

A26 IN WILHELMSBURG

# Werkstatt: „Was bedeutet die A26 für Kirchdorf-Süd?“

ERGEBNISSE DER DISKUSSIONEN

VORGELEGT AM 17.12.2018



**PERSPEKTIVEN!**  
MITEINANDER PLANEN FÜR DIE ELBINSELN



## A 26 in Wilhelmsburg

### Werkstatt: „Was bedeutet die A26 für Kirchdorf-Süd?“

### Ergebnisse der Diskussionen in den Themenbereichen

Werkstatt am 05.11.2018 von 18:30 – 20:35 Uhr

in der Schule an der Burgweide, Karl-Arnold-Ring 13

An der Werkstatt haben ca. 25 Bürger\*innen teilgenommen. In etwa die Hälfte der teilnehmenden Bürger\*innen hat sich zum ersten Mal in das A26-Beteiligungsverfahren eingebracht. Die Beiträge in der Diskussion legen die Einschätzung nahe, dass es sich insbesondere um unmittelbare Anwohner\*innen von Kirchdorf-Süd/Kirchdorf handelt. Anwesend waren ebenfalls Mitglieder der Redaktionsgruppe, die das „Bürger\*innengutachten“ zur A26 entwickelt haben, sowie Aktive der „Verkehrswende Hamburg“.

#### 1) Ablauf

- 18:30 Begrüßung (Sören Schäfer, Perspektiven!; Stephan Deyß, Deges)
- 18:45 Diskussion des aktuellen Planungsstands in drei Themenbereichen
- 20:15 Vorstellung der Ergebnisse der Themenbereiche und Rückfragen
- 20:30 Ausblick und Verabschiedung (Stephan Deyß, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation; Sebastian Haß, Deges)

#### 2) Ergebnisse der Diskussionen

##### Themenbereich Anschlussstelle und Fuß- und Radwege

###### Grundsätzliche Kritik an der A26

Vorab der Diskussionen in den drei Themenbereichen wurde von einem Aktiven der „Verkehrswende Hamburg“ Kritik am Vorhaben geäußert, die A26 in der sogenannten „Südtrasse“ über Wilhelmsburg zu führen. Die Verkehrswende bekräftigte ihr Vorhaben, gegen die A26 vor Gericht zu klagen, die Planungen seien noch zu stoppen. Diese grundsätzliche Kritik vorangestellt, wurde für die vorliegenden Pläne die Verlängerung des Tunnels nach Westen gefordert: unter der Wilhelmsburger Reichstraße hindurch bis westlich der Georg-Wilhelm-Straße und in diesem Zusammenhang die Einrichtung eines vollen Anschlusses mit allen Zu- und Abfahrten zwischen A26 und Wilhelmsburger Reichstraße. Von einem anderen Anwesenden wurde kritisiert, dass der Trassenverlauf im Beteiligungsverfahren nicht grundsätzlich diskutiert werden könne: ein Verfahren, bei dem es – wie eingangs durch Perspektiven! erläutert – darum gehe, im Rahmen der vorliegenden politischen Beschlusslage mit den Bewohner\*innen der Elbinseln „das Beste raus zu holen“, sei für ihn kein Beteiligungsverfahren. Es folgte ein Austausch einiger Statements, in der von Seiten der Verkehrsbehörde und Deges noch einmal kurz auf die Begründung für die „Südtrasse“ abgehoben wurde: Mehrere Varianten – darunter auch eine Nordtrasse – seien im Zuge der Linienbestimmung geprüft worden. Dabei sei die heutige A 26 Hafenpassage Hamburg insgesamt als die beste Lösung bewertet worden. Bei der Abwägung zwischen individuellen und gesamtstädtischen Interessen seien verschiedene Ziele wichtig gewesen: Wirkungen durch den Verkehr, technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Stadtentwicklung und Stadtbild, Hafenvirtschaft sowie die Kosten. Nach dem grundsätzlichen Austausch der Standpunkte verlagerte sich die Diskussion an den Themenbereich „Anschlussstelle und Fuß- und Radwege“ und anschließend auf die anderen Themenbereiche.

