landwirtschaftsflächen im Süd-Osten der Insel die Möglichkeit offen gehalten, diese Flächen in Zukunft vielleicht einmal ökologisch nachhaltig zu bewirtschaften und damit an Zukunftskonzepte von urbaner Landwirtschaft anzuschließen. Damit wird gleichzeitig die Chance erhalten, Landwirtschaft in Zeiten stark wachsender Städte (in Fläche und Bewohner*innenzahl) in Zukunft durch entsprechende Konzepte an die Stadtentwicklung anzuknüpfen anstatt sie wie bisher üblich der wachsenden Stadt zu opfern.

2.1.4) Entlastung öffentlicher Kassen

Bei Umsetzung eines Anschlusses im Süd-Westen statt wie bisher vorgesehen im Süd-Osten ist von einer deutlichen Kostenersparnis auszugehen. Das gilt insbesondere im Vergleich zu einer Realisierung des Komplexknotens im Bereich Stillhorn, der technisch wesentlich anspruchsvoller in der Planung und Umsetzung ist. Für den Anschluss „Otto-Brenner-Straße“ gilt: Wenn die zentrale Bürger*innenforderung nach einer Verlängerung des Autobahndeckels erfüllt wird – davon gehen wir in der Rechnung mal aus – muss der Anschluss an der Otto-Brenner-Straße unterirdisch erfolgen. Damit hat dann der Anschluss „Pollhornbogen“ auch in diesem Fall einen klaren Kostenvorteil. Die Kostenersparnisse könnten im Übrigen z. B. für die Verlängerung des Autobahndeckels aufgewendet werden.

2.2) Plan B: Nutzung der Auffahrt „Hohe Schaar“ durch Verlängerung des Pollhorner Hauptdeichs bis zur Kornweide

Die beteiligten Bürger*innen sehen auch die Möglichkeit, die Anzahl der Anschlussstellen der A26 in Wilhelmsburg um eine ganze Anschlussstelle zu verringern. Das wäre möglich, wenn der Pollhorner Hauptdeich verlängert wird bis an die Kornweide über die die Verkehre dann zur ohnehin geplanten Anschlussstelle Hohe Schaar geführt werden. Dafür wäre lediglich ein „Durchbruch“ zur Kornweide in Verlängerung des Pollhorner Hauptdeichs über den Pollhornweg notwendig. Auch die Kostenersparnis durch den Wegfall einer ganzen Anschlussstelle könnte dann z. B. für die Verlängerung des Tunnels aufgewendet werden.

Das klingt erst einmal gut. Allerdings spricht für diese Variante tatsächlich einzig die relativ kostengünstige Umsetzbarkeit, was sicherlich der Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Umsetzung eines Anschlusses im Süd-Westen zuträglich ist. Die zuvor skizzierte Variante im Süd-Westen als Halbanchluss „Pollhornbogen“ ist jedoch ausdrücklich dieser Variante vorzuziehen! Die teilnehmenden Bürger*innen sehen mit Blick auf die in den Workshops dargelegten Prognosen andernfalls die Gefahr, dass die in den Verkehrsentwicklungsprognosen errechneten 7.000 Fahrzeuge, die bei einer Realisierung des Anschlusses „Pollhornbogen“ dort die Auffahrt auf die A26 in Richtung Osten nutzen, (auch um über

die Georg-Wilhelm-Straße nach Süden und über die A1 weiter Richtung Süden und Norden zu fahren) bei Nicht-Einrichtung des Anschlusses in den Stadtteil „einsickern“. Die Auffahrt Hohe Schaar wäre dann für Verkehre Richtung Osten und Norden vermutlich weitaus weniger attraktiv als die vermeintlich schnelleren, weil streckenmäßig kürzeren Direkttrouten über z. B. die Kornweide oder andere Stadtstraßen. Diese Gefahr steht allen Forderungen der Bürger*innen nach Entlastungen des nachgeordneten Straßensystems, besonders von Schwerlastverkehren, entgegen.

Die Auffahrt Hohe Schaar wäre dann nämlich für Verkehre Richtung Osten und Norden vermutlich weitaus weniger attraktiv als die vermeintlich schnelleren, weil streckenmäßig kürzeren Direkttrouten über z. B. die Kornweide oder andere Stadtstraßen. Diese Gefahr steht allen Forderungen der Bürger*innen nach Entlastungen des nachgeordneten Straßensystems, besonders von Schwerlastverkehren, entgegen.

2.3) Kritik an bisherigen Anschlussvarianten

Wie bereits erwähnt wurden die in den Planungen bisher dargestellten Anschlussstellen grundsätzlich kritisiert und bieten den beteiligten Bürger*innen keine zufriedenstellenden Lösungen für ihre Bedenken und Sorgen, forcieren diese teilweise gar. Die wesentlichen Kritikpunkte sind an dieser Stelle zusammengefasst, da sie die Dringlichkeit des vorgebrachten Bürger*innenvorschlags einer alternativen Anschlussstelle im Süd-Westen Wilhelmsburgs verdeutlichen.

