

KOMMEN WIR INS GESPRÄCH

Informationsabend zur
Hafenpassage Hamburg

**Wie geht's weiter
mit der A 26
in Wilhelmsburg?**

Veranstalter: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation



Übergabe des Bürgergutachtens am 4. Oktober 2017 in der BWVI





Bürger*innengutachten zur A 26 in Wilhelmsburg

Vorgelegt am 04.10.2017

1. Schutz der Lebensqualität der Anwohner

- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der A 26
- Entlastung des nachgeordneten Netzes
- Beruhigungs- und Rückbaumaßnahmen
- Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs

2. Verlängerung des Autobahntunnels zur A 1

- Belastungen (Lärm, Trennungswirkung) minimieren
- Möglichkeit Städtebau erhalten
- Natur- und Landschaftsraum schützen

3. Keine Anschlussstelle zwischen A 1 und B 75

- Entlastung des nachgeordneten Netzes
- Insbesondere Entlastung Lkw-Verkehr
- Alternativ: Anschluss Pollhornbogen

Prüfung der Forderungen in
der Planung
BWVI, DEGES

10-Punkte-Konzept

Verträgliche Einbindung der A 26-Ost

1. Wilhelmsburger Deckel

2. Potentiale für Stadtentwicklung und Grün

Nutzbare Fläche:
~16 ha

5. Kompakte Anschlussstelle



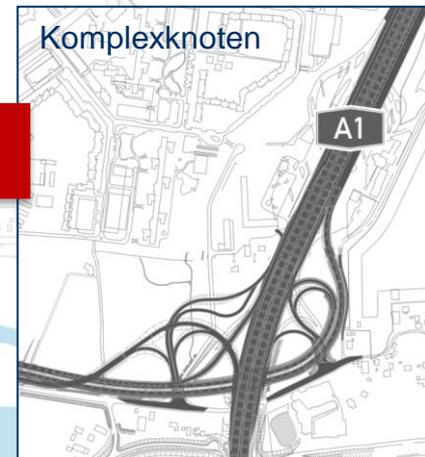
3. Lärmschutz an der A 1



Beispiel: Galerie

Quelle: Autobahndirektion Südbayern

4. Schlankes Autobahndreieck



Komplexknoten

Verträgliche Einbindung der A 26