### „Vollanschluss“ der A26 an die Wilhelmsburger-Reichstraße möglich?

- Eingangs wird die Frage gestellt: Wie hoch sind die Chancen, dass doch noch ein Vollanschluss der A26 an die Wilhelmsburger Reichstraße mit allen Zu- und Abfahrten realisiert wird – als Alternative zur derzeit geplanten Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße?
- Der Wunsch nach einem Vollanschluss wird im Gespräch mehrfach wiederholt und bekräftigt. Insbesondere auch, weil die Rahmenbedingungen sich seit dem Beteiligungsverfahren zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße, indem eine Anbindung nach Norden abgelehnt wurde, verändert habe: damals sei die Idee einer Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße unbekannt gewesen.
  - o Von fachlicher Seite wird erklärt, dass es hier verschiedene „Zwangspunkte für die Planung“ gibt:
    - die Baumaßnahmen für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße laufen bereits. Damit werden gerade „gebaute Tatsachen“ geschaffen, die den Bau eines Vollanschlusses unmöglich machen.
    - Gegen den Vollanschluss sprechen außerdem aus technischer Sicht die unterschiedlichen Höhenlagen, die das komplexe Bauwerk auf sehr engem Raum überwinden müsste. Dafür wären sehr steile und (zu) enge Rampe notwendig.
- Vorschlag aus den Reihen der anwesenden Bürger\*innen: Den Tunnel weiter nach Westen verlängern und mit Rampen, ähnlich wie derzeit an der Otto-Brenner-Straße geplant, den Vollanschluss realisieren. Würde man so die Zwangspunkte unterirdisch umgehen?
  - o Aus fachlicher Sicht erscheine das nicht realisierbar, sowohl aus finanziellen als auch technischen Gesichtspunkten
  - o Einwand von anwesenden Bürger\*innen: die Bauten sind „für die nächsten 100 Jahre“ und Korrekturen bei den komplexen Bauwerken später schwer vorstellbar. Darum besser jetzt Geld in die Hand nehmen.
  - o Anmerkung seitens Deges: die Verlängerung des Tunnels verursache bereits erhebliche Mehrkosten und dass dieses Vorhaben nun geplant und von der Stadt Hamburg unterstützt wird, sei eine große Verbesserung. Dass eine weitere Verlängerung Unterstützung findet, scheine vor diesem Hintergrund kaum denkbar.
  - o Grundsätzlich wird von fachlicher Seite bestätigt: in der Theorie sei aus verkehrsplanerischer Sicht ein Vollanschluss die sinnvollste Variante. Nun gebe es aber eben die geschilderten „Zwangspunkte“. Hinzu komme, dass eine Anbindung der Kornweide ans Autobahnnetz bei einem Vollanschluss technisch nicht möglich sei – der sei aber von besonderer Bedeutung, um die gewünschte Bündelung von Verkehren auf der Autobahn zu erreichen und damit auch die Entlastung der Kornweide.
- Sorge vor steigender Verkehrsbelastung auf der Otto-Brenner-Straße, insbesondere bei Störfällen im Autobahnnetz. Im Gegensatz zur Otto-Brenner-Straße scheint vielen die Wilhelmsburger Reichstraße Kapazitäten zu haben, Ausweichverkehre aufzunehmen – die Otto-Brenner-Straße aber nicht.
  - o Einzelne Anwesende äußern sich skeptisch, ob die Verkehrsprognose für die Otto-Brenner-Straße nicht zu gering sei.
  - o Von fachlicher Seite wird ergänzt: der Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße und der A1 erhöhe deren Kapazität; beides seien konkrete Maßnahmen, um ein Einsickern von Schleichverkehren in die Wohngebiete Wilhelmsburgs zu verhindern – vor allem bei Störfällen. Die Prognosen würden das bereits mit einrechnen.

