

Geschichte der Hafenquerspange

Michael Rothschuh

2012

Michael Rothschuh: Geschichte der Hafenquerspange

(2) 1939FF AUTOBAHN DURCH WILHELMSBURG ALS TEIL EINER RINGAUTOBAHN

- (3) 1939 Reichsautobahn-Ringe um Berlin und Hamburg
- (4) 1943 Im Schulatlas sind die geplanten Autobahnen eingezeichnet.
- (5) 1944 Autobahnring im Generalbebauungsplan-Entwurf
- (6) 1973: Widerstand gegen Stadtautobahnen „Eine Autobahn mitten in der Stadt - ihr spinnt ja“.

(7) 1979-2001: HAFENQUERSPANGE BEI SPD -GEFÜHRTEN SENATEN

- (8) 1979 : „Gewachsene Stadtteile sollen nicht durch Stadtautobahnen zerschnitten werden“
- (9) 1979: Generalverkehrsplan
- (10)1979: „Hafen-Autobahn“ und „Baumwalltunnel“
- (11)1979 Autobahn durch Wilhelmsburg soll Ottensen entlasten
- (12)1984: „Keine Autobahnquerverbindung“
- (13)1987 Veddel: B 4/75-Verkehr auf Autobahn verlagert
- (14)1991: Stresemannstraße entlastet durch Hafenquerspange?
- (15)Welche Linie? Linienbestimmung ab 1998
- (16)1999: Linienbestimmung geplant HA 30.4.1999
- (17)2000: Protest hin zur Zukunftskonferenz

(18) 2001-2008 HAFENQUERSPANGE BEI SENATEN UNTER CDU-FÜHRUNG

- (19)2003: HQS im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ des Bundesverkehrswegeplans 2005-2015
- (20)2004/5: HQS nicht im Leitschema des Transeuropäischen Netzes
- (21)2005/6: Industrieverband Hamburg: LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen
- (22)2005/6 Studie zeigt: Hafenquerspange nützt wenig und kostet unendlich viel.
- (23)2006: Senator Freytag: „Maut-finanzierte Hafenquerspange“

(24) 2008 HAFENQUERSPANGE BEIM CDU/GAL-SENAT

(25) 2009 HAFENQUERSPANGE BEI GAL-VERKEHRSSENATORIN HAJDUK

- (26)2011Linienbestimmte Trasse der Hafenquerspange

(27) 2011FF: HAFENQUERSPANGE BEIM SPD-SENAT

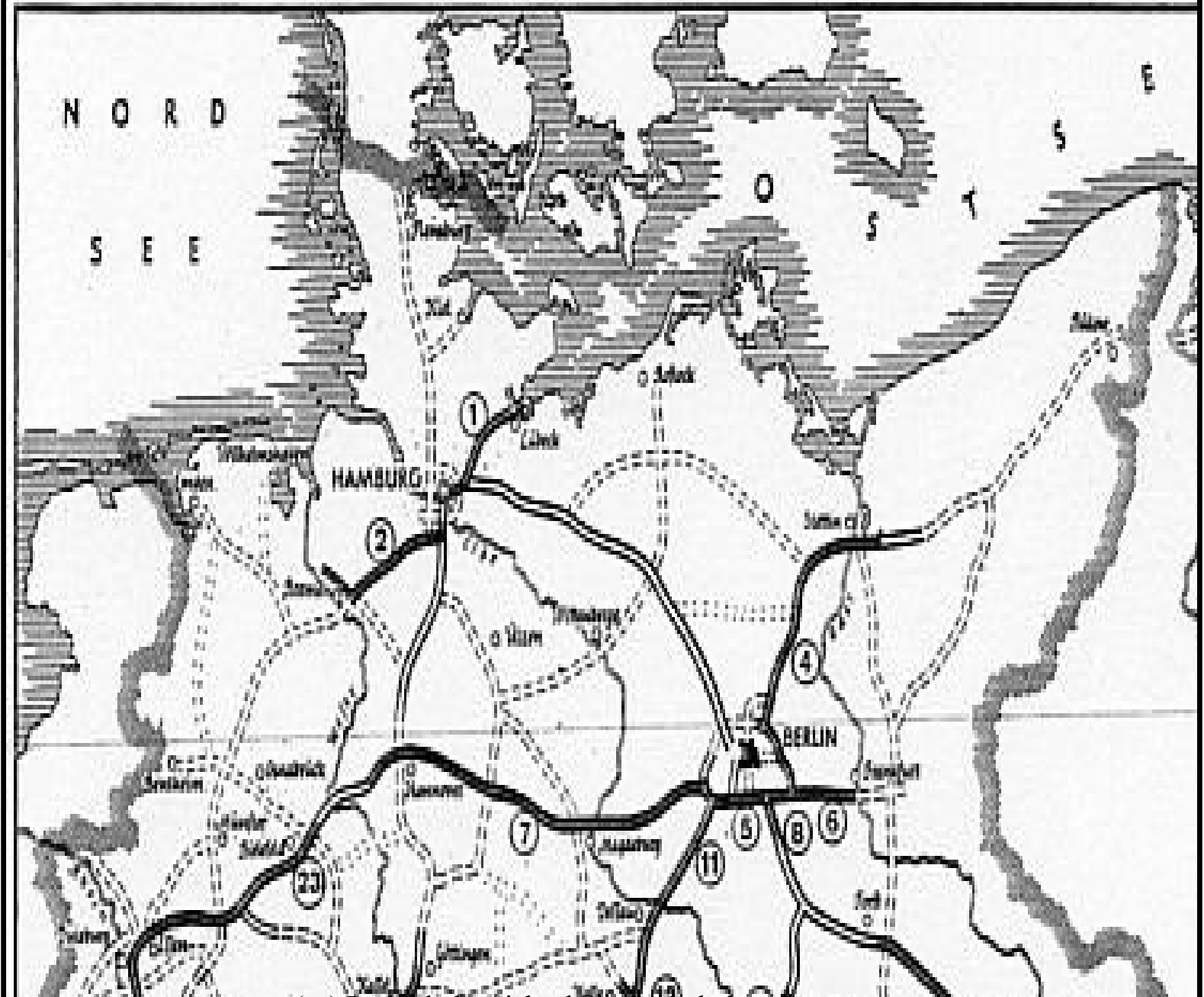
- (28)2012 Darstellung der Hafenquerspange in der Website der Handelskammer
- (29)2000-2012: Wechselnde Linienbestimmung