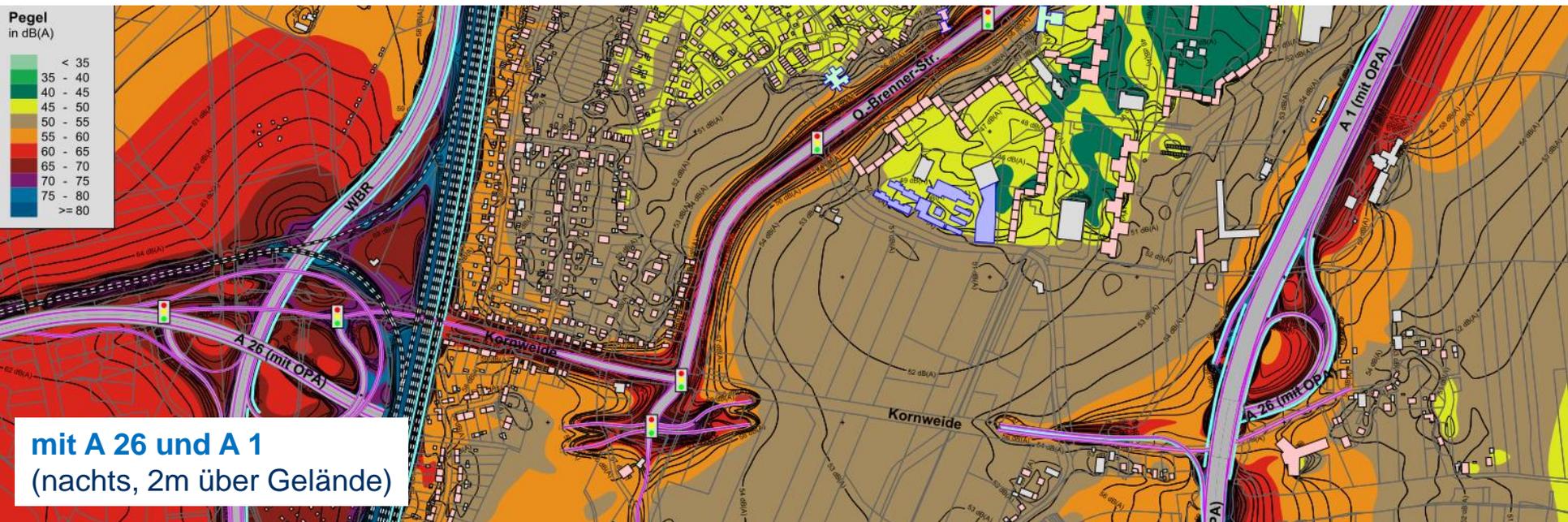
1. Wilhelmsburger Deckel

2. Potentiale für Stadtentwicklung und Grün

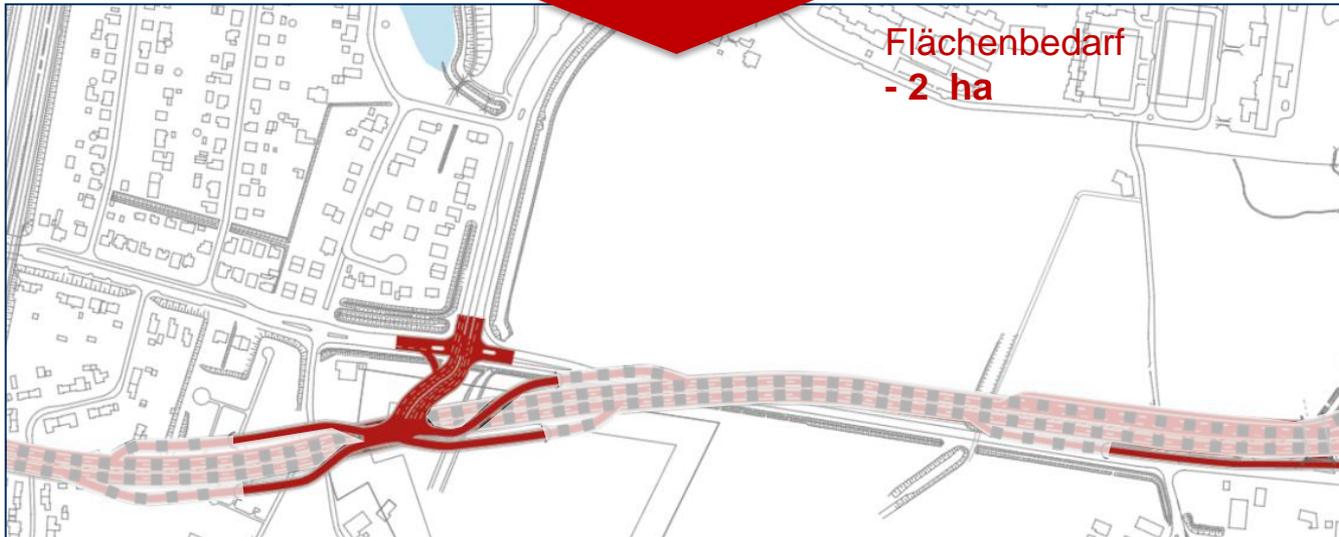


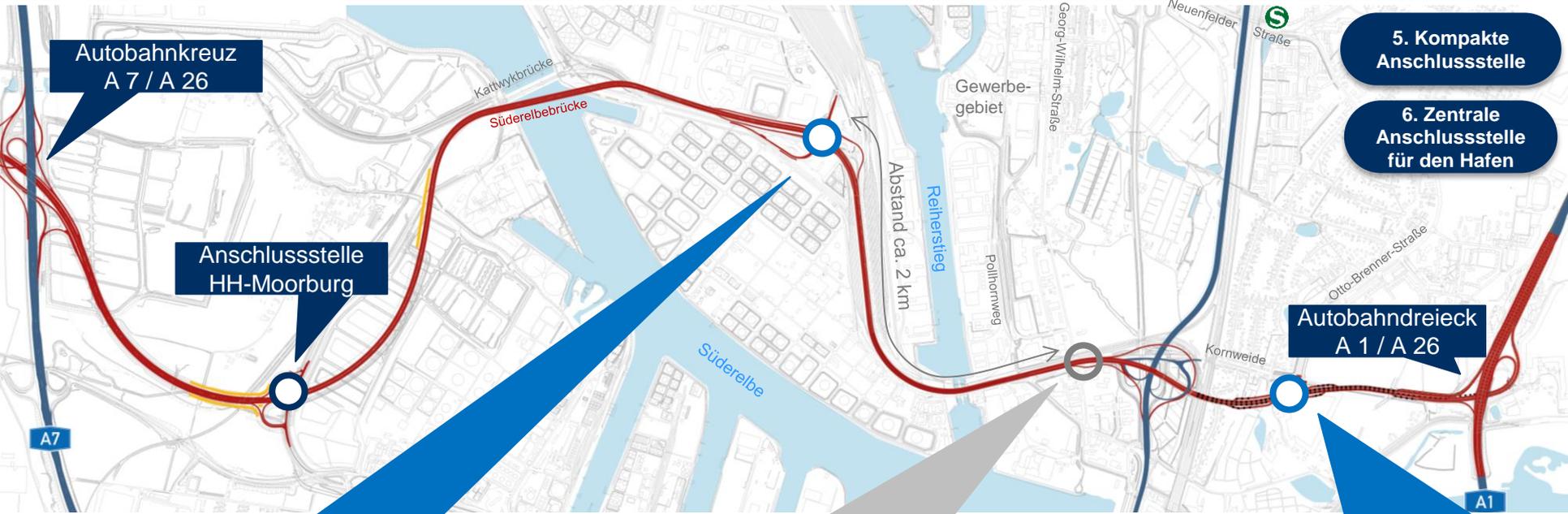
Lärm im Jahr 2030

3. Lärmschutz an der A 1



5. Kompakte Anschlussstelle





Anschlussstelle HH-Hohe Schaar

Anschlussstelle am Pollhornbogen

Anschlussstelle HH-Stillhorn

- Zentrale Anschlussstelle für den Hafen
- Bündelung der Hafenverkehre
- Entlastung des nachgeordneten Netzes in Wilhelmsburg von „Hafen-Lkw“ (> 12t)

Vorteile:

- + Entlastung der Kornweide, Lkw aus dem Bereich Reierstieg können direkt auf die A 26 auffahren

Nachteile:

- Komplexes Bauwerk mit hohem Flächenverbrauch
- Rampenneigung > 5 %
- sehr hohe Kosten
- nah an der AS HH-Hohe Schaar

Vorteile:

- + Entlastung der Straßen im Zentrum von Wilhelmsburg (Pkw und Lkw)
- + Tunnelsicherheit
- + Redundanz des Straßennetzes (Rückbau Otto-Brenner-Straße möglich)

Nachteile:

- Mehrbelastung der Otto-Brenner-Str.

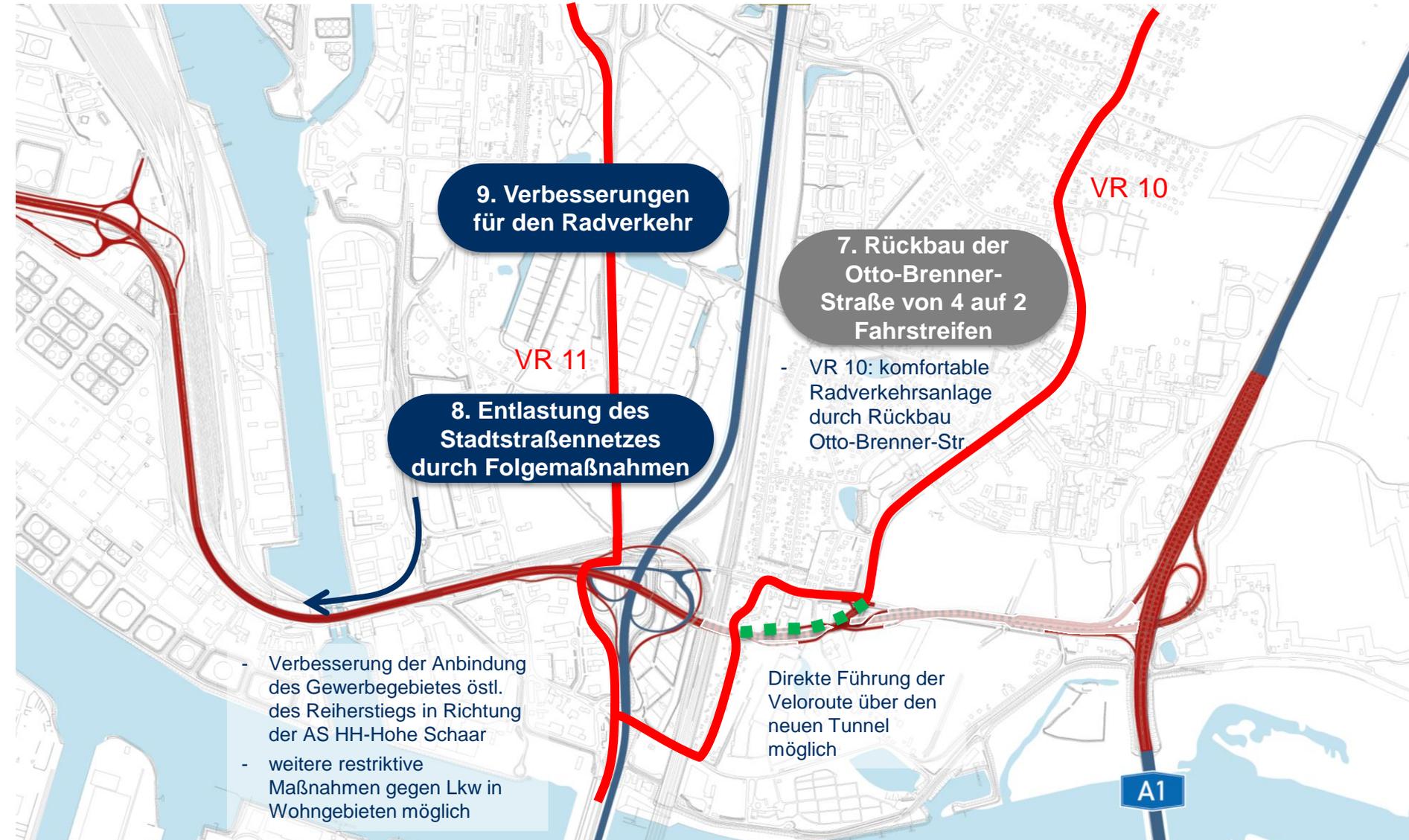
Wegfall der vorhandenen Anschlussstelle würde eine Mehrbelastung im Zentrum von Wilhelmsburg und auf der Kornweide erzeugen!

7. Rückbau der Otto-Brenner-Straße von 4 auf 2 Fahrstreifen

Mehrbelastung durch Anschlussstelle führt selbst bei einem Rückbau der Otto-Brenner-Straße auf zwei Fahrstreifen nicht zu Kapazitätsengpässen auf der Otto-Brenner-Straße!