### Maßnahmen in der Otto-Brenner-Straße

- Vertretungen der Deges und Verkehrsbehörde erläutern, dass die konkreten Planungen in die Zuständigkeiten des Bezirks fallen. Der derzeitigen Pläne sehen vor, dass die Otto-Brenner-Straße wie im Bürger\*innengutachten zurück gebaut werden soll. Voraussichtlich auf je eine Fahrspur plus Radweg in jeder Fahrtrichtung.
- Von einigen Bürger\*innen wird in Frage gestellt, ob der Rückbau sinnvoll ist, wenn die Prognosen für die Variante mit Anschluss an der Otto-Brenner-Straße doch einen Anstieg der Verkehrszahlen in der Otto-Brenner-Straße voraussagen.
  - o Nach Einschätzung der Verkehrsbehörde ist die Straße derzeit überproportioniert. Ein Rückbau sei auch bei den prognostizierten Verkehrszahlen möglich.

- Es wurde in diesem Zusammenhang und im weiteren Diskussionsverlauf mehrfach über die prognostizierten Verkehrszahlen für die Otto-Brenner-Straße gesprochen. Einige Anwesende gaben zu bedenken, dass sie mit einem weitaus stärkeren Anstieg der Verkehrszahlen rechnen, als die Prognosen zeigen.
- Von einem Anwesenden wird die Einrichtung einer Tempo-30-Zone vorgeschlagen, weil es hier viele „Raser“ gebe.
  - o Von DeGES und Verkehrsbehörde wird in diesem Fall auf die Zuständigkeit des Bezirks in Zusammenarbeit mit der Polizei verwiesen. Es sei aber denkbar, dass der Rückbau der Straße zur Verringerung der Geschwindigkeiten führe.

### Potenzialflächen für Stadtentwicklung und Grün

- Von Bürger\*innen wird die Frage gestellt, was auf den Infokarten als „Potenzialflächen für Stadtentwicklung und Grün“ ausgewiesenen Flächen in Zukunft passieren wird
  - o Von fachlicher Seite werden Hintergrundinfos geliefert: Die aktuellen Pläne sehen einen deutlich verlängerten Autobahn-Deckel vor. Um die damit verbundenen Mehrkosten zumindest teilweise auszugleichen, hat die Stadt Hamburg die Verlängerung an die Bedingung geknüpft, dass die umliegenden Flächen in Zukunft für die Stadtentwicklung genutzt werden.
  - o Im Planungsprozess müssen diese sog. „Potenzialflächen“ zwar jetzt schon ausgewiesen werden, konkrete Pläne gibt es aber noch nicht. Städtebau und Grün – beides sei möglich.
- Gibt es Erhebungen darüber, was Anwohner\*innen sich dort wünschen? Ist Beteiligung dazu geplant?
  - o Erste Ideen können heute besprochen werden. U. a. darum finde diese Werkstatt statt, wird von Seiten der Verkehrsbehörde erklärt.
- Rückmeldungen von Bürger\*innen zeigen vor allem die Sorge, dass sich Gewerbe-Interesse auf den Flächen durchsetzen.



### Gestaltung und Nutzung der Tunneloberfläche und Grünverbindung entlang der zu verlegenden Wettern

- Von besonderer Bedeutung ist einer Anwesenden der Zugang zum Friedhof Finkenriek: Wird der gesichert sein?
  - o Von Seiten der Verkehrsbehörde wird das bejaht: z. B. über den neu zu gestaltenden Grünzug zwischen Finkenriek und Kirchdorf-Süd entlang der zu verlegenden Wettern.
  - o Auf Nachfrage seitens der Verkehrsbehörde, ob es konkrete Gestaltungswünsche für den Grünzug gebe, bewegen sich die Rückmeldungen zwischen „egal – Hauptsache die Verbindung wird gesichert!“ und dem Wunsch, dass die Flächen der Tunneloberfläche und drum herum in jedem Fall „schön und grün“ gestaltet werden sollen. Weitere Beteiligung dazu ist gewünscht.

### Rastanlage Stillhorn

- Frage aus den Reihen der anwesenden Bürger\*innen: Ist es sicher, dass die Raststätte verlegt wird?
  - o Deges und Verkehrsbehörde erläutern, dass die aktuellen Planungen nur funktionieren, wenn die Rastanlage an der Stelle aufgegeben wird. Wenn die A26 kommt, müsse die Raststätte in jedem Fall weichen.

