

Abschnitte des Ausbaus der A 1

\*ehemals AK HH-Süd, \*\*ehemals AS HH-Stillhorn (wird verlegt)

## Die Bauabschnitte

Der Abschnitt „Nord“ – der längste der drei Bauabschnitte – verläuft zwischen dem AD HH-Südost und südlich des AD Norderelbe (ehemals AK HH-Süd) und beinhaltet den Neubau der Nordereibbrücke.

Von südlich des AD Norderelbe (ehemals AK HH-Süd) bis nördlich der Südereibbrücke erstreckt sich der nur 1,2 km lange Abschnitt „Mitte“. Hier wird eine Anbindung der zukünftigen A 26 an die A 1 geschaffen. Die Rastanlage Stillhorn wird im Zuge der Bauarbeiten zurückgebaut.

Der Abschnitt „Süd“ umfasst die Südereibbrücke und reicht bis zur AS HH-Harburg. Der gesamte Ausbaubereich erstreckt sich über 8,2 Kilometer.

## Die Vorbereitung

Vor der Umsetzung des Projekts müssen voraussichtlich zwei Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, da der Ausbau eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berührt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden alle von einem Bauvorhaben betroffenen Belange ermittelt sowie alle Interessen angehört, erörtert und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung fällt eine unabhängige Stelle: die Planfeststellungsbehörde.

Erst nach Vorlage eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses kann mit den Bauarbeiten begonnen werden.

## Ziele

### Sicherheit im Verkehr

Der Abschnitt muss auf acht Fahrstreifen ausgebaut werden, damit die A 1 leistungsfähig bleiben und die Verkehrssicherheit langfristig beibehalten werden kann. Zusätzlich gibt es auf diesem kurzen Abschnitt allein vier Stellen, an denen Fahrzeuge auf die Autobahn fahren oder diese verlassen. Durch die Bereitstellung zusätzlicher Fahrstreifen können die Wechsellvorgänge zwischen den ein- und ausfahrenden Fahrzeugen sicher vollzogen und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

### Verbesserung für Mensch und Natur

Durch den Ausbau der A 1 wird der Lärmschutz für alle Anliegerinnen und Anlieger erheblich verbessert. Die A 1 verläuft entlang sensibler Naturschutzgebiete, Vogelschutzgebiete und sogenannter Flora-Fauna-Habitat-Gebiete. Die naturschutzfachlichen Anforderungen werden umfassend im Planfeststellungsverfahren des Autobahnausbaus berücksichtigt. Für unvermeidbare Eingriffe wird entsprechend den Vorgaben des Naturschutzgesetzes ein Ausgleich geschaffen.



Die Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn wird mit der neu entstehenden A 26 zum Autobahndreieck Südereibe ausgebaut.



### Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg

+49 40 42828-0  
AusbauA1@bwvi.hamburg.de  
www.hamburg.de/fernstrassen/a1/

V.i.S.d.P.: Christian Földner

Stand: Mai 2019



**AUSBAU DER A 1**

**ACHT FAHRSTREIFEN**

**FÜR DIE ZUKUNFT**



## Anlass

Die A 1 zählt zu der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung für Pendler-, Wirtschafts- und Freizeitverkehr im Osten Hamburgs. Zwischen dem Autobahndreieck (AD) Hamburg-Südost (A 1/A 25) und der Anschlussstelle (AS) Hamburg-Harburg fahren zurzeit werktäglich bis zu 130.000 Fahrzeuge. Bis zum Jahr 2030 soll die Zahl auf bis zu 160.000 Kfz ansteigen. Der sechsstreifige Abschnitt der A 1 ist jedoch nur für eine tägliche Verkehrsstärke von bis zu 100.000 Fahrzeugen uneingeschränkt leistungsfähig. Im derzeitigen Autobahnkreuz (AK) Hamburg-Süd hat die A 1 sogar nur zwei Fahrstreifen pro Richtung.

