

HAMBURG & SCHLESWIG-HOLSTEIN

POLITIK IN HAMBURG WETTER STELLENMARKT

HAMBURG NEUBAU DER AUTOBAHN 26

Schutz vor Lärm – Wilhelmsburg bekommt einen Autobahndeckel

Von Julia Witte genannt Vedder | Stand: 11.12.2017 | Lesedauer: 4 Minuten



Die Animation zeigt die Pläne für den Deckel der A26 in Wilhelmsburg

Quelle: Wirtschaftsbehörde

Hamburg soll seinen vierten langen Autobahndeckel bekommen. Die Verkehrsbehörde hat nun Pläne für den dritten Abschnitt der Autobahn A26-Ost vorgestellt. Dort ist ein 1500 Meter langer Tunnel zur A1 geplant.

Die Verkehrsbehörde hat am Montag Pläne vorgestellt, nach denen die neue A26 in Wilhelmsburg auf einer Länge von fast 1500 Metern unter der Erde verlaufen soll. Nach den Deckeln in Schnelsen, Stellingen und Altona wäre es der vierte Autobahnabschnitt, der anstatt klassischer Lärmschutzwände gleich einen ganzen Tunnel erhält, um die Anlieger vor dem Lärm von Autos und Lastwagen zu schützen. Wie bei den Deckeln an der A7 sollen zudem auch durch das Bauwerk in Wilhelmsburg neue

Möglichkeiten für die Stadtentwicklung geschaffen werden.

Hintergrund für die Pläne ist der Neubau der Autobahn 26 zwischen der A7 und der A1. Das früher Hafenuerspange genannte Projekt A26-Ost ist Teil des Bundesverkehrswegeplans und wird aktuell konkretisiert. Hoch strittig ist dabei die Planungen für den letzten der drei Abschnitte vom Reiherstieg bis zur heutigen Anschlussstelle Stillhorn der A1. Rund 50.000 Anwohner sind von den Planungen betroffen. Dementsprechend groß ist seit Beginn das Interesse an den Planungen der Behörde und dementsprechend heftig fällt mitunter die Kritik aus. Gegen die Pläne des ersten Bauabschnittes in Moorburg, der in seiner Planung bereits weiter fortgeschritten ist, sind 1300 Einwendungen eingegangen. Damit es beim dritten Bauabschnitt in Wilhelmsburg möglichst nicht zu so viel Gegenwehr kommt, gibt es seit Beginn des Jahres einen intensiven Bürgerdialog mit den Bewohnern der Elbinsel.

Die Ergebnisse sind unter anderem in ein Bürgergutachten eingeflossen, das der Verkehrsbehörde im Oktober 2017 übergeben worden ist. Eine der konkreten Forderungen der Wilhelmsburger, die sich daran beteiligt haben: Wenn die Autobahn schon kommt, dann muss sie unter die Erde. Bis dato war eine Überdeckung der Autobahn im Bereich der Finkenriek geplant. Rund 390 Meter sollte der Tunnel lang werden. „Jetzt soll es einen Kilometer mehr Deckel geben“, sagte Staatsrat Andreas Rieckhof, der die Pläne am Abend im Bürgerhaus Wilhelmsburg vorstellte. „Das jedenfalls ist die Empfehlung, die wir als Verkehrsbehörde geben werden.“

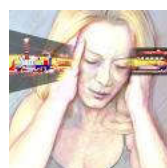
So sei etwa der Senat noch nicht mit dem neuen langen Deckel befasst worden. Zudem sei Hamburg als Land nur ausführende Kraft, zuständig jedoch sei in letzter Instanz wie bei allen Autobahnen jedoch der Bund. „Wir werden dort noch Überzeugungsarbeit leisten müssen“, sagte Rieckhof. Am Ende jedoch werde man vermutlich grünes Licht bekommen – und die einzige Frage, die bliebe, wäre dann, wie viel der Kosten der Bund übernimmt und wie viel auf Hamburg zukommen.

Teile des Areal sind Landschaftschutzgebiete

Mit Kostenkalkulationen wollte Rieckhof sich am Montag bewusst noch zurückhalten. Einen Hinweis geben jedoch die Kosten für den Deckel in Schnelsen. Dort zahlt die Stadt 70 Millionen Euro für 560 Meter. Realistisch erscheinen daher Kosten um die 200

Millionen Euro. Geld, das die Stadt durch den Verkauf von Grundstücken entlang des neuen A26-Deckels refinanzieren könnte. Rund 16 Hektar Fläche könnten durch den Tunnel, der dafür sorgt, dass der heute auf dem Gebiet verlaufende Zubringer zur A1 nicht mehr existieren würde, entwickelt werden. Nicht die gesamte Fläche stünde zur Verfügung, betonte Rieckhof. So sind Teile des Areals Landschaftschutzgebiete. Aber größere Bereiche ließen sich in enger Abstimmung zwischen den Behörden sicher für die Stadtentwicklung nutzen, so Rieckhof, der mit diesem Argument auch beim Bund punkten will.

LESEN SIE AUCH



MOTORENGERÄUSCHE

Zu laut! Wenn Verkehrslärm krank macht

Der lange Deckel ist unterdes nicht der einzige Punkt, indem die Behörde den Wilhelmsburgern bei Kritikpunkten entgegenkommen möchte. Ein weiterer Verbesserungswunsch betraf das neu zu planende Autobahndreieck, das später einmal die A1 und die A26 verbinden soll. Dieses war bisher ein sehr groß dimensioniertes Geflecht, das vor allem auf Verkehrssicherheit und eine geringe Staugefahr ausgelegt war. Mit sechs Schlaufen und großzügigen Verkehrsflächen erschien es den Anwohnern jedoch viel zu groß und Platz raubend. Die Planer setzten sich noch einmal an die Entwürfe. Nun ist das Dreieck um vier Hektar kleiner geworden.

Eine weitere Anregung aus dem Bürgerverfahren sehen die Behörde und die Autobahnplaner jedoch deutlich kritischer. Die Abfahrt der A26 für die Anbindung Wilhelmsburg. Nach den Plänen der Behörde liegt diese an der Otto-Brenner-Straße also östlich der Wilhelmsburger Reichstraße. Im Bürgergutachten wird allerdings eine Variante vorgeschlagen, die die Ausfahrt in unmittelbarer Nähe des Gewerbegebiets Pollhornweg vorsieht. Aus Sicht der Verkehrsplaner eine schwierige Variante, da die Autobahnrampen eine Steigung von bis zu sechs Prozent bekommen müssten und damit für Lastwagen schwer zu bewältigen wären. Zudem liegt heute ein Deponiegelände dort, wo später die Abfahrt verlaufen würde. Rieckhof: „Aber wir wollen die Möglichkeiten trotzdem mit den Wilhelmsburgern intensiv diskutieren.“

Im Frühjahr dann will die Verkehrsbehörde dem Bund ihre Planvorschläge machen, ab

Mitte des Jahres dann sollen die konkreten Verhandlungen über die Kosten folgen. Mit einem Bau der A26 in Wilhelmsburg könnte dann frühestens 2023 begonnen werden.

© WeltN24 GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Ein Angebot von WELT und N24.

© WeltN24 GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/171491634>