### Emissionen

In der Diskussion wird auch auf Lärm und Luftschadstoffe eingegangen. Die Ergebnisse sind entsprechend an diesem Themenbereich dokumentiert. Weitere Ergebnisse zu diesem Thema finden sich im Abschnitt zum Themenbereich „Verkehrliche Auswirkungen und Luftschadstoffe“ (s. nächster Abschnitt).

- Lärmschutz an der Hafensbahn: bürger\*innenseits wird die Frage nach Lärmschutz entlang der Hafensbahn gestellt.
  - o Von Seiten der Deges heißt es dazu, es lägen keine Erkenntnisse vor, dass entlang der Hafensbahn Lärmschutz geplant sei.
- Lärmschutz am „Haulander Weg“: Außerdem wird nach Lärmschutz entlang des Gebiets „Haulander Weg“ gefragt, für das die IBA Hamburg GmbH den Auftrag der Stadt hat, ein neues Wohnquartier zu entwickeln.
  - o Das Gebiet „Haulander Weg“ sei bislang nicht als Baugebiet ausgewiesen, wird von Seiten der Verkehrsbehörde erklärt. Das aber würde erst den gesetzlichen Rahmen für Lärmschutz entlang der A26 schaffen. Derzeit gebe es für die Planenden der A26 also keine gesetzliche Notwendigkeit für Lärmschutz.
  - o Von Seiten der IBA wird ergänzt, dass zurzeit noch die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des „Haulander Weges“ geklärt würden. Man sei optimistisch. Aus Sicht der IBA sei Lärmschutz auch entlang der Hafensbahn „definitiv ein Thema“.
  - o Aus den Reihen der anwesenden Bürger\*innen werden Sorgen geäußert, ob für das Baugebiet wohl noch rechtzeitig die baurechtlichen Rahmen geschaffen werden, bevor es Planungsrecht für die A26 gibt und die Autobahn damit dem Lärmschutz zuvor komme.
- Lärmschutz östlich der A1: Mit Blick auf die Maßnahmen an der A1 ist für viele Anwesende auch die Lärmbelastung „auf der anderen Seite der Lärmschutz-Galerie“ (d. h. Richtung Osten) von besonderem Interesse
  - o Von der Verkehrsbehörde wird bestätigt: überall wo Siedlungen sind, werde es Lärmschutz geben
  - o Unmut wird von einigen anwesenden Bürger\*innen dahingehend geäußert, dass für die Flächen entlang der A1 und A26 unterschiedliche Grenzwerte der Lärmbelastung gibt, weil sie im Flächennutzungsplan unterschiedlich definiert seien. Konkret wird der Ort Stillhorn diskutiert, der als Mischgebiet ausgewiesen ist, womit ein höherer Grenzwert zulässig sei als in einem Wohngebiet.
  - o Von Seiten der Verkehrsbehörde wird dazu erläutert: die gesetzlichen Grenzwerte sind der Rahmen, in denen sich alle Planungen in Hamburg bewegen. Hintergrund sei nicht zuletzt, dass damit eine hamburg- und auch bundesweite Gleichbehandlung sicher gestellt werde. Individuelle Unzufriedenheiten seien nachvollziehbar, aber auch leider hinzunehmen. Für die Flächen entlang der A1 gelte aber: mit dem neuen Lärmschutz wird es in jedem Fall eine Verbesserung im Vergleich zur Situation heute geben.
- Belastungen durch **Baulärm**: Wie lange wird die Bauzeit sein, wie hoch wird die Lärmbelastung?
  - o Vertreter\*innen der Fachseite erläutern: Man gehe von 5 Jahren Bauzeit aus, das heiße aber nicht zwangsläufig, dass es auch 5 Jahre durchgehenden Baulärm gibt. Auch für Baulärm gebe es gesetzliche Grenzwerte, die eingehalten werden müssen. Darum sei das Thema Baulärm und Belastungen durch diesen auch Teil des Planfeststellungsverfahrens. Gegebenenfalls müsse auch über temporären Lärmschutz in der Bauzeit nachgedacht werden.

