

Anhang zum Bürger*innengutachten

**Teil 1: Ergebnisprotokoll der öffentlichen Vorstellung
und Diskussion des Bürger*innengutachtens zur A26
in Wilhelmsburg am 12.10.2017 im Bürgerhaus
Wilhelmsburg**

Das Bürger*innengutachten zur A26 in Wilhelmsburg wurde der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH am 04.10.2017 von Mitgliedern der A26-Redaktionsgruppe übergeben und vorgestellt.

Am 12.10.2017 hat Perspektiven! das Bürger*innengutachten zur A26 Wilhelmsburg in einer öffentlichen Veranstaltung im Bürgerhaus Wilhelmsburg vorgestellt und mit Bürger*innen die zentralen Aussagen des Gutachtens diskutiert. Es haben ca. 40 Bürger*innen teilgenommen.

Das hier vorliegende Ergebnisprotokoll der Gesprächsrunde der öffentlichen Vorstellung des Gutachtens am 12.10.2017 wird dem Bürger*innengutachten als Anhang angefügt und BWVI und Deges zum Einbezug in den weiteren Abwägungsprozess übermittelt.

Ablauf:

18:00 Uhr – Begrüßung

18:05 Uhr – Vorstellung des Gutachtens

18:15 Uhr – Diskussion des Gutachtens

18:30 Uhr – Diskussion: „Verlängerung des Tunnels bis zur A1“

18:55 Uhr – Diskussion: „Verzicht auf die AS Stillhorn und Otto-Brenner-Straße“

19:20 Uhr – Flankierende Maßnahmen, Emissionsschutz, Naturschutz und Nachhaltigkeit
„Radverkehr & ÖPNV“

19:45 Uhr – Zusammenfassung & Aufnahme der Rückmeldungen ins Protokoll

20:10 Uhr – Verabschiedung

Gesprächsergebnisse:

| Thema im Gutachten | Rückmeldungen & Anmerkungen am 12.10.2017 |
|---|--|
| <p>Verlängerung des Tunnels bis zur A1</p> | <p>Breite Unterstützung für die Forderung nach einer Tunnelverlängerung</p> <p>Die Forderung nach einer Verlängerung des Tunnels wird von den Anwesenden grundsätzlich unterstützt und die Notwendigkeit bekräftigt.</p> <p>Kontroverse Meinungen zum Wohnungsbau im Wilhelmsburger Süden</p> <p>Vielen der anwesenden Bürger*innen ist der Erhalt und Schutz der Grünflächen südlich von Kirchdorf-Süd ein wichtiges Anliegen. Daher wird die Forderung nach Wohnungsbau auf den Flächen entlang eines langen Tunnels, so wie es im Bürger*innengutachten zur Refinanzierung des Tunnels vorgeschlagen wird, kontrovers diskutiert. Einige wünschen sich, dass die Grünflächen erhalten und unbebaut bleiben, andere stehen einer Wohnungsbebauung zumindest offen gegenüber. Festzuhalten bleibt: Der lange Tunnel soll auch ohne Wohnungsbau bis zur A1 verlängert werden!</p> <p>Tunnel möglich?</p> <p>Es gibt Sorgen, ob die zentrale Forderung des Bürger*innengutachtens – die Verlängerung des Tunnels bis zur A1 in Stillhorn – umgesetzt wird. Das speist sich insbesondere aus einer Unsicherheit bei denjenigen, die an den Workshops im Beteiligungsverfahren nicht teilgenommen haben, darüber, ob der geforderte Tunnel – vor allem mit Blick auf das stark vorhandene Grundwasser der Elbinseln – überhaupt technisch umsetzbar ist. Außerdem gibt es Befürchtungen, dass zum Kreuz A1/A26 die Hochführung von LKWs nur durch eine lange Rampe gewährleistet werden kann, wodurch auch der im Bürger*innengutachten geforderte</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>„lange“ Tunnel am Ende vielleicht gar nicht mehr so lang sein wird.</p> <p>Von einer Anwesenden wird angemerkt, dass die Deges in einer Infoveranstaltung in Moorburg die Forderung nach einem langen Tunnel mit Blick auf die technischen Herausforderungen und Finanzierung zurückhaltend bewertet habe.</p> |
| <p>Verzicht auf eine Anschlussstelle im Bereich Kirchdorf/Kirchdorf-Süd</p> | <p>Kein Anschluss Otto-Brenner-Straße!</p> <p>Die Rückmeldungen bekräftigen die im Bürger*innengutachten festgehaltene Aussage, dass mit Blick auf die Anschlussstellengestaltung eine Anschlussstelle an der Otto-Brenner-Straße „das Worst-Case-Szenario der A26 Planungen“ ist.</p> <p>Verzicht auf Anschluss im Bereich Kirchdorf/Kirchdorf Süd</p> <p>Eine Verlagerung der Anschlussstellen weg von den Wohngebieten Kirchdorf/Kirchdorf-Süd in Richtung Süd-Westen wird befürwortet.</p> <p>Anschluss „Pollhornbogen“</p> <p>Es gibt Sorgen und Zweifel, ob der im Bürger*innengutachten geforderte Anschluss in Verlängerung des Pollhorner Hauptdeichs umsetzbar ist. Neben angesprochenen Grundstücksverpachtungen und anwesenden Eigentümern von Grundstücken und Gebäuden, die von einer Anschlussstelle unmittelbar betroffen wären, wurde die technische Umsetzung (Rampe auf die aufgeständerte Autobahn auf kleiner Fläche) angezweifelt.</p> <p>Gestaltung Wilhelmsburger Reichstraße</p> <p>Es wird angemerkt, dass sich beteiligte Bürger*innen in der Diskussion zur Planungen der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße dafür ausgesprochen haben, keine Anbindung der A26 an die nach Norden führende Fahrbahn der Wilhelmsburger Reichstraße zu realisieren. Die derzeitigen Pläne sehen das auch so vor. Die damalige Einschätzung der beteiligten</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>Bürger*innen wäre jedoch mit dem Wissen um eine mögliche Anschlussstelle der A26 an der Otto-Brenner-Straße sehr wahrscheinlich anders ausgefallen.</p> |
| <p>Ergänzende Maßnahmen im Zuge der A26-Planungen</p> <p>Besprochen: Naturschutz & Nachhaltigkeit; Radverkehr & ÖPNV</p> | <p>Grünflächen: Erhalt vor Ausgleich</p> <p>Dem Erhalt von Grünflächen muss bei der A26-Planung und bei Planungen auf den Elbinseln eine besondere Bedeutung zugemessen werden. Erhalt geht vor Ausgleich und Kompensation.</p> <p>Radverkehrsplanung von Beginn an integrieren</p> <p>Die im Bürger*innengutachten begründete Notwendigkeit einer frühzeitigen Planung des Radverkehrs wird hervorgehoben. Diese sollen in die A26 Planungen integriert werden. Als bekräftigendes Beispiel wird die unzufriedenstellende Gestaltung des Radverkehrs im Bereich des Kreuzes A26/Wilhelmsburger Reichstraße angeführt.</p> |
| <p>Allgemeine Anmerkungen</p> | <p>Kritik an der Öffentlichkeitsbeteiligung</p> <p>Während viele Interesse am Bürger*innengutachten zeigen und darin erarbeiteten Forderungen und Vorschläge prinzipiell begrüßen, wird von einigen Anwesenden kritisch angemerkt: Ein solches Beteiligungsverfahren hätte zur Linienbestimmung stattfinden müssen, als noch Alternativen zur jetzt vorliegenden Planung im Süden von Wilhelmsburg hätten besprochen werden können.</p> <p>Einige Anwesende äußern Skepsis, dass die wesentlichen Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens in den Planungen zur A26 umgesetzt werden. Sie stellen in Frage, dass Bürger*innen auf die Entscheidungen wirklichen Einfluss haben.</p> |