Beispiel:
Alte Landstraße in Poppenbüttel





Unabhängig von der Autobahn:

Ausbau der Velorouten bis 2020

- Veloroute 11 mit Radschnellwegcharakter, vom Ernst-August-Kanal bis zur Süderelbe

Bike + Ride Konzept

- Neu- und Umbau der Stellplätze an der S-Bahn-Station Wilhelmsburg
- Bau ab 2019
- Deutlicher Ausbau der Kapazitäten

- Handlungsbedarf Priorität 1
- Handlungsbedarf Priorität 2
- weitere Optimierungsmöglichkeiten
- kein Handlungsbedarf



10. Verbesserungen für den ÖPNV

- Ab Dezember 2018 zusätzliche Langzüge auf der S 3
→ von 14 Fahrten je Richtung in der Hauptverkehrszeit sind heute 5, zukünftig 10 Langzüge
- Modernisierung des Fahrzeugbestands der S-Bahn
→ höhere Fahrzeugreserve damit Reduzierung und Kompensierung von fahrzeugbezogenen Störungen
- Perspektivisch und bei entsprechender Nachfragesteigerung:
Einsatz einer neuen Linie S 32 zur Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit
von heute 5 Minuten (12 Fahrten je Stunde und Richtung)
auf etwa 3/3/4 Minuten (18 Fahrten je Stunde und Richtung).





Drei Hauptpunkte:

1. Schutz der Lebensqualität der Anwohner

- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der A 26
- Entlastung des nachgeordneten Netzes
- Beruhigungs- und Rückbaumaßnahmen
- Stärkung des ÖPNV und Radverkehrs

2. Verlängerung des Autobahntunnels bis zur A 1

- Belastungen (Lärm, Trennungswirkung) minimieren
- Möglichkeit Städtebau erhalten
- Natur- und Landschaftsraum schützen

3. Keine Anschlussstelle zwischen A 1 und B 75

- Entlastung des nachgeordneten Netzes
- Insbesondere Entlastung Lkw-Verkehr
- Alternativ: Anschluss Pollhornbogen

9. Verbesserungen
für den Radverkehr

10. Verbesserungen
für den ÖPNV

7. Rückbau der
Otto-Brenner-
Straße von 4 auf 2
Fahrstreifen

8. Folgemaßnahmen
im Stadtstraßennetz

3. Lärmschutz
an der A 1

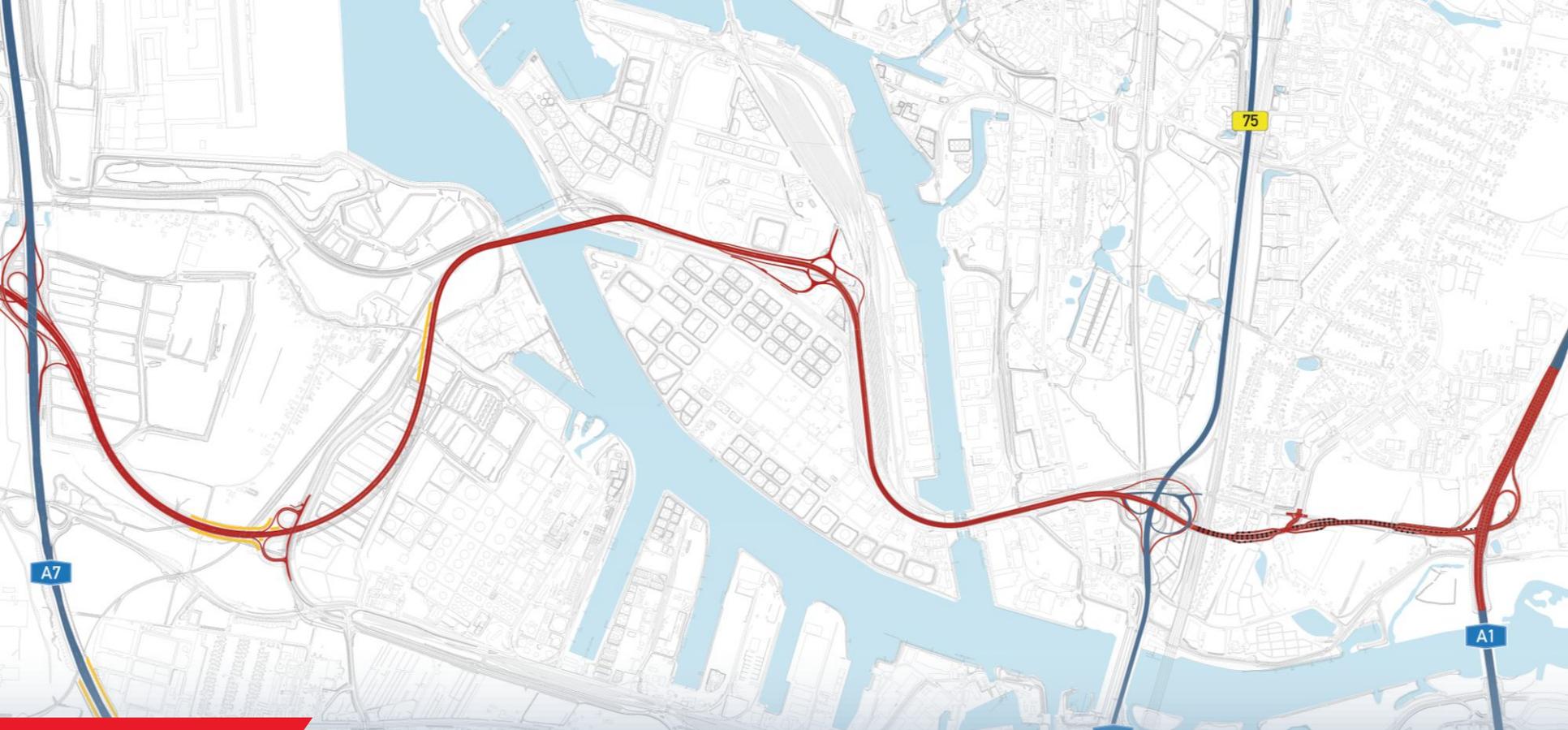
2. Potentiale für
Stadtentwicklung
und Grün