- Nachgefragt wird außerdem, wie die Abgase aus dem Tunnel entlassen werden und ob die Abgase gefiltert werden
  - o Von Seiten der Deges wird erklärt: Der Auslass erfolge an den Tunneleingängen. Die Fahrtbewegungen der KFZ und Gebläseanlage bewegen die Luft. Es seien keine Filteranlagen geplant. Die Berechnungen der Luftbelastung an den Tunneleingängen lägen (in der Veranstaltung) vor.

### **Themenbereich „Verkehrliche Auswirkungen und Luftschadstoffe“**

Zunächst sind umfangreiche Informationen zum Thema notwendig, um die Besucher\*innen „abzuholen“ und ins Thema einzuführen. Fachbegriffe werden erläutert. Nach der gemeinsamen Diskussion dienen die Gespräche im späteren Gesprächsverlauf eher der Orientierung und dem Verständnis der aufgehängten Karten.

#### **Bringt die A26 mehr Verkehr in den Hamburger Süden?**

- Bürger\*innen äußern sich bei der Betrachtung der Karten besorgt, dass mit der guten Verbindung zwischen Ost und West durch die A26 zusätzlich zu den Hafenverkehren auch die stadtweiten Durchgangsverkehre von Ost nach West (und andersherum) in den Süden von Wilhelmsburg gelenkt werden, die bislang noch andere Strecken nutzen. Die Verkehrsbelastung sei bereits heute durch die Hafenverkehre sehr hoch, das Straßensystem anfällig für Überlastung. Es wird die Gefahr gesehen, dass sich das Risiko für Verkehrschaos im Stadtteil durch Störfälle auf den Autobahnen erhöhe. Großes Interesse liegt auf der Frage: Fließt dieser Verkehr im Störfall auf der Autobahn dann durch die anliegenden Stadtteile (Wilhelmsburg und Harburg)?
  - o Von Seiten der Verkehrsbehörde wird erläutert, dass die A26 zusammen mit der in Schleswig-Holstein geplanten A20 einen „Autobahnring“ um bzw. durch Hamburg bilden soll, der viel Verkehr aufnehmen wird. Die A26 soll sowohl Ost-West-Verkehre als auch den Fernverkehr (insbesondere Hafenverkehre) bündeln. Das seien Maßnahmen, um die städtischen Wohngebiete zu entlasten.
- Es wird kritisiert, dass die A26 „durch die Stadt“ geplant werde und nicht weiter südlich, am „tatsächlichen Rand“ der Stadt, so wie die A20 im Norden
- Außerdem wird von einem Anwesenden noch einmal argumentiert, dass eine Ertüchtigung der Hafenrouten im Norden Wilhelmsburgs besser geeignet sei zur Aufnahme des Hafenverkehrs. Die Route über die Köhlbrandbrücke solle ertüchtigt werden.
  - o Von Seiten der Verkehrsbehörde wird noch einmal dargelegt, dass bei der Vorplanung (Linienbestimmung) mehrere Varianten geprüft und abgewogen worden seien, darunter auch eine Trasse im Norden. Der Blick habe dabei auf Fragen nach (Aus-)Wirkungen durch den Verkehr, technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Stadtentwicklung und Stadtbild, Hafenwirtschaft sowie Kosten gelegen. Die jetzt vorliegende Trasse im Süden von Hamburg und Wilhelmsburg sei abschließend als die beste Lösung bewertet worden.
  - o Die Ertüchtigung der Hafenroute als auch die Erneuerung der Querung des Köhlbrandes (Brücke oder Tunnel) werde mit dem Bau der A26 nicht ausgeschlossen.