2.3.1) Anschluss „Otto-Brenner-Straße“

Ein Anschluss an der Otto-Brenner-Straße wurde von Beginn an des Beteiligungsprozesses von der überwiegenden Zahl der teilnehmenden sehr deutlich abgelehnt. Sie befürchten eine deutliche Mehrbelastungen der Otto-Brenner-Straße und damit verbunden erhebliche weitere Einschnitte in der Lebensqualität der ohnehin schon stark belasteten Anwohner*innen. Das ist das Gegenteil dessen, was im Stadtteil seit langer Zeit gefordert wird: eine verkehrliche Entlastung der Otto-Brenner-Straße und ein Rückbau auf zwei statt vier Spuren. Wie die Verkehrsentwicklungsprognosen zeigen, kann eine Mehrbelastungdem mit Umsetzung des Bürger*innenvorschlags entgegnet werden, weil die Zu- und Abfahrtsverkehre zur Anschlussstelle „Otto-Brenner-Straße“ entfallen und Verkehre von der Kornweide weg auf der A26 gebündelt werden.

Gefordert wird darum der Verzicht auf die Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße und darüber hinaus der Rückbau der Straße, um sie unattraktiver zu machen für KFZ und damit gleichzeitig die Möglichkeit zu schaffen, andere Verkehre als Alternative zum motorisierten (und mitunter erst durch die A26 induzierten) Verkehr zu fördern, z. B. durch den Ausbau der Fuß- und Radwege. Die von Anwohner*innen seit Jahren kritisierte Barrierewirkung der Otto-Brenner-Straße wäre damit ebenfalls reduziert. Anstelle einer neuen Anschlussanstelle an eine neue Autobahn sind das die notwendigen Maßnahmen im Bereich Otto-Brenner-Straße, um einen nachhaltigen und zukunftsweisenden Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität heutiger und künftiger Anwohner*innen zu leisten!

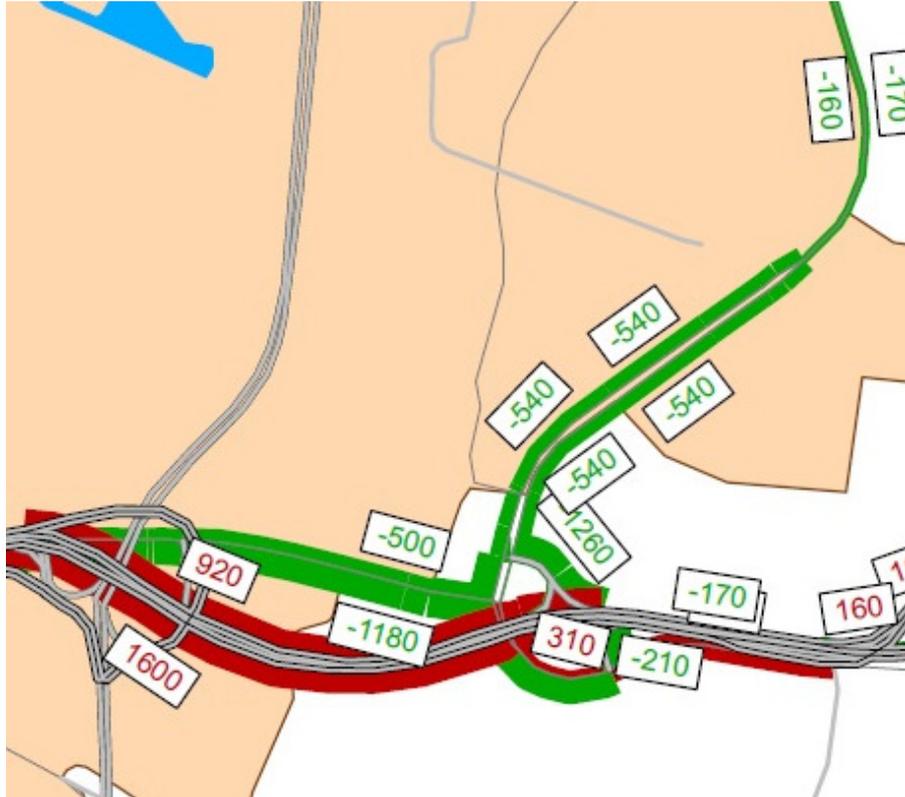


Abb.7 Ausschnitt: A 26, Ost – Planfall 21 (2030), SV-Differenzbelastung* zu Planfall Halbanschluss Pollhorner Bogen, im Vergleich zum Planfall: AS Otto-Brenner-Straße– Stand: 05/2017