1939FF AUTOBAHN DURCH WILHELMSBURG ALS TEIL EINER RINGAUTOBAHN

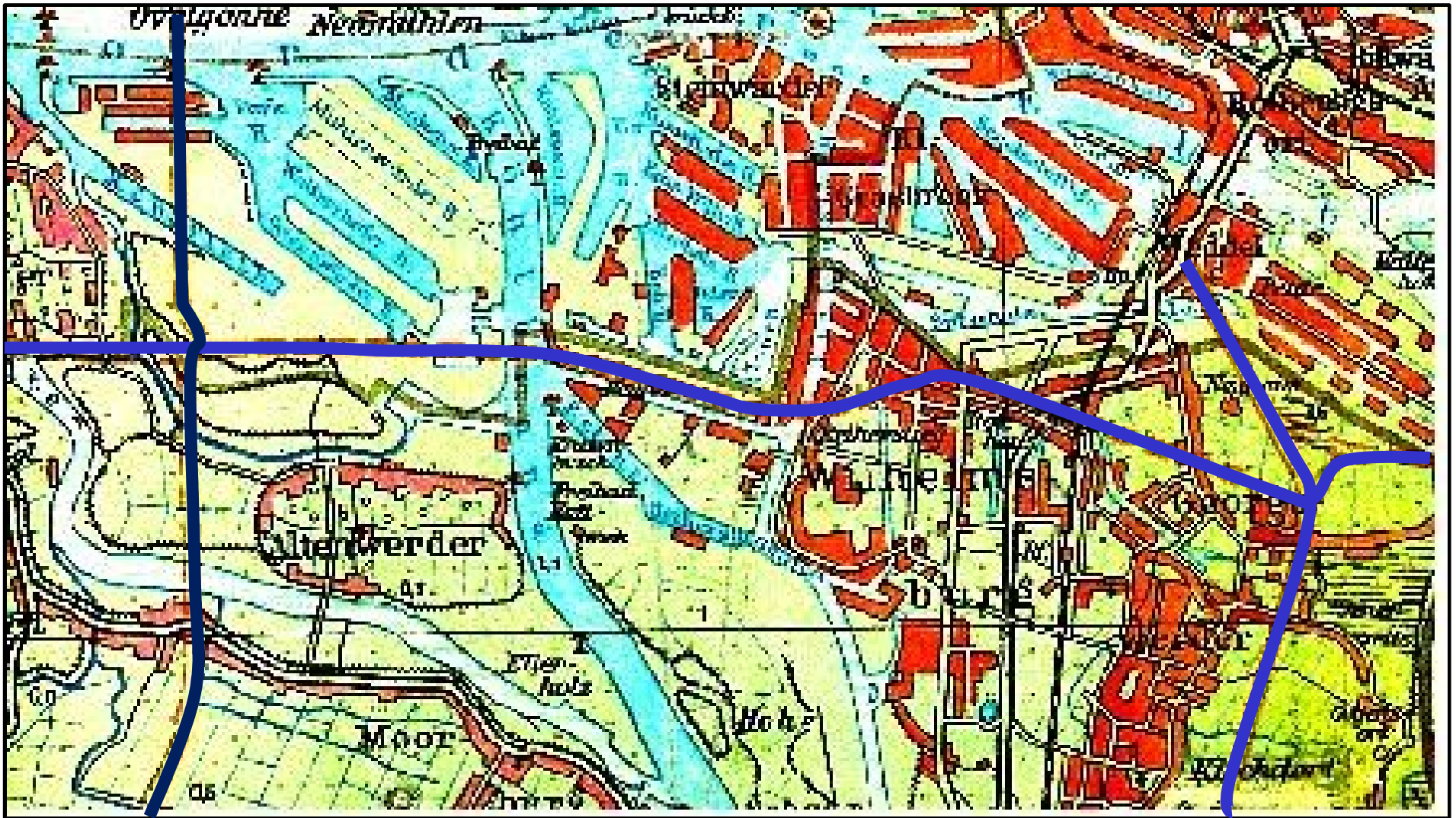
	1939 - 1997
1939	Die Pläne sehen – ähnlich wie für Berlin – einen Autobahnring in Hamburg vor, dessen südlicher Teil eine Autobahn zwischen der im Bau befindlichen Bremer Autobahn und der geplanten Nord-Süd-Autobahn (heute A7) sein soll. Diese Autobahn wird schon 1943 in Schulatlanten eingezeichnet.
1974	Die Köhlbrandbrücke verbindet den östlichen Hafen mit der A7 und dem neuen Elbtunnel. Die Köhlbrandbrücke ist eine Stadtstraße in der Verwaltung der Hamburg Port Authority, als Autobahnzubringer ist sie vom Bund mit finanziert.