### Reduzierung der Schadstoffbelastung möglich?

- Aus den Reihen der anwesenden Bürger\*innen wird die Frage gestellt, ob die Abgase im Tunnel gefiltert werden können? Sorge bestehe vor erhöhter Belastung an den Öffnungen des Tunnels sowie mit Blick auf die Zu- und Abfahrten vom Tunnel an der Otto-Brenner-Straße.
  - o Von fachlicher Seite wird erläutert: Eine Filterung würde zwar zu einer geringen Verbesserung führen, der Unterschied wäre aber insgesamt nicht sehr hoch. Auch ohne Filteranlagen würden die Berechnungen selbst bei höchstem Verkehrsaufkommen Schadstoffbelastungen voraussagen, die unter den gesetzlichen Grenzwerten lägen. Den Berechnungen sei auch bereits das prognostizierte höhere Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt.
- Von Bürger\*innen wird kritisch angemerkt: Auch, wenn Grenzwerte noch eingehalten werden, sei es in jedem Fall eine Verschlechterung im Vergleich zum heutigen Zustand. Die steigende Schadstoffbelastung in der Luft gefährde die Gesundheit.
- Es wird die Frage gestellt, was aus planerischer Sicht noch für eine Verringerung der Schadstoffbelastung getan werden könne?
  - o Aus den Reihen der Fachleute wird der Tunnel als zentrale Maßnahme zum Schutz der Anwohner\*innen vor Luftschadstoffen benannt. Zusätzliche Maßnahmen seien derzeit nicht vorgesehen, da die Grenzwerte eingehalten würden.



### Themenbereich „Maßnahmen an der A1“

Anfangs fanden an diesem Themenbereich mehrere Einzelgespräche statt. In diesen wurden hauptsächlich Verständnisfragen zum gezeigten Infomaterial, insbesondere zu den „Lärmkarten“, besprochen. Es ging zu diesem Zeitpunkt vorrangig um Informationen. Im weiteren Diskussionsverlauf in einer größeren Gruppe äußerten Bürger\*innen sowohl Lob für die Pläne für den Lärmschutz als auch Bedenken und Anmerkungen zu Aspekten der Planung. Hinweis: Fragen zu Emissionen (Lärmschutz, Baulärm, Luftschadstoffe) sind auch im Themenbereich „Anschlussstelle und Fuß- und Radwege“ diskutiert worden (s. oben).

#### Baulärm

- Von Seiten der Deges und Verkehrsbehörde wird auf Nachfrage versichert, dass der Schallschutz für die A1 im Zuge des Ausbaus der A1 in jedem Fall kommen wird – also auch dann, falls die A26 doch nicht gebaut werden würde. Die geplanten Maßnahmen finden bei den anwesenden Bürger\*innen deutlichen Zuspruch. Sorgen zur Lärmbelastung wurden vor allem mit Blick auf die Bauzeit geäußert.
  - o Von Seiten der Fachleute wird erläutert, dass in einem so komplexen Vorhaben keine exakten Zeitangaben zur Dauer der Baumaßnahmen gemacht werden können. Derzeit gehe man von einer Baudauer von ca. 5 Jahren und einem Baubeginn 2023 aus.
  - o Detaillierte Aussagen zum Umfang der Lärmbelastung während der Baumaßnahmen seien noch nicht möglich

### **Lärmbelastungen auf der östlichen Seite der A1**

- anwesende Bewohner\*innen der östlichen Seite der A1 fühlen sich in den Planungen zum Lärmschutz außen vorgelassen. Die Bewohner\*innen zeigen sich besorgt darüber, ob sich der Schall durch die geplante Galerie verstärkt auf der östlichen Seite niederschlägt, z. B. wenn der Wind „ungünstig steht“.
  - o Aus den Reihen der Fachleute wird erklärt, dass die östlichen Siedlungsgebiete wie Stillhorn Lärmschutz bekämen. Lärmschutzmaßnahmen nördlich von Stillhorn seien nicht geplant, da in diesen Bereichen niemand wohne. Die Lärmschutzmaßnahmen seien noch nicht final entschieden, das geschehe im nächsten Jahr mit der Planfeststellung.
  - o Von Bürger\*innen wurde angeregt, vorausschauend zu planen, da die östlichen Bereiche womöglich in Zukunft auch für Wohnungsbau in Frage kämen.

### **Flüster-Asphalt sinnvoll?**

- Von einem Bürger wurde der Vorschlag geäußert, zur Reduzierung des Lärms die Autobahn mit sogenanntem „Flüsterasphalt“ auszustatten.
  - o Aus fachlicher Sicht sei das jedoch nicht sinnvoll, da Flüsterasphalt erst funktioniert, wenn die Fahrzeuge mindestens eine bestimmte Geschwindigkeit fahren würden. Das sei auf diesem Streckenabschnitt nicht gegeben. Mit der geplanten Galerie sei keine weitere Maßnahme notwendig.