*SV = Schwerlastverkehr >3,5t/24h

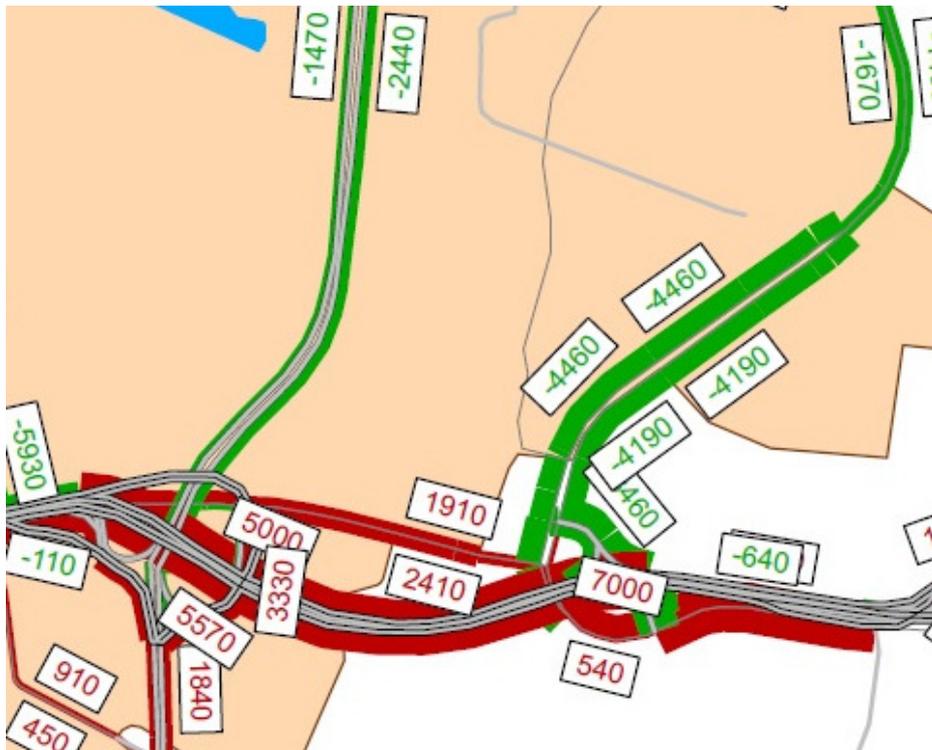


Abb.8 Ausschnitt: A 26, Ost – Planfall 21 (2030), KFZ-Differenzbelastung zu Planfall Halbanschluss Pollhorner Bogen, im Vergleich zum Planfall: AS Otto-Brenner-Straße– Stand: 05/2017

2.3.2 Anschluss „Komplexknoten Stillhorn“

Die Anschlussstellen-Variante „Komplexknoten Stillhorn“ wird vor allem deshalb kritisiert, weil dieser Anschluss ein attraktives Angebot macht, die häufig aufkommenden Staus auf der A1 über die ohnehin schon stark belastete Kornweide zu umfahren. Und die teilnehmenden Bürger*innen geben zu bedenken, dass die Anzahl der Staus auf der A1 durch den Anschluss der A26 vermutlich noch weiter zunehmen wird, da weitere Verkehre dem Stauschwerpunkt zugeführt werden. Hierbei ist besonders zu bedenken, dass es sich bei der Kornweide um eine Straße des Stadtstraßennetzes handelt und daher nicht mit der Einrichtung eines umfassenden Lärmschutzes zu rechnen ist. Im Beteiligungsverfahren vor diesem Hintergrund von Beginn an deutlich gefordert, eine weitere Belastung der Kornweide zu verhindern und mehr noch: diese zu entlasten. Die Planungsvariante „Komplexknoten“ steht dazu im Gegensatz.

Darüber hinaus wurde in den Workshops eine Variante des Komplexknotens vorgestellt, bei der der Anschluss der A26 an die Südspur A1 über eine erhöhte „Zufahrtsschleife“ erfolgt, die zunächst Richtung Norden geführt wird um dann an die A1 Richtung Süden anzuschließen. Diese Planung reagierte auf die Annahme, dass ein Direktanschluss der A26 in Richtung Süden der A1 technisch nicht möglich ist. Die erhöhte Zufahrt birgt jedoch aus Sicht der Bürger*innen die Gefahr, dass der Lärm „nach oben“ und an die sich in unmittelbarer Nähe befindenden Wohnhochhäuser von Kirchdorf Süd herangetragen wird. Da die Umsetzung von Lärmschutz auf den Rampen mindestens technisch herausfordernd ist, wird die Gefahr gesehen, dass ein umfassender Lärmschutz, der auch die oberen Stockwerke der Wohnhochhäuser schützt, nicht umzusetzen ist. Mittlerweile wurde seitens der DEGES eine Variante mit direktem Anschluss, d.h. ohne „Nordschleife“, vorgestellt. Sollte davon wieder abgesehen werden, gilt die dargestellte Einschätzung der beteiligten Bürger*innen.