1. Langer
Tunnel bis
zur A 1

4. Schlankes
Autobahn-
dreieck

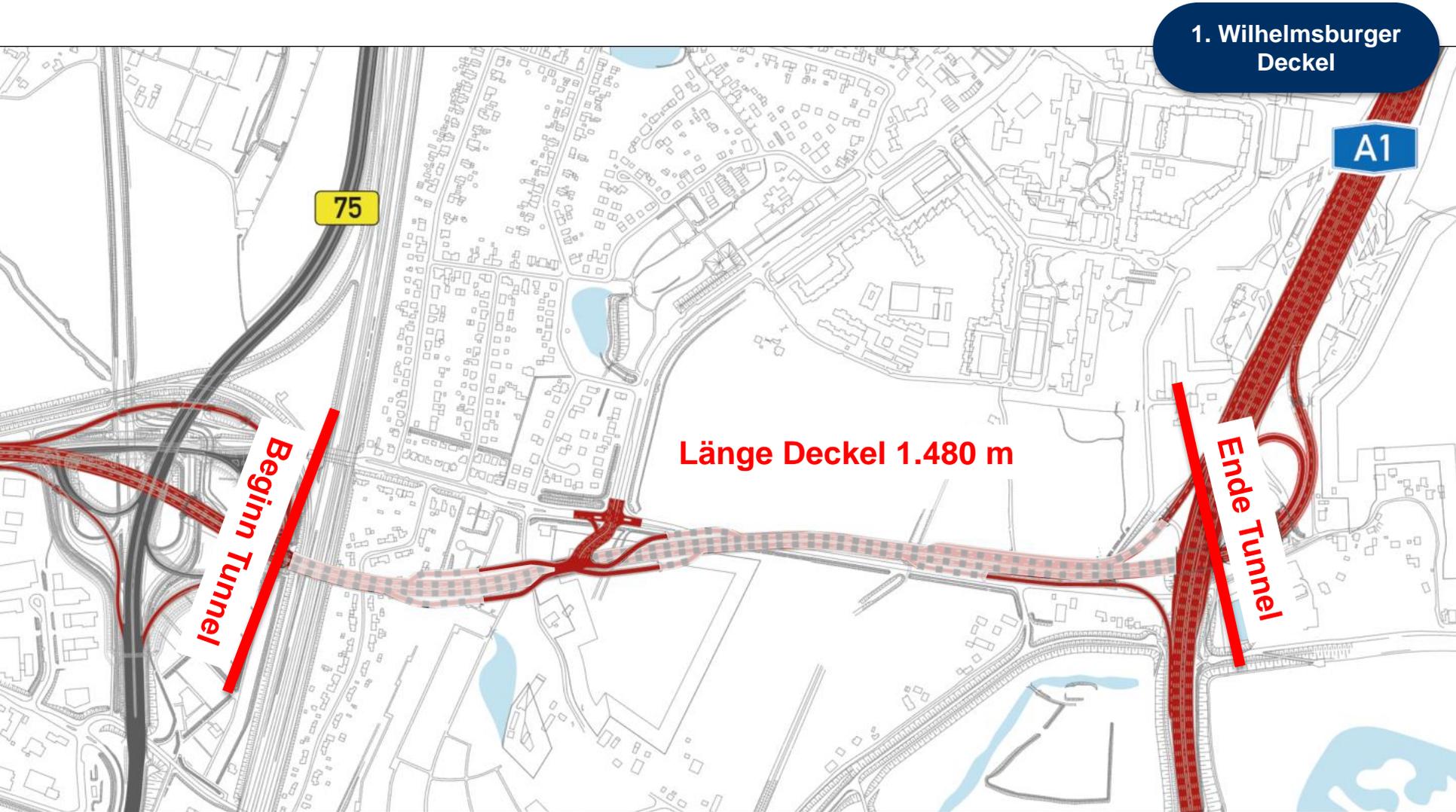
5. Kompakte
Anschlussstelle

6. Zentrale
Anschlussstelle
für den Hafen

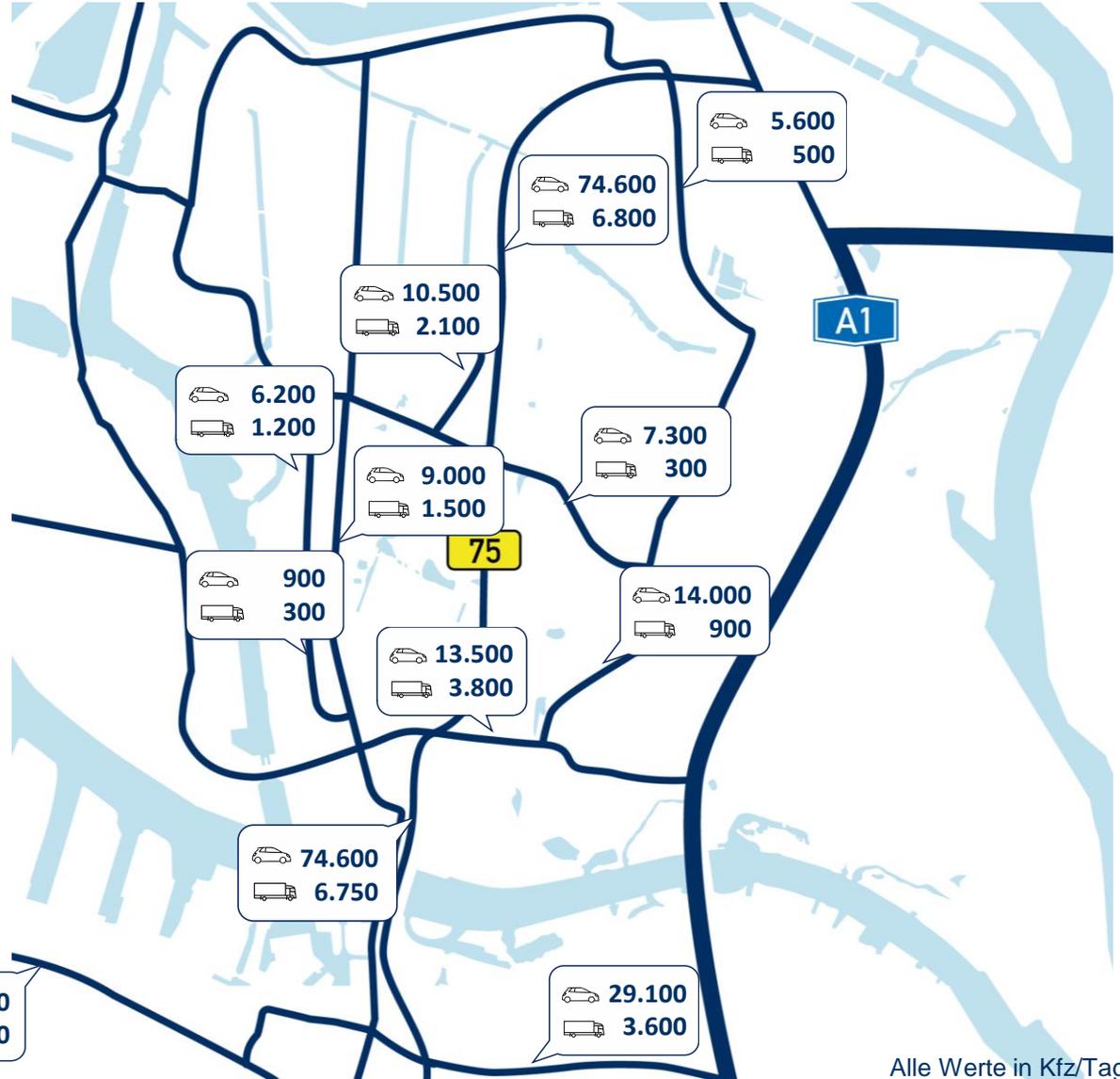
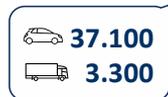
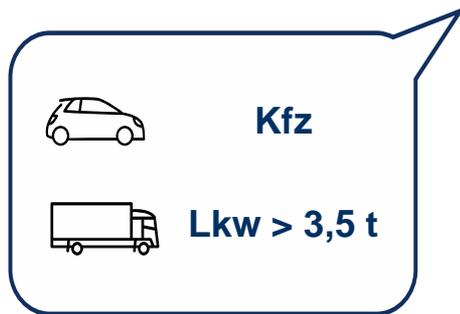