### **3) Schriftliche Rückmeldungen von Bürger\*innen**

Bürger\*innen hatten die Möglichkeit, eigenständig Kommentare zu verschriftlichen und einzureichen. Die Rückmeldungen sind hier in beliebiger Reihenfolge und im originalen Wortlaut wiedergegeben:

- Lärmschutz an A1 nach Norden + Süden ausdehnen! Lärmschutzwand auch östlich!
- Anbindung Stübenhofer Weg inakzeptabel. Flurstücke Stübenhofer Weg gehören teilweise zu Stillhorn; müssen deswegen auch fußläufig, Fahrrad, Rolli, Handwagen leicht zu erreichen sein; in der Zeichnung aber Umweg wegen der Höhe des Tunnels
- Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Str. soll nicht gebaut werden -> die Anwohner hätten sonst zu viel Verkehr (Lärm) in der Otto-Brenner-Str.. Die komplette Otto-Brenner-Str. soll dann auf 30-Zone geändert werden, wenn die Anschlussstelle kommt.
- Velorouten: Löblich! Nur wer ortkundig ist sucht nach jedem Meter Streckeneinsparung, will keine Umwege. Also Straßen generell freigeben, Autos müssen dann halt vorsichtiger fahren
- Veloroute 10: Radverkehr im „Seitenraum“ der Otto-Brenner-Straße ist z.Zt. nicht möglich; Wurzelanhebungen der Platten
- Ist der Tunnel wirklich so gut? Flutschutz? Evakuierungsrouten?
- Es gibt außer Kirchdorf-Süd auch noch Stillhorn! Daß es im „Dorf“ also Mischgebiet auch mal lauter sein darf muß ja nicht heißen, daß man die Autobahn lauter lassen kann. Lärmschutz an der Ostseite der A1!

### **4) Ausblick**

Es ist deutlich geworden, dass für die anwesenden Bürger\*innen im Zusammenhang mit der Anschlussstellenplanung nach wie vor die Sorge vor steigender Verkehrsbelastung in der Otto-Brenner-Straße – insbesondere durch Ausweichverkehre bei Störfällen auf den Autobahnen – von besonderer Bedeutung ist. Für den weiteren Dialog scheint es darum notwendig, die verkehrlichen Maßnahmen im untergeordneten Straßensystem weiterhin in den Fokus zu nehmen und diese im Zuge der weiteren Planungen zur A26 stetig zu konkretisieren und öffentlich zu diskutieren.

Im Fokus der Diskussion stand zeitweise der von mehreren Bürger\*innen ins Gespräch gebrachte Vorschlag, auf diese Anschlussstelle zu verzichten und stattdessen einen vollwertigen Anschluss von A26 und Wilhelmsburger Reichstraße zu planen. Diese Variante wurde aus fachlicher Sicht mit Blick auf die technische und bauliche „Zwangspunkte“ (zu enge und hohe Rampen; bereits fortgeschrittene Baumaßnahmen zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße) als unrealistisch bewertet, die Entscheidung sei nach langem Abwägen gefallen.

Die Werkstatt war neben der Anschlussstellen-Diskussion geprägt von grundsätzlichen Informationsbedarf zum aktuellen Planungsstand. Einige Themen sind darum nicht in der Tiefe diskutiert worden:

- Ausgestaltung der Radwege entlang der Anschlussstelle
- Zukünftige Nutzung der sogenannten „Potenzialflächen für Stadtentwicklung und Grün“
- Zukünftige Nutzung der heutigen Rastanlage Stillhorn

Es erscheint darum zielführend, diese Themen im weiteren öffentlichen Dialog zu thematisieren. Die hohe Betroffenheit der Bewohner\*innen im Wilhelmsburger Süden ist in den Gesprächen deutlich geworden. Darum sollte im Zuge der fortschreitenden Konkretisierung der Pläne das Dialogangebot weiter auf die Bewohner\*innen Kirchdorf-Süds/Wilhelmsburg Süd/Stillhorn ausgelegt werden.