Verkehrsprognosen

Die Verkehrsprognosen wurden von der Deges im Beteiligungsverfahren zu verschiedenen Zeitpunkten vorgestellt und erläutert. Die Verkehrsanalyse stammt aus dem Jahr 2013. Einem Teilnehmer erscheinen die prognostizierten Verkehrsmengen sehr hoch. Da seine konkrete Frage durch die Verfahrensleitung nicht ins Verfahren eingespeist wurde, wird noch einmal um weitere Erläuterungen zur Herleitung der Schätzungen der Verkehrsmengen gebeten. Perspektiven! nimmt den Hinweis zur weiteren Klärung auf.

Außerdem wird von einem anderen Anwesenden die Sorge vor einem „Dauerstau in Richtung Hamburgs Innenstadt“ geäußert, da die A26 der ohnehin schon von vielen Staus geplagten A1 weitere Verkehre zuführe.

Statement Bündnis Verkehrswende Hamburg
Das Bündnis Verkehrswende Hamburg hat ein Statement verlesen und anschließend die Veranstaltung verlassen.

Perspektiven! hat von Beginn des Beteiligungsverfahrens kommuniziert, dass sich das Verfahren im Rahmen der politischen Beschlusslage zur Südtrasse bewegt. Vom Bündnis Verkehrswende wird kritisiert, dass, weil sich das Verfahren im Rahmen der politischen Beschlussfassung bewegt, Alternativen bezüglich der Trassierung und „Nicht-Autobahn“-Konzepte nicht untersucht wurden. Ebenfalls kritisch betrachtet wird der Umstand, dass sich das Beteiligungsverfahren auf den Abschnitt 6c der A26 (AS Hohe Schaar bis AD Stillhorn) bezieht und nicht auch auf die Abschnitte 6b (AS Hamburg-Hafen Süd bis AS Hohe Schaar) und 6a (AK Süderelbe bis AS Hafen-Süd).

Darum habe das Bündnis am
Beteiligungsverfahren nicht teilgenommen.

Das Bündnis bekräftigt die im
Bürger*innengutachten formulierte
Feststellung, dass die politische Entscheidung
für die Südtrasse auf den Elbinseln
hochumstritten ist und viele
Wilhelmsburger*innen sie ablehnen. Positiv
hervorgehoben wird die Behandlung der
Themen Umwelt und ressourcenschonende
Mobilität im Beteiligungsverfahren.

Das Bündnis weist darüber hinaus darauf hin,
dass nun das Planfeststellungsverfahren als
förmlicher Teil der Bürgerbeteiligung ansteht.

Weitere Kritik durch das Bündnis

Verkehrswende:

Es wird von Vertreter*innen des Bündnisses
kritisiert, dass die Dege in einer Veranstaltung
der Handelskammer im Mai 2017 dafür
geworben hat, dass auch Interessenvertreter
der Wirtschaft/Industrie sich einbringen sollen.