A 26 – HAFENPASSAGE HAMBURG

TECHNISCHE ERLÄUTERUNG



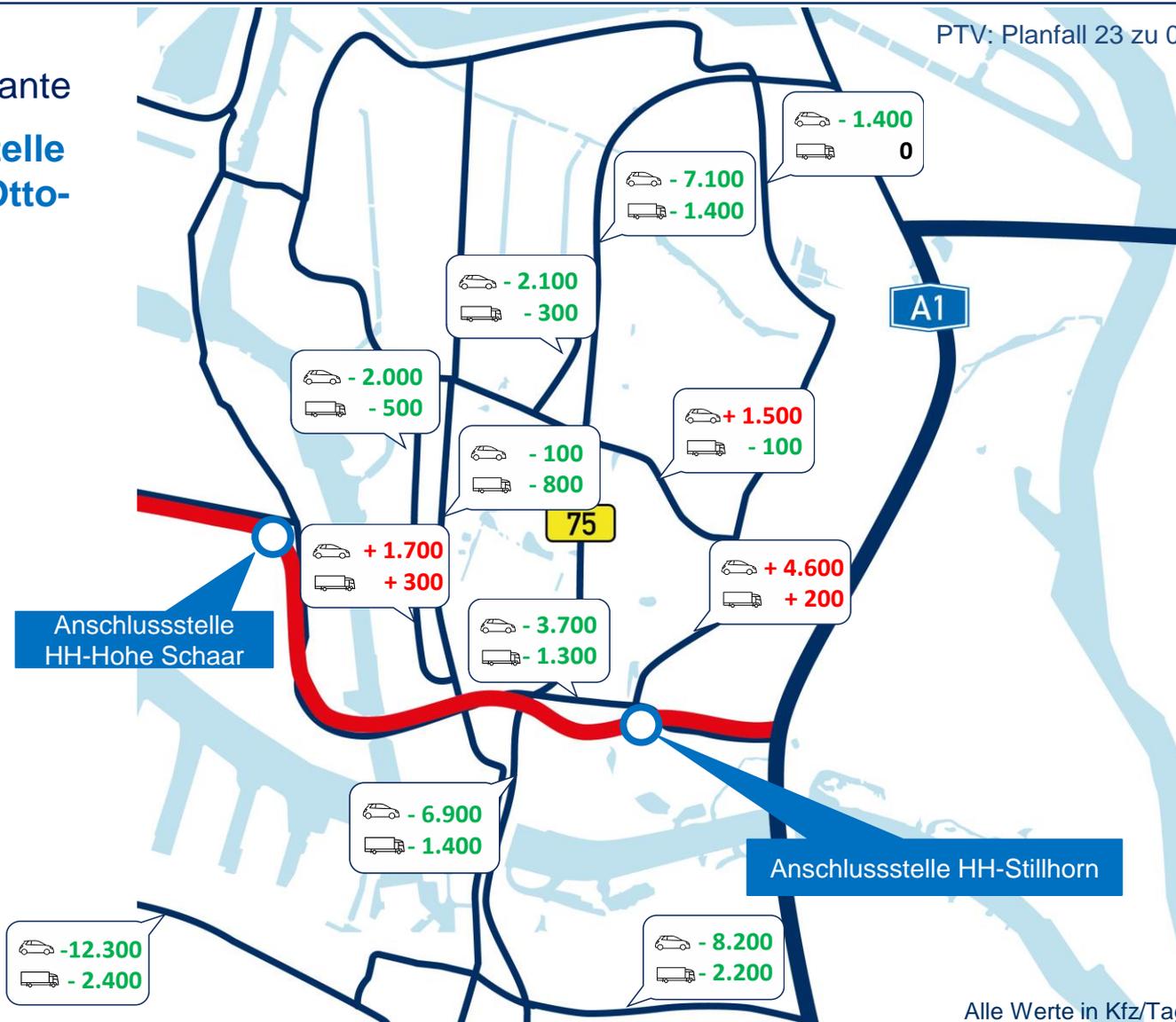
Verkehrsbelastung in Kfz/Tag
ohne A 26



Alle Werte in Kfz/Tag

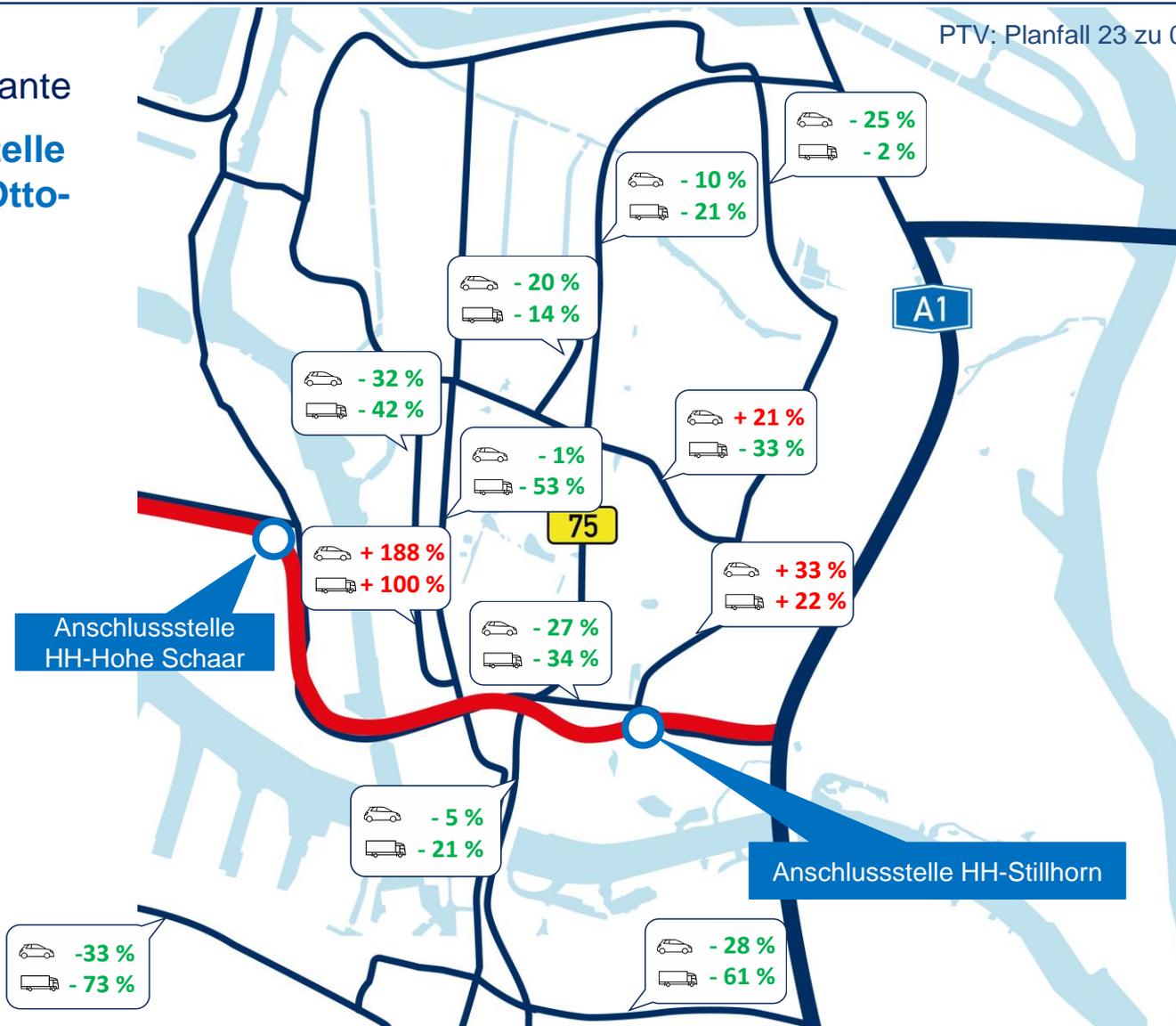
Veränderung der Verkehrsbelastung der Variante mit A 26 und Anschlussstelle HH-Stillhorn im Bereich Otto-Brenner-Straße im Gegensatz zur Variante ohne A 26