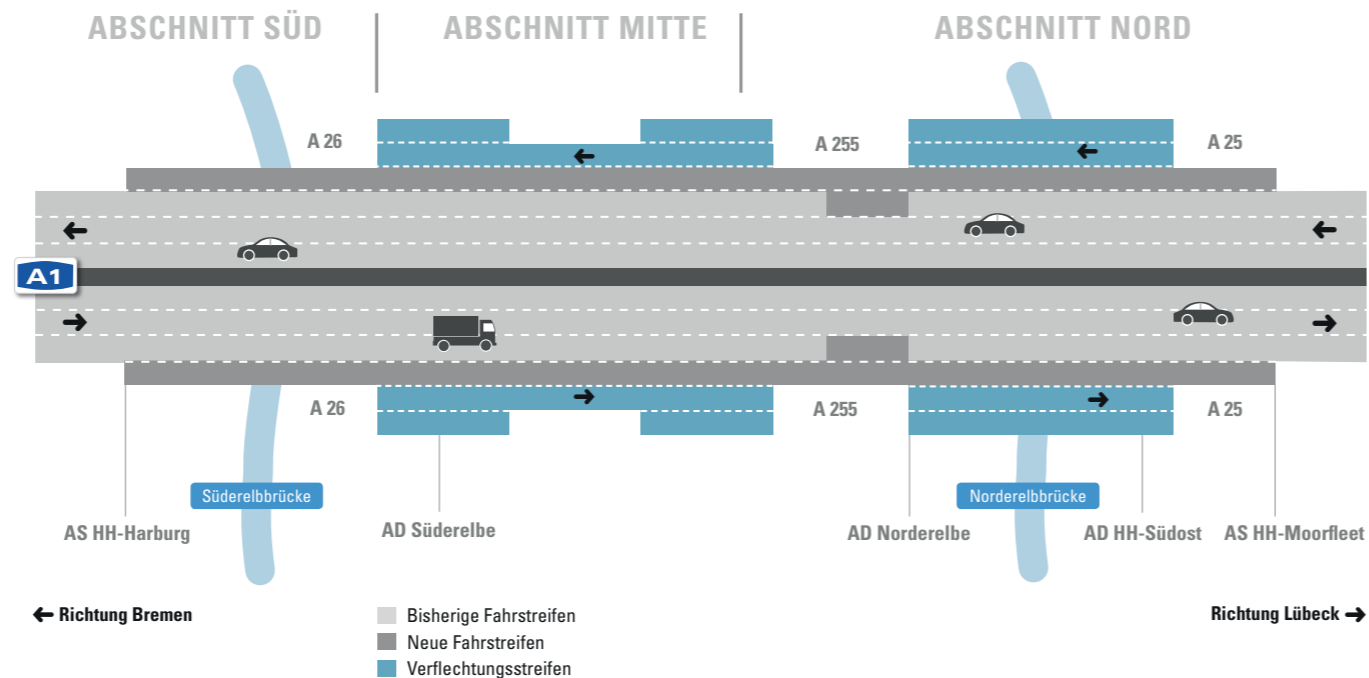
Der Ausbau der A 1 auf acht Fahrstreifen ist dringend erforderlich und wirtschaftlich notwendig. So wurde der Ausbau im Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans 2030 in die höchste Kategorie (vordringlicher Bedarf) eingestuft.



\* ehemals AK HH-Süd, \*\* ehemals AS HH-Stilhorn (wird verlegt)

Bereich der A 1, der ausgebaut werden soll.

## AUSBAU DER A 1



## Die Planung im Detail

Die Baumaßnahmen im Abschnitt „Nord“ umfassen eine Aufweitung von sechs auf acht Fahrstreifen ab der AS HH-Südost. Am neuen AD Norderelbe werden die vorhandenen vier Fahrstreifen ebenfalls auf acht Fahrstreifen erweitert und das Autobahnkreuz hier zu einem Dreieck umgebaut, durch das die Hauptverkehrsführung auf der A 1 bleibt. Hierzu werden zwischen dem AD HH-Südost und der AS Norderelbe zwei Verflechtungsstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung gestellt. Die Norderelbbrücke muss wegen des achtstreifigen Ausbaus einer breiteren, zweiteiligen Brücke weichen.

Auch der Abschnitt „Mitte“ wird zwischen dem AD Norderelbe und nördlich der Süderehlbrücke von sechs auf acht Fahrstreifen ausgebaut und erhält jeweils einen durchgängigen zusätzlichen Verflechtungsstreifen pro Fahrtrichtung.