1939

Reichsautobahn-Ringe um Berlin und Hamburg

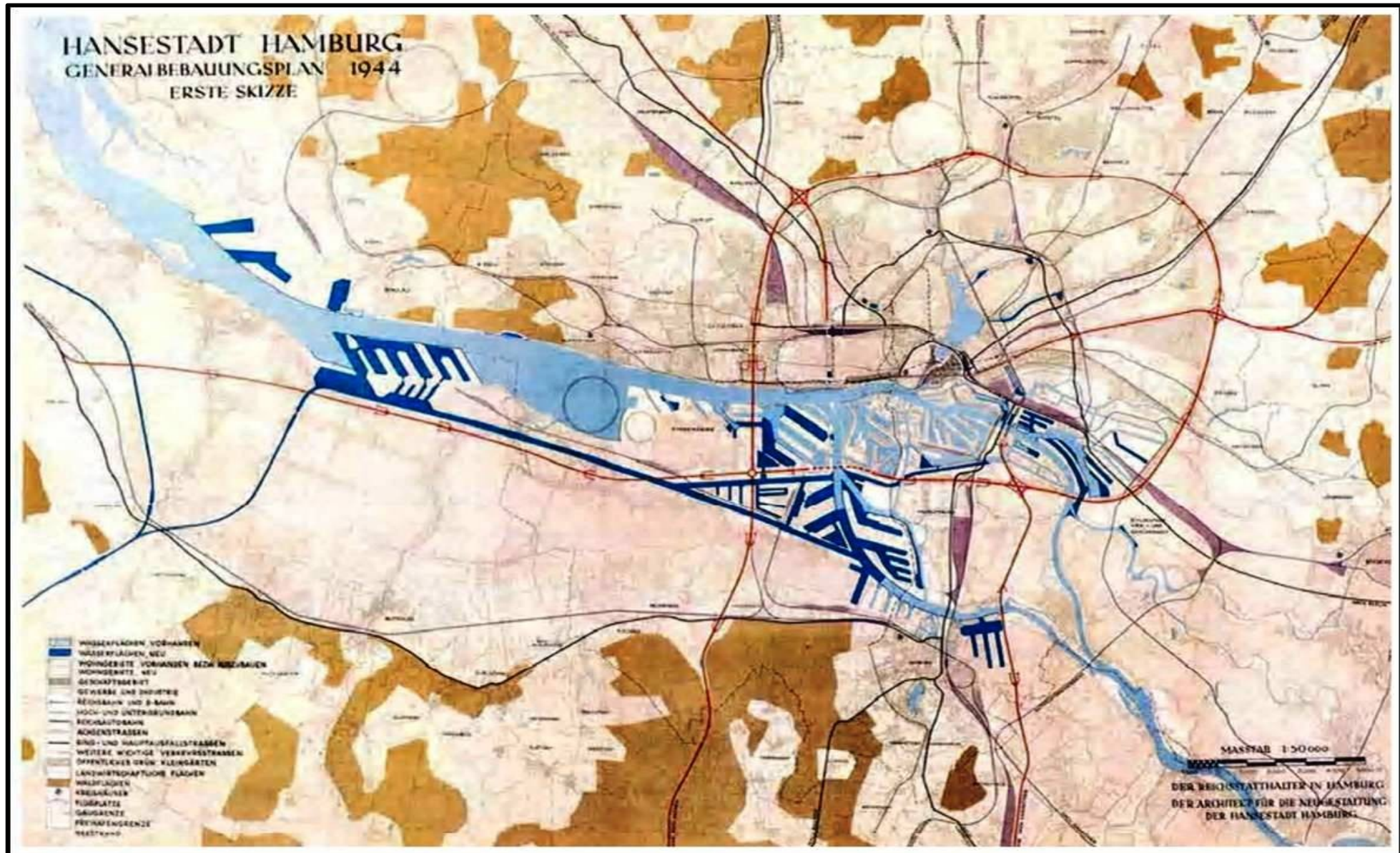


1943 Im Schulatlas sind die geplanten Autobahnen eingezeichnet.



Im Original sind alle Autobahnen gestrichelt, hier hervorgehoben.

1944 Autobahnring im Generalbebauungsplan-Entwurf



1973:

Widerstand gegen Stadtautobahnen

*„Eine Autobahn mitten in der
Stadt - ihr spinnt ja“.*

- Die Zeit, 16.2.1973

Bürger gegen Beton

Von Peter Ernst

PETER ERNST

Hamburg

Pastor Achim Zeil genoß am Freitagabend voriger Woche einen Anblick, den er sich wohl manchen Sonntag vergebens wünscht: ein volles Haus. In seiner Matthäuskirche im Hamburger Stadtteil Winterhude drängten sich an die 600 Protestanten jeden Alters, vom popgelben Mofa-Sturzhelm bis zum mausgrauen Kapotthut; denn nicht Gottes Wort stand auf dem Programm, sondern Volkes Stimme. Der Altar war mit diesseitigen Ärgernissen verhängt: Von der Decke baumelten im Bettlakenformat zwei Karten der Freien und Hansestadt Hamburg — der vom Senat vorgelegte Flächennutzungsplan 73 und eine Straßenkarte, in die der Veranstalter des Abends mit kräftigen roten Strichen das Netz geplanter Stadtautobahnen eingezeichnet hatte.