PTV: Planfall 23 zu 0



Alle Werte in Kfz/Tag

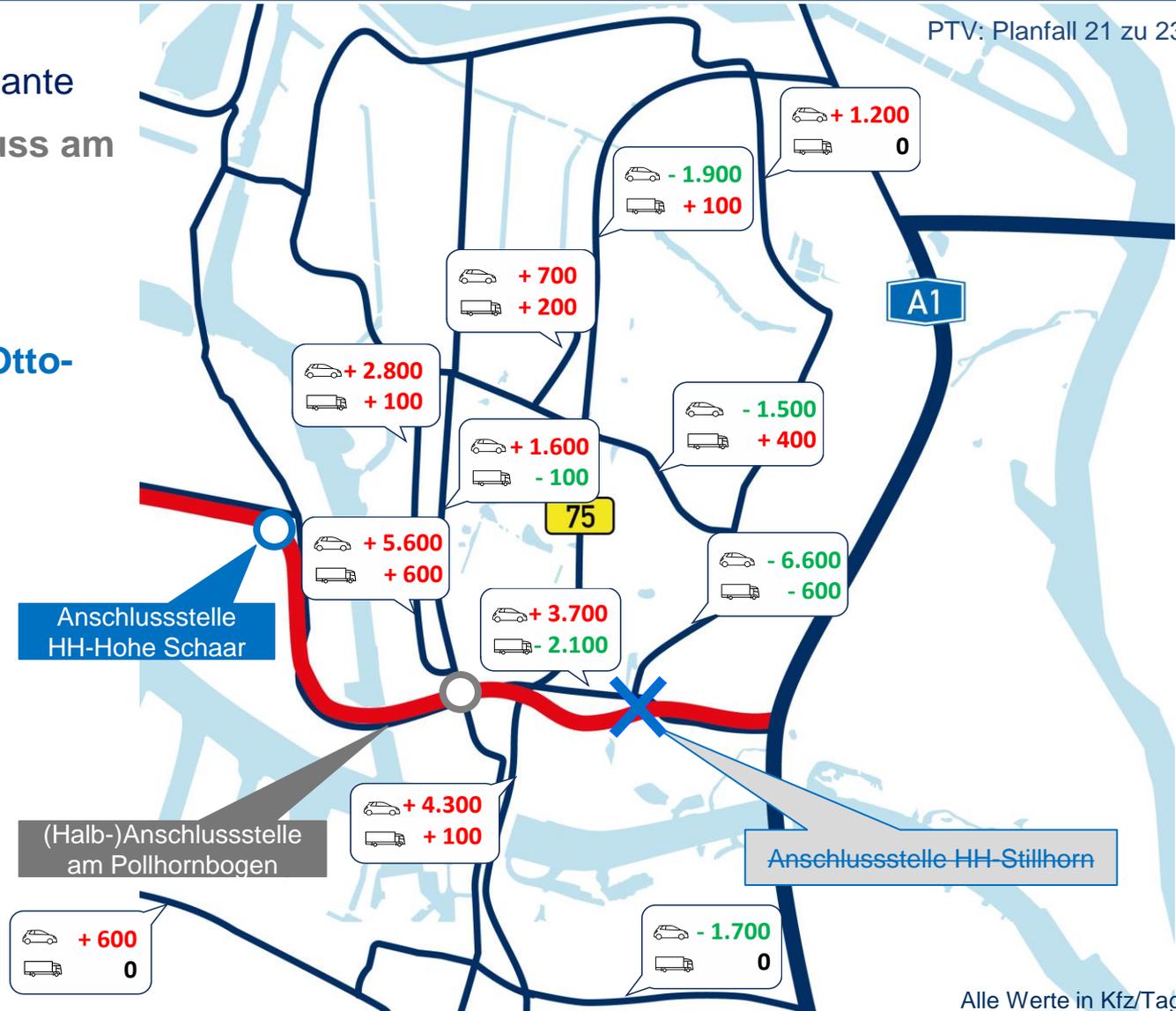
Veränderung der Verkehrsbelastung der Variante mit A 26 und Anschlussstelle HH-Stillhorn im Bereich Otto-Brenner-Straße im Gegensatz zur Variante ohne A 26



Veränderung der Verkehrsbelastung der Variante mit A 26 und Halbanschluss am Pollhornbogen im Gegensatz zur Variante mit der Anschlussstelle HH-Stillhorn im Bereich Otto-Brenner-Straße

Bei einem Halbanschluss am Pollhornbogen wird das Zentrum von Wilhelmsburg stärker belastet, als bei der Variante mit einer Anschlussstelle HH-Stillhorn.

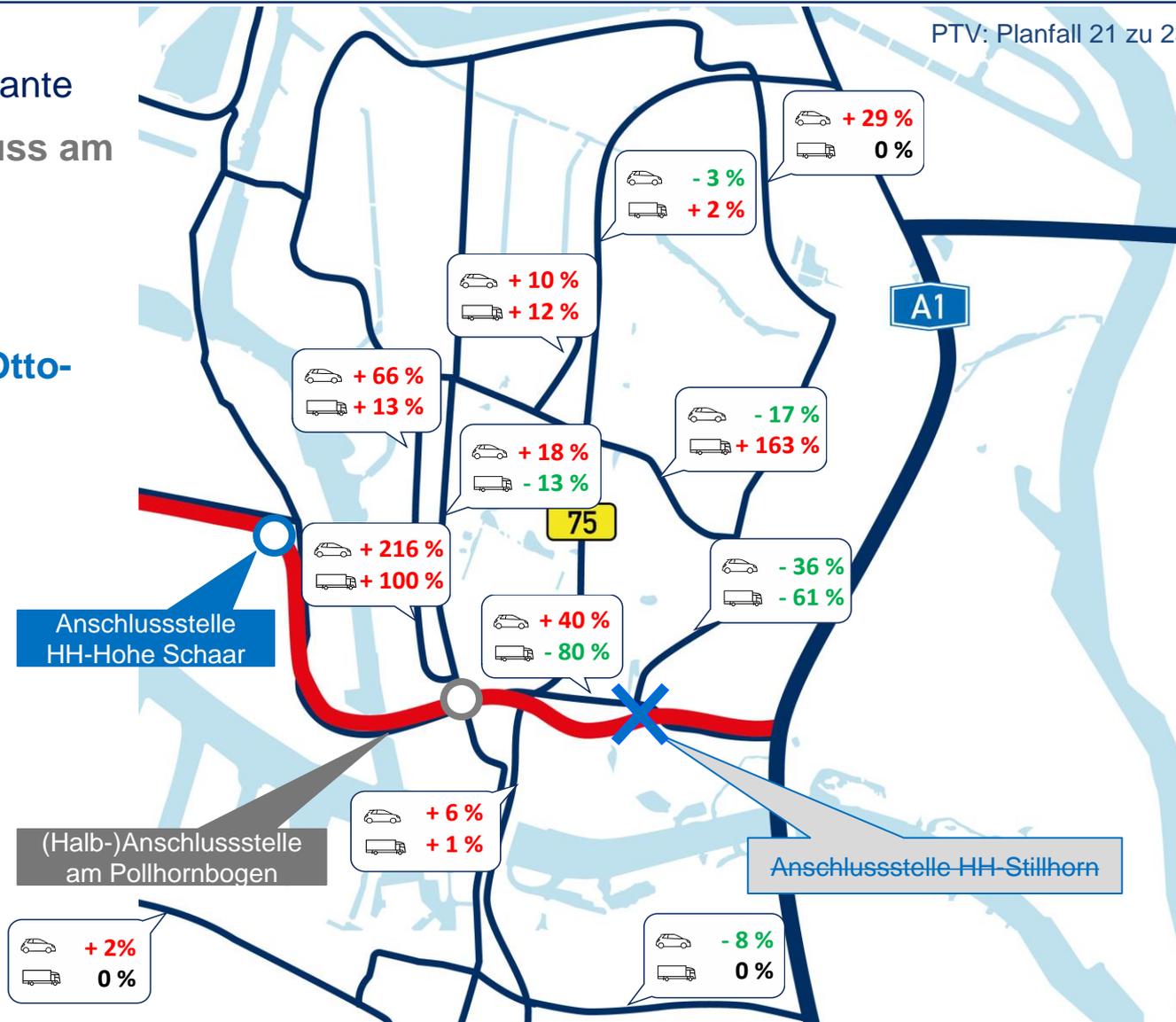
Einzig die Otto-Brenner-Str. wird durch eine Anschlussstelle am Pollhornbogen vollständig entlastet.



Veränderung der Verkehrsbelastung der Variante mit A 26 und Halbanschluss am Pollhornbogen im Gegensatz zur Variante mit der Anschlussstelle HH-Stillhorn im Bereich Otto-Brenner-Straße

Bei einem Halbanschluss am Pollhornbogen wird das Zentrum von Wilhelmsburg stärker belastet, als bei der Variante mit einer Anschlussstelle HH-Stillhorn.

Einzig die Otto-Brenner-Str. wird durch eine Anschlussstelle am Pollhornbogen vollständig entlastet.