3.) Schutz vor Emissionen

3.1) Der gesetzliche Lärmschutz reicht nicht aus

In einem Gebiet wie dem Wilhelmsburger Süden, der durch eine schon jetzt durch eine Vielzahl von Lärmquellen (Verkehre auf Straße und Schiene, Gewerbe, Industrie) belastet ist, wo also ein hoher, belastender Grundlärmpegel herrscht, kann eine Orientierung an den gesetzlichen Vorgaben des Lärmschutzes nicht ausreichen. Für die A26 wird darum ein vollumfänglicher Lärmschutz gefordert, der sich an den Anforderungen der Menschen vor Ort orientiert, nicht an gesetzlichen Richtwerten. Die Flächen entlang der Trasse sollen zu diesem Zweck unter Lärmschutzaspekten in jedem Fall wie Wohngebiete behandelt werden – unabhängig davon, was die (veralteten) Flächennutzungspläne ausweisen. Die gesetzlichen Vorgaben für Lärmschutzmaßnahmen sind in einem besonders belasteten Gebiet wie dem Wilhelmsburger Süden aber auch dann noch nicht zufriedenstellend. Wenn sie einen wirklichen Beitrag zum Erhalten der Lebensqualität und des Schutzes aller Anwohner*innen beitragen sollen, wird ein alternativer Richtwert gefordert: die Lärmbelastung im obersten Stockwerk des nächstgelegenen Hauses darf 59 dB nicht überschreiten.

3.2.) Ganzheitliche Betrachtung des Wilhelmsburger Südens beim Emissionsschutz

Lärmschutzmaßnahmen müssen sich an der Gesamtbelastung der Gebiete im Süden der Elbinseln orientieren und dürfen – sollen sie den Menschen im Wilhelmsburger Süden wirklich helfen – nicht nur die neugeplante A26 in den Fokus nehmen.

3.2.1) Lärmschutz für die A1

Wenn die A26 kommt, dann braucht auch die A1 zwischen dem Kreuz Hamburg-Süd und Stillhorn einen umfangreichen und wirkungsvollen Lärmschutz. Die beteiligten Bürger*innen befürchten daher neben einer räumlichen „Einkesselung“ von Kirdchdorf Süd durch die Autobahnen ebenso eine „Einkesselung“ durch Lärm. Die Einrichtung eines Lärmschutzes an der A1 ist in Aussicht gestellt im Zuge des Ausbaus der A1 auf acht Spuren und wird begrüßt. Der Lärmschutz für die A1 wird aber ausdrücklich auch unabhängig von deren Ausbau gefordert, da die A26 in jedem Fall weitere Verkehre und Emissionen auf die A1 bringen wird. Die A1 braucht endlich einen Lärmschutz, egal ob sie 6 oder 8 Spuren hat.

3.2.2) Lärmschutz für die Eisenbahnbrücke am Finkenriek

Auch für die Eisenbahnbrücke am Finkenriek ist ein Lärmschutz dringend notwendig. Durch den Bahnverkehr herrscht im Bereich Finkenriek ein sehr hoher Lärmgrundpegel, der nun droht, durch die neue Autobahn weiter verstärkt zu werden. Der Bau der Autobahn ist damit der notwendige Zeitpunkt, auch den Lärmschutz entlang der Bahngleise anzufassen.

3.3) Spezifische Emissionsschutzbedarfe

3.3.1) Erhöhten Schadstoffbelastungen im Tunnel begegnen

Im Idealfall wird die mit Schadstoffen belastete Luft gefiltert und gereinigt, bevor sie aus dem Tunnel in die Umwelt strömt. Das wird ausdrücklich gewünscht, realistisch ist davon jedoch aufgrund der hohen Unterhaltungskosten der Filteranlagen nicht auszugehen. Während weite Flächen entlang des (zu verlängernden!) Tunnels also gut vor Emissionen geschützt werden, ist also an den Tunnelausgängen mit einer erhöhten Belastung zu rechnen. Daher ist es besonders wichtig, die Tunnelöffnungen so zu planen und auszurichten, dass sie auf beiden Seiten gut von Luft angeströmt werden können, um eine schnelle Durchmischung mit Frischluft zu fördern. Außerdem ist ein weiter Abstand zur Wohnbebauung einzuhalten. Der Forderung nach einer Verlängerung des Tunnels bis zur A1 kommt auch in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu: Durch die Verlängerung des Tunnels würde der östliche Tunnelausgang an das ohne stark belastete Autobahnkreuz Stillhorn wandern und nicht länger, wie in den Plänen bislang vorgestellt, unmittelbar an das Wohngebiet Finkenriek angrenzen.

3.3.2 Offenporiger Asphalt

Die A26 soll auf dem gesamten überirdischen Abschnitt 6c mit offenporigem Asphalt ausgestattet werden, um die Lärmbelastung durch die über die Straße rollenden Reifen der KFZ so gering wie möglich zu halten. Der Lärm mindernde Effekt wurde in der Planungswerkstatt am 22. April und in den anschließenden Workshops von Fachleuten eindrücklich vorgeführt.