Wegen dieser Schnellstraßen hatte die von einem SPD-Mitglied geleitete Bürgerinitiative Winterhude mit Flugblättern und Plakaten in die kleine Kirche gerufen. In Geschäften des Stadtteils hängen Karten aus, die das Unheil von der „Betonpiste Winterhude“ verkünden. Darauf sind die Schneisen verzeichnet, die Verkehrstechnokraten, ginge es nach ihnen, durch das Wohnviertel zu schlagen gedächten. Häuser würden abgerissen, Kanäle zugeschüttet, Parkanlagen verschandelt. Beim Blumenhändler, beim Konditor, beim Apotheker und beim Drogisten kann der Kunde seinen Protest durch Unterschrift manifestieren. Der Drogist hat einen Tisch vor die Ladentür gestellt und schürt den Volkszorn mit Marktgeschrei: „Bürger, wehrt Euch! Wenn 1975 die Abbruchfahrzeuge kommen, ist es zu spät!“

Die Bürgerinitiative hat es nicht leicht gehabt am Anfang. Wenn ihre Agitatoren anderen Winterhudern erzählten, die Landesregierung wolle ihnen zum Nutzen der Autofahrer Häuser einreißen und noch mehr Verkehrslärm bescheren, dann lachten die meisten: „Eine Autobahn hier mitten in der Stadt? Ihr spinnt ja!“ Doch Spinnererei ist das keineswegs, der Flächennutzungsplan soll jetzt in der Bürgerschaft beraten und zum Gesetz erhoben werden.