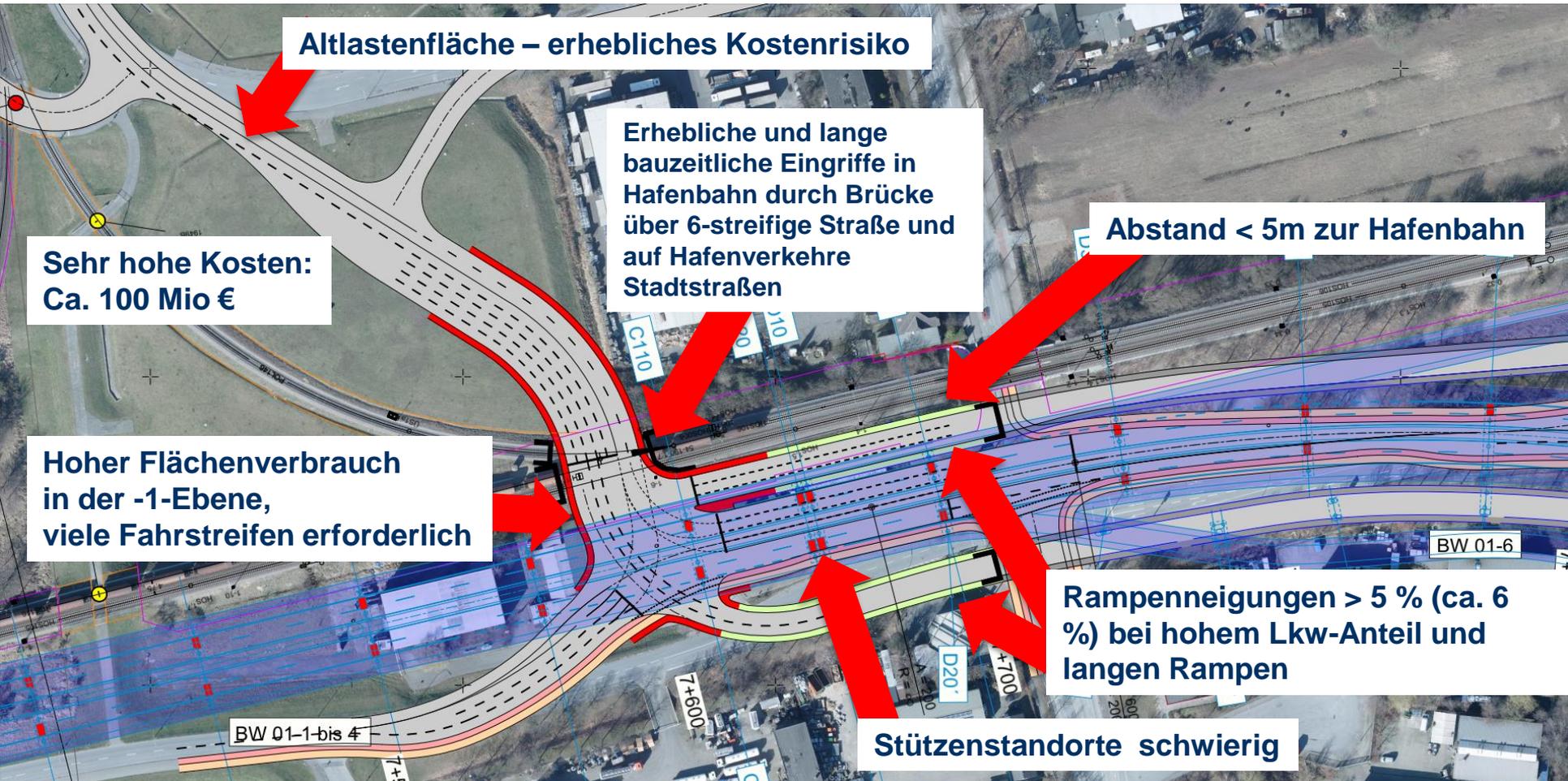


Anschlussstelle HH-Hohe Schaar

(Halb-)Anschlussstelle am Pollhornbogen

Anschlussstelle HH-Stillhorn

Halbanschluss Pollhornbogen, Prüfung der baulichen Realisierbarkeit



Halbanschluss Pollhornbogen, Prüfung der baulichen Realisierbarkeit

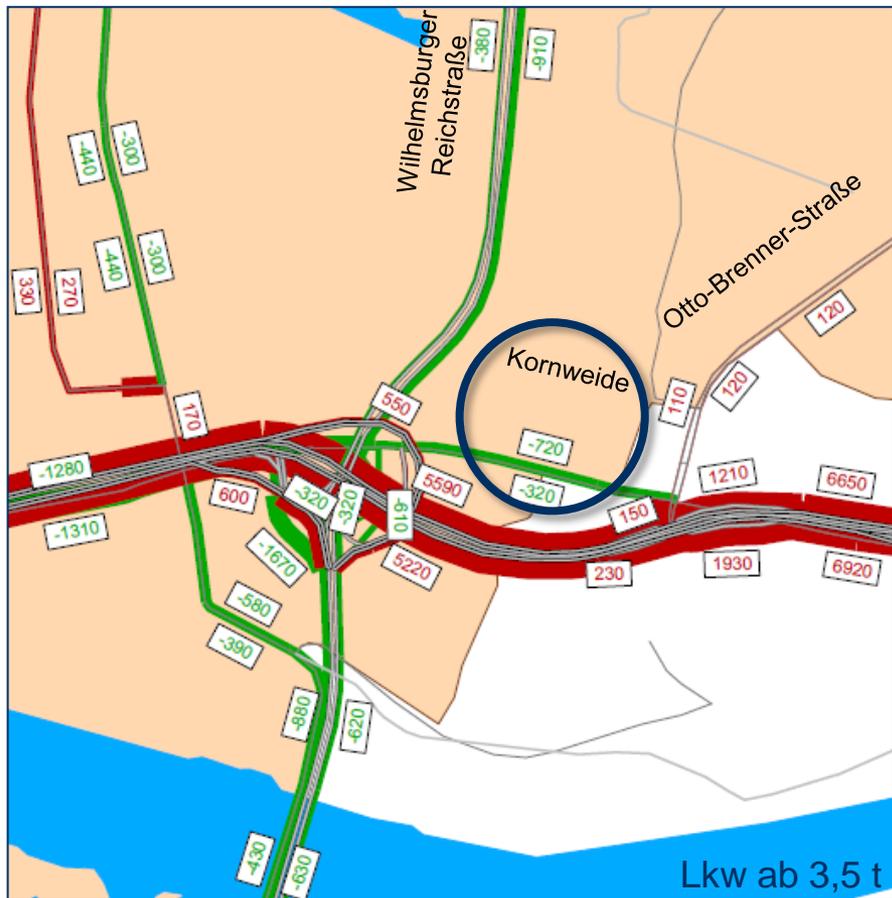


Halbanschluss Pollhornbogen, Prüfung der baulichen Realisierbarkeit



Skizze des Verlaufs der Rampen für den Halbanschluss in der Visualisierung der A 26-Ost

8. Entlastung des Stadtstraßennetzes durch Folgemaßnahmen



Die Kornweide wird im Gegensatz zum Prognose Nullfall durch die A 26 zu ca. 30 % von Lkw-Verkehr entlastet