3.3.3 Lärmschutz an erhöhten Punkten der Trassenführung

Ein umfassender Lärmschutz ist insbesondere an den Punkten notwendig, an denen die A1 erhöht geführt wird, z. B. am Autobahnkreuz A26/A1 in Stillhorn, das in direkter Nähe zur Wohnbebauung liegt. Diese Forderung gilt auch wenn ein verlängerter Autobahndeckel realisiert wird, da die A26 erst außerhalb des Tunnels an die erhöht liegende A1 geführt werden kann.

In der derzeitigen Planung mit kurzem Tunnel muss die A26 über den Brausielgraben geführt werden. Weil dafür eine Erhöhung der Trasse notwendig ist, gehen die beteiligten Bürger*innen hier von einem erhöhten Lärmrisiko aus. Auch dieses Problem würde aufgelöst, wenn der Tunnel entsprechend der Bürger*innenforderungen verlängert wird, weil dann die Autobahn schlicht unter dem Graben hindurch geführt würde.

4.) Naturschutz & Nachhaltigkeit

Der Bau der A26 bewirkt im Bereich von Wilhelmsburg einen massiven Eingriff aus Sicht des Klimaschutzes. Zum einen schlagen sich das Projekt und der Bauprozess negativ in der CO₂-Bilanz nieder, zum anderen ist der Autobahnbau aus Sicht der CO₂-Minderung negativ einzustufen. Folglich sind Kompensationsmaßnahmen nötig, die nachweislich zum Ausgleich der CO₂-Bilanz beitragen. Dies können neben verkehrsplanerischen Maßnahmen in Wilhelmsburg (Verkehrsvermeidung, Radverkehr, Ausbau ÖPNV) auch Maßnahmen in anderen CO₂-relevanten Handlungsfeldern sein.

Viele Menschen leben gerne in Wilhelmsburg, weil es hier grün ist! Leider ist aber grundsätzlich festzuhalten, dass der Bau der A26 deutlich in die vorhandenen Naturräume und Naherholungsbereiche der Elbinseln eingreift, damit allen Naturschutz- und Nachhaltigkeitsanstrengungen entgegensteht – global wie lokal – und den Wilhelmsburger Süden auch in dieser Hinsicht besonders belastet. Der Wilhelmsburger Süden liegt unterhalb des Meeresspiegels und ist damit ein Gebiet, das in besonderer Weise von den Symptomen des Klimawandels wie steigenden Meeresspiegeln betroffen sein wird. Mit Deicherhöhungen und -verstärkungen wird bereits gegen diese Symptome angekämpft. Und ausgerechnet hier im „Elbtal“ wird nun ein verkehrliches Großprojekt realisiert, das einen deutlich negativen Beitrag zum Versuch leistet, den Klimawandel mit all seinen Auswirkungen zu stoppen. Das Projekt läuft damit auch übergeordneten Strategien wie der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zu wider.

4.1 Masterplan zum Umgang mit Naturflächen auf den Elbinseln

Die teilnehmenden Bürger*innen fordern umfassende Anstrengungen, die den Schaden für Umwelt und Natur so gering wie möglich halten und den Schutz der Biodiversität sicherstellen. Das muss für die Planungen von besonderer Bedeutung sein. Die negativen Eingriffe der A26-Planungen in die Naturflächen Wilhelmsburgs und seine Folgen müssen kompensiert werden!

Für die durch die A26-Planungen notwendig werdenden Ausgleichsbedarfe müssen konkrete Umsetzungspläne erstellt und Flächen benannt werden. Kompensationsmaßnahmen sollen möglichst in Wilhelmsburg realisiert werden bzw. dem Standort zu Gute kommen. In Anbetracht der vielen derzeit vorangetriebenen Bauvorhaben auf den Elbinseln, für die es vor Ort kaum noch angemessene Möglichkeiten für Ausgleich gibt, bedarf es darüber hinaus endlich eines Masterplans, der auf Nachhaltigkeit ausgerichtet ist im Umgang mit den Naturflächen auf den Elbinseln und zukunftsweisende Strategien umsetzbar macht. Der Masterplan sollte die Eingriffs- und Ausgleichsregelung so umsetzen, dass sich die entsprechenden Maßnahmen in die integrierte Stadtentwicklung Wilhelmsburgs einfügen und Natur-, Freiraum- und Naherholungsqualitäten schaffen. Unter Berücksichtigung von lokalen Entwicklungspotenzialen vorhandener Landbaubetriebe im angrenzenden Umland zählen hierzu auch Flächen für Urbane Landwirtschaft / Urban Gardening die in einem ko-kreativen Beteiligungsverfahren mit Bewohner*innen im Stadtteil konzipiert werden sollten.