1979-2001: HAFENQUERSPANGE BEI SPD -SENATOREN, (AB 1993 SENATOR WAGNER)

	1979-2001
1979	In den 70er Jahren scheitern die Stadtautobahnpläne nördlich der Elbe (Alsterquerspange, Stadtautobahn entlang der U-Bahn und im zugeschütteten Isebekkanals u.v.m.) am Widerstand der Hamburger Bürgerinnen und Bürger. Als Ersatz für diese Stadtautobahnen wird eine „Hafen-Autobahn“ zusammen mit einem Baumwalltunnel in dem Generalverkehrsplan 1979 verankert:
1979	Der Verkehr soll z.B. von der Ost-West-Straße über den Baumwalltunnel und die Stadtautobahn an die Autobahnen A1 und A 7 herangeführt werden. Eine Ab- und Zufahrt zum/vom Freihafen auf diese Strecke ist nicht vorgesehen.
1984	teilt Bürgermeister von Dohnanyi auf einer von protestierenden Wilhelmsburgern einberufenen Bürgerversammlung das Ende der Pläne für eine Hafenquerspange mit, nachdem der Baumwalltunnel gescheitert ist. Der Bund ist nicht bereit, einen Baumwalltunnel zu zahlen, weil er keine Autobahn ist, stattdessen soll eine 4. Elbtunnelröhre gebaut werden.
	Von der Behörde wird dennoch weiter an der Hafenquerspange geplant.
1990	werden die Wohngebiete auf der Veddel entlastet, indem die B4/75 von Wohnstraßen auf die Autobahn verlegt wird. Im Zuge dessen wird die A252 zwischen der A255 und der Wilhelmsburger Reichsstraße gebaut. Fortan erscheint die Hafenquerspange als Verlängerung der A252 zur A1.
1992	gelangt die HQS in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans und 1996 auch in das Transeuropäische Netz der EU. Die Finanzierung durch Bund oder EU ist damit aber nicht verbunden.
1998	wird mit einer Linienbestimmung begonnen. Die Alternativen sind damals – und 10 Jahre später wieder – „Nordtrassen“, „Südtrassen“ sowie eine Diagonale Ost und eine Diagonale West.
1999	In Wilhelmsburg verstärkt sich der Widerstand: „Zukunftsplan statt Autobahn“

1979 :

„Gewachsene Stadtteile sollen nicht durch Stadtautobahnen zerschnitten werden“

Hamburger Abendblatt, 2.10.1979

Hamburg will keine Stadt-Autobahn

Nur Osttangente soll gebaut werden

Eigener Bericht

ig. Hamburg, 2. Oktober

Gewachsene Stadtteile sollen nicht durch Stadtautobahnen zerschnitten werden. Die weitere Verstärkung des privaten Kraftfahrzeugverkehrs im Stadtzentrum muß unterbunden werden. Das sind die beiden wichtigsten verkehrspolitischen Entscheidungen, die die SPD-Fraktion in einer ganztägigen Beratung über den seit zwei Jahren diskutierten Flächennutzungsplan gefällt hat.

Die CDU hatte sich schon vor einer Woche gegen den Bau weiterer Stadtautobahnen ausgesprochen. Ein Sprecher der Opposition: „Wir sind eindeutig gegen eine Zerschneidung unserer Stadt.“

Auch die SPD-Fraktion räumt dem öffentlichen Nahverkehr in der Innenstadt Vorrang vor dem Individualverkehr ein. Dagegen sollen in den Außenbezirken die Belange beider Verkehrsarten sinnvoll aufeinander abgestimmt werden.

Folgende Stadtautobahnen will die SPD im Flächennutzungsplan streichen: die Kerntangente (von Horn bis Othmarschen), den Alsterhal-

genhorn bis zur Autobahn Hamburg—Flensburg) soll in gesamter Länge gebaut werden. Die Streichung der Kerntangente begründet die Fraktion mit dem Hinweis, nach dem Ausbauplan des Bundesfernstraßennetzes würde die Kerntangente frühestens 1990 gebaut werden können. Außerdem sei noch nicht bekannt, in welchem Umfang der Verkehr in schon vorhandenen Wohngebieten durch den Bau der Tangente entlastet würde und wie sich die Bundesautobahn „Westliche Umgehung“ auf den innerstädtischen Verkehr auswirke.

Für den südlichen Teil der Osttangente müsse der genaue Verlauf der Trasse noch geprüft werden. Durch geeignete Maßnahmen sollte die Bevölkerung vor Belästigungen sowie wie möglich geschützt werden. Die SPD-Fraktion hält es nicht für vertretbar, nur den nördlichen Teil der Osttangente (Ortsumge-