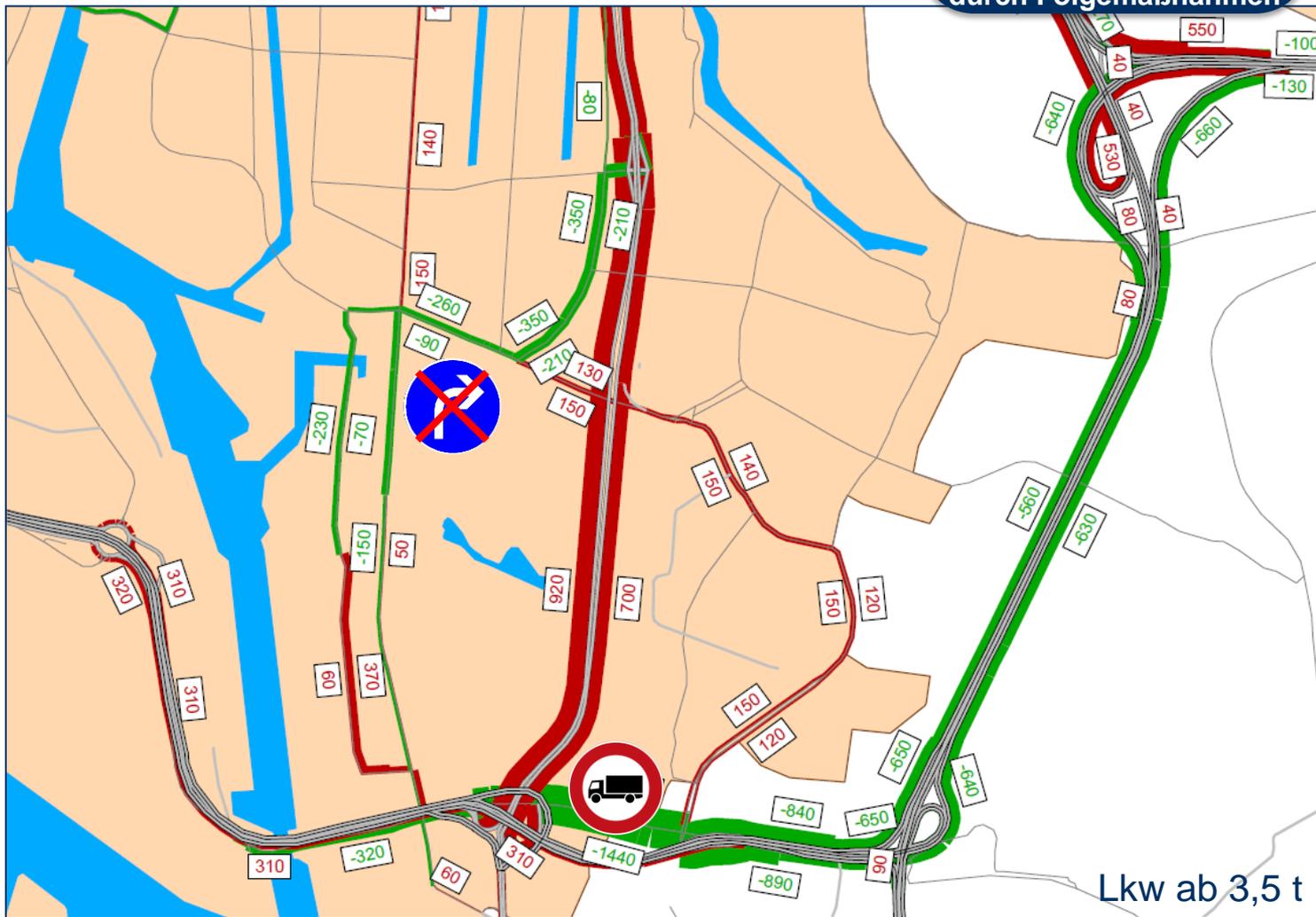
Die Forderung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes in der Kornweide führt zwar zu einer Entlastung der Kornweide führt aber zu einer Mehrbelastung des Zentrums von Wilhelmsburg

10-Punkte-Konzept | zu 8.

Eine weitere Entlastung des nachgeordneten Netzes von Lkws erfordert daher weitere einschränkende Maßnahmen!

8. Entlastung des Stadtstraßennetzes durch Folgemaßnahmen

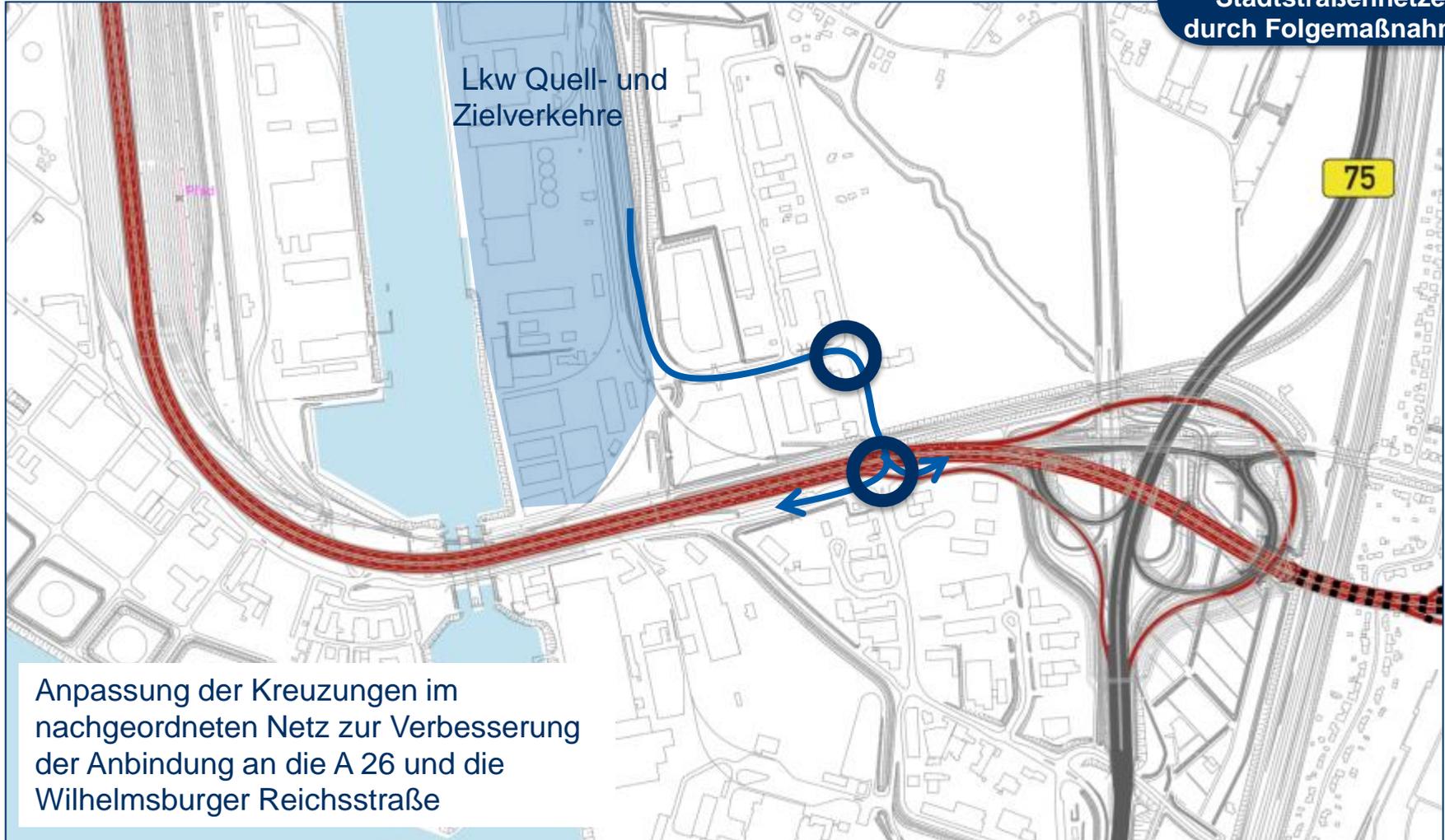
Beispiel:
Lkw-Durchfahrtsverbot
in der Kornweide und
Rechtsabbiegeverbot
bei der
Wollkämmerei /
Mengestraße



Lkw ab 3,5 t

8. Entlastung des Stadtstraßennetzes durch Folgemaßnahmen

Lkw Quell- und Zielverkehre



Anpassung der Kreuzungen im nachgeordneten Netz zur Verbesserung der Anbindung an die A 26 und die Wilhelmsburger Reichsstraße



A 26 – HAFENPASSAGE HAMBURG

DISKUSSION

Weitere Informationen: www.hamburg.de/A26



Weiteres Vorgehen

- Öffentliche Diskussion im Bürgerhaus Wilhelmsburg 11.12.2017
- Entwurfsplanung abschließen
- Abstimmung der Planung mit dem BMVI 1. Halbjahr 2018
- Entscheidung über Finanzierung, Beteiligung FHH Mitte 2018
- begleitend: weiterführende Bürgerbeteiligung in Wilhelmsburg
- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ab Ende 2019

Bau ab 2023 möglich