Weil ein Masterplan fehlt, gibt es auch für die derzeit hauptsächlich durch Landwirtschaft genutzten Flächen im Wilhelmsburger Osten und Süd-Osten bislang noch keinen planerischen Ansatz, wie diese in Zukunft genutzt werden sollen. Mit der Planung zur A26 kommen wir an den Punkt, an dem es

notwendig wird, über die weitere Entwicklung dieser Flächen grundsätzlich nachzudenken. Das muss jetzt geschehen, noch bevor die Pläne der A26 umgesetzt werden, da die negativen Auswirkungen der Autobahn (z. B. erhöhte Schadstoffbelastungen, Flächenzerschneidungen, usw.) Konsequenzen auf die strategische Entwicklung der Flächen im gesamten Umland haben werden. Was es braucht, sind Konzepte, die die übergeordneten Nachhaltigkeitskonzepte wie Biostadt Hamburg, Öko-Aktionsprogramm Klimaschutz 2020, Grundzüge der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU und die Agenda 2030 berücksichtigen. Nur auf diesem Weg kann eine zukunftsfähige (urbane) Landwirtschaft mit den Bedarfen einer flächen- und einwohner*innenmäßig wachsenden Stadt vereinbart werden.

4.2 Städtebaupotenziale bei maximalen Umweltschutz umsetzen

Zu einer zukunftsweisenden Strategie gehört es, bereits jetzt auch die Städtebaupotenziale mitzudenken, auf die in diesem Gutachten hingewiesen wird, für den Fall, dass ein maximal langer Autobahndeckel einen wichtigen Teil der Flächen im Wilhelmsburger Süden vor Lärm, Emissionen und Zerschneidung durch die A26 schützt. Künftiger Städtebau soll Städtebau und Nachhaltigkeitsstrategien integrieren und in jedem Fall bei maximalem Umweltschutz umgesetzt werden mit möglichst wenig Eingriffen in die Landschaft.

5.) ÖPNV & Radverkehr

5.1) Stärkung des Fahrradverkehrs

Kinder fahren alleine sicher zur Schule, beeinträchtigte Menschen sind selbstständig mobil, Pendler verzichten gerne auf ihr Auto, weil sie zügig mit dem Rad an ihr Ziel kommen, Leute verbringen hier „schlendernd“ ihre Freizeit – das alles kann ein breiter, glatter und sicher geführter Radweg möglich machen und bündeln, der auch in solcher Weise mit gleichartigen Radwegen verknüpft ist,

Ein positiver Effekt und eine dauerhafte Entlastung durch die Autobahn kann nur entstehen, wenn dabei der Radverkehr nicht ins Hintertreffen gerät, sondern eine Beschleunigung und Attraktivitätsgewinn erfährt.

Wilhelmsburg ist einer der Stadtteile, in denen das Radfahren noch relativ angenehm ist. Hier gibt es noch Fläche, die Wege sind noch nicht verbaut. Diese Qualitäten gilt es schützen und auszubauen, wenn Großbauvorhaben wie die A26 anstehen.

Wichtig ist für den Radverkehr eine durchdachte und optimierte Radwegführung schon in der Anlage der Baumaßnahmen – nicht nur auf zufällig freibleibenden Flächen, sondern bei der A26 von vorneherein mitgeplant und nach aktuellen Erkenntnissen ausgeführt.

Radwege in und durch Wilhelmsburg sind häufig auch stadt-, stadtteil- und regionsverbindend und daher mit besonderer Priorität zu behandeln. Ebenso wichtig ist es, die Vielseitigkeit des Radverkehrs zu berücksichtigen, denn im Gegensatz zum Kraftverkehr, der im Wesentlichen dem Transport dient, sind die Beweggründe, mit dem Rad zu fahren, und damit zusammenhängend auch die Geschwindigkeiten vielfältig.

5.1.1) Radewege zukunftsfähig gestalten

Radwege müssen zukunftsfähig gestaltet werden. Das heißt sie sind für alle muskelbetriebenen Mobilitätsarten wie Fahrräder, E-Bikes, Lastenräder, Fahrräder mit (Kinder-)Anhängern und sonstigen zweispurigen Fahrzeugen und Mobilitätshilfen mit ähnlichen Ausmaßen, die sich mit ähnlichen Geschwindigkeiten bewegen, anzulegen. Ein sicheres aneinander Vorbeifahren und Überholen muss gewährleistet sein. Die verbindlichen Vorgaben nach der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) von mindestens 1,50 Meter pro Fahrtrichtung sind daher einzuhalten, eine Ausweitung auf 2,00 Meter wird empfohlen. Die Wege sind mit glattem dauerhaftem Asphalt oder Beton auszustatten.

Die Radwege sollen so gefährdungsarm wie möglich geführt werden, möglichst entflochten vom Autoverkehr. Notwendige Kreuzungen sollen zügig passierbar sein. Dafür braucht es eine gute Einsehbarkeit mit Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen. Das ist gewährleistet, wenn die Kreuzungen ohne bauliche Hindernisse wie Knicke, Einengungen und Absenkungen ausgeführt werden. Kreuzungsampeln mit „Rundumgrün“-Schaltung (all green) erhöhen die Sicherheit und den Verkehrsfluss, weil alle Ampeln für Radfahrer (und Fußgänger) in alle Richtungen gleichzeitig grün sind und die Kreuzung somit auch schräg passiert werden können.

5.1.2) Fließenden Verkehr ermöglichen

Neue Radwege sollen in der oben beschriebenen Ausführung ein Netz mit Vorhandenen bilden. Die Velorouten von Nord nach Süd sollen dabei barrierefrei gestaltet werden, um einen reibungslosen und damit für muskelbetriebene Fahrzeuge attraktiven Verkehrsfluss zu fördern. Besonders wichtig sind auch die Querungsmöglichkeiten der Wasserflächen an der Süderelbbrücke, Norderelbbrücke und A1-Brücke. Ein Ausbau des Fußgänger- und Radweges auf der A1 Brücke sollte in diesem Zusammenhang erfolgen. Ein Radweg in Richtung Moorburg (über die Kornweide fahrend zur Hohen Schaar und dann zur Kattwyk-Brücke) soll unter der aufgeständerten A26 geplant werden. Im Bereich der Kattwyckbrücke soll in diesem Zuge die Querungsmöglichkeit Richtung Moorburg/Finkenwerder verbessert und eine Spur auf der Brücke für Radfahrer freigehalten werden. Der Kraftverkehr soll über die Anschlussstellen der A26 auf der jeweiligen Elbseite geleitet werden.

5.1.3) Entlastung des untergeordneten Straßensystems eröffnet Chancen für den Radverkehr

Die vorhandenen Straßen des untergeordneten Straßennetzes sollen durch die A26 von vom motorisierten Verkehr entlastet werden, damit sich Möglichkeiten zum Rückbau zugunsten des Radverkehrs eröffnen. Die Anschlussstellengestaltung der A26 ist in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung: Mit der in diesem Gutachten dargestellten Forderung, eine Anschlussstelle „Pollhornbogen“ anstelle der bisher vorgeschlagenen Varianten im Süd-Osten Wilhelmsburg einzurichten (s. Kapitel 2), wird eine Entlastung der Otto-Brenner-Straße und der Kornweide möglich. Mit dem Rückbau dieser Verkehrsflächen kann Platz geschaffen werden für den Ausbau der Rad- und Fußwege. Das schont Umwelt, Natur und Anwohner*innen!



Abb.9 Ausschnitt: A 26, Ost – Planfall 21 (2030), SV-Differenzbelastung* zu Planfall Halbanschluss Pollhorner Bogen im Vergleich zum Planfall: AS Otto-Brenner-Straße– Stand: 05/2017

*SV = Schwerlastverkehr >3,5t/24h

5.2) Stärkung des ÖPNV

Besonders wichtig ist es den beteiligten Bürger*innen, dass der ÖPNV während der gesamten Bauzeit der A26 aufrechterhalten wird. Hier darf es nicht zu Einschränkungen und Nachteilen für die Bewohner*innen kommen, da viele Menschen auf die Verbindungen angewiesen sind.

Darüber hinaus braucht es ganzheitliche Konzepte für eine zukunftsweisende Verbesserung des ÖPNV der Elbinseln, die von den beteiligten Bürger*innen ausdrücklich eingefordert werden. Diese Forderung ist auch in anderen Beteiligungsverfahren, z. B. zur Entwicklung der Achse im Zentrum von Wilhelmsburg durch die IBA Hamburg GmbH bekannt und wird regelmäßig, aber mit zunehmender Frustration, wiederholt. Die Reaktionen darauf sind bislang nicht zufriedenstellend. Es braucht hier ein Umdenken: Der ÖPNV (Streckennetz, Kapazitäten, usw.) muss von Beginn an mitgedacht und geplant werden. Die erfahrungsgemäß langwierigen Planungen des ÖPNV dürfen nicht erst nach Realisierung der (Groß-)Projekte beginnen. In Zukunft werden bis zu 10.000 Menschen mehr in Wilhelmsburg leben. Die sich damit verändernden Mobilitätsbedarfe müssen jetzt miteingeplant werden. Die Entscheidungen, die mit der A26 in Zement gegossen werden, können Entwicklungspotenziale des ÖPNV entweder offen halten oder verbauen.

6.) Besonders neuralgische Punkte für die Planung

Im Beteiligungsverfahren sind auffallend viele Hinweise und Anmerkungen zu den Gebieten Otto-Brenner-Straße, Kornweide und Haulander Weg eingebracht worden. Sie sind auch in den Workshops wiederholt und intensiv diskutiert worden. An dieser Stelle im Bürger*innengutachten werden sie daher noch einmal hervorgehoben, da sie aus Sicht der beteiligten Bürger*innen für die Planungen besonders herausfordernde und wichtige Gebiete sind.