Der Abschnitt Süd wird ebenfalls auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Zusätzliche Verflechtungsstreifen werden hier jedoch nicht benötigt.

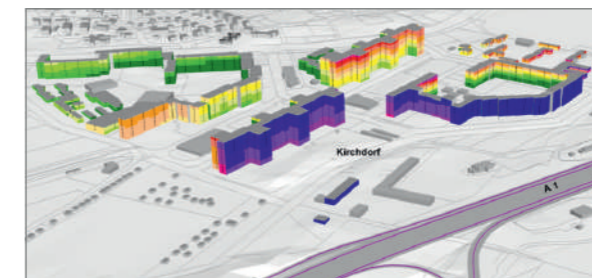
Pegel Nacht in dB(A)		Pegel Nacht in dB(A)	
45 <	≤ 45	53 <	≤ 53
46 <	≤ 46	54 <	≤ 54
47 <	≤ 47	55 <	≤ 55
48 <	≤ 48	56 <	≤ 56
49 <	≤ 49	57 <	≤ 57
50 <	≤ 50	58 <	≤ 58
51 <	≤ 51	59 <	≤ 59

## Der Lärmschutz

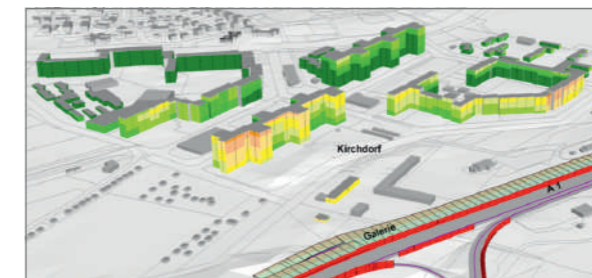
Mit dem Ausbau der A 1 entsteht ein gesetzlicher Anspruch auf einen umfassenden Lärmschutz: Laut Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind beim Bau oder bei wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen schädliche Verkehrsgeräusche soweit wie möglich zu vermeiden.

Für die Auswahl geeigneter Lärmschutzmaßnahmen sind Rechenverfahren vorgeschrieben. Zum Schutz der Siedlung Kirchdorf-Süd ist beispielsweise eine Lärmschutz-Galerie mit aufgesetzter Lärmschutzwand geplant. Für den weiteren Lärmschutz werden Lärmschutzwände oder -wälle in den erforderlichen Höhen vorgesehen.

Der Lärmschutz entlastet nicht nur rund 6.000 Bewohnerinnen und Bewohner in Kirchdorf Süd, sondern eröffnet auch neue Potentiale für die Stadtentwicklung im Wilhelmsburger Süden.



Ausbau der A 1 ohne zusätzlichen Lärmschutz



Mit einer circa 950 Meter Lärmschutzgalerie über den am Westfahrbahnrand werden die Grenzwerte am Tag vollständig eingehalten.

## Die Brücken

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung und zu geringer Kapazitäten müssen die Norder- und Süderehlbrücke im Zuge des Autobahnausbaus ersetzt werden. Der Neubau der Norderelbbrücke wird mit vier Fahrstreifen sowie zwei Verflechtungsfahrstreifen je Richtung und jeweils einem zusätzlichen Standstreifen geplant. Sie wird daher mehr als doppelt so breit wie zuvor. Auch die neue Süderehlbrücke wird künftig über vier Fahrstreifen und einen Standstreifen pro Fahrtrichtung verfügen.



Der Siegerentwurf der neuen Norderelbbrücke

Als besondere Herausforderung müssen bei den Planungen sowohl der laufende Verkehr als auch der Naturschutz berücksichtigt werden: Beide Brücken grenzen an sensible Natur-, Vogelschutz- und Flora-Fauna-Habitat-Gebiete. Daher werden aufwendige technische Maßnahmen getroffen, um die Umwelteinflüsse so gering wie möglich zu halten.

Die Basis für den Neubau der Norderelbbrücke liefert der Siegerentwurf aus dem Realisierungswettbewerb (Februar 2019). Der Entwurf berücksichtigt die gestalterische Bedeutung der Brücke, die technischen Besonderheiten und die Umweltaspekte gleichermaßen.