6.1) Otto-Brenner-Straße

Statt einer weiteren Belastung durch Zu- und Abfahrtsverkehre der A26 wird eine Entlastung und ein Rückbau auf zwei statt vier Spuren bei gleichzeitigem Ausbau der Fuß- und Radwege gefordert. Eine Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße ist daher für den überwiegenden Teil der Beteiligten das Worst-Case-Szenario der A26-Planungen.

6.2) Kornweide

Es herrscht Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Flächen an der Kornweide. Es wird sich besorgt darüber geäußert, dass hier Gewerbegebiete statt Wohnbau geplant sein könnten. Es werden klare Aussagen gefordert. Eine Entwicklung als Gewerbegebiet wird abgelehnt.

Für die Kornweide wird eine deutliche Entlastung von Verkehren gefordert. Folgende verkehrsregelnden Maßnahmen sind dabei angesprochen worden: Geschwindigkeitsbegrenzung, Durchfahrtsperre für LKW, Einbahnstraße in Richtung Westen. Diese Maßnahmen werden ausdrücklich auch mit Blick auf die im Gutachten geforderte Anschlussstelle im Süd-Westen Wilhelmsburgs gefordert, weil sie insbesondere die LKW-Verkehre in Richtung Osten über den Anschluss „Pollhornbogen“ oder „Hohe Schaar“ auf die A26 zwingen und dort kanalisieren. Damit wird die Kornweide für Schleich- und Ausweichverkehre unattraktiv.

Den Verkehrsplaner*innen stellt sich dabei die Aufgabe, Lösungen dafür zu finden, dass diese Maßnahmen nicht zu einer Mehrbelastung durch LKW-Verkehre im Zentrum von Wilhelmsburg führen.

6.3) Haulander Weg

Zukünftige (städtebauliche) Entwicklungen wie die Bebauung des Gebiets „Haulander Weg“ müssen bei der A26-Planung berücksichtigt und die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Es wird vor allem ein effektiver Lärmschutz gefordert, dessen Bedarf besonders in den Fokus rückt, wenn die im Gutachten geforderte Anschlussstelle im Süd-Westen realisiert wird. Eine Verlängerung des Autobahndeckels in Richtung Westen über die Wilhelmsburger Reichstraße hinaus wird in diesem Zusammenhang vorgeschlagen.

7.) Themen für den weiteren Dialogprozess

Mit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sowie der DeGES ist nach Übergabe des Bürgergutachtens bis mindestens zur Auslegung der Planfeststellungsunterlagen (voraussichtlich im Herbst 2018) ein Dialogverfahren zum Fortschritt des Projekts und zum Umgang mit den Beteiligungsergebnissen vereinbart. Als besonderen Diskussionsbedarf für die weiteren Projektphasen haben sich bereits die folgenden Themen herausgestellt. Sie wurden im Beteiligungsverfahren bereits besprochen und sind in die Überlegungen zum Bürger*innengutachten eingeflossen, konnten aber in der jetzigen Projektphase noch nicht umfassend diskutiert werden. Eine ausführliche Diskussion soll daher zu einem späteren Zeitpunkt mit den entsprechenden Zuständigkeiten und Fachleuten stattfinden.

7.1 Radverkehrsplanung

Der Radverkehr soll von Beginn an bei den Planungen zur A26 mitgedacht und dem Ausbau des Radverkehrs eine besondere Bedeutung beigemessen werden. Es hat sich jedoch gezeigt, dass eine vertiefte gemeinsame Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen und Ausgestaltungen erst in späteren Projektphasen zielführend ist, wenn die Planungen zur A26 insgesamt konkretisiert sind. Seitens der beteiligten Bürger*innen gibt es ein großes Interesse daran, die Radverkehrsplanung auf den Elbinseln konkret mitzugestalten.

7.2 Masterplan zum Umgang mit Naturflächen

Für die Elbinseln wird vor dem Hintergrund der vielen derzeitigen und für die Zukunft zu erwartenden Bauvorhaben, die deutlich in die zunehmend schwindenden Naturflächen eingreifen, ein übergeordneter Masterplan zum „Umgang mit Naturflächen in Wilhelmsburg“ gefordert sowie die ko-kreative Erarbeitung einer Vision zur Frage „Wie kann Wilhelmsburg ganzheitlich entwickelt werden?“ (s. dazu auch Kapitel 4). Die im Falle einer Realisierung notwendig werdenden Ausgleichsflächen für den in diesem Gutachten vorgeschlagenen potenziellen Wohnungsbau im Süd-Osten Wilhelmsburgs sollen bereits in diesem Masterplan Beachtung finden. Das Beteiligungsverfahren zur A26 mit seinem fortführenden Dialogprozess bietet sich dringend als Auftakt für diese Überlegungen an.

Hamburg, 02.10.2017

Redaktion: Andreas Schwarz, Jens Winterberg, Wolfgang Ohl, Christoph Schloen,
Michael Ulrich, Sören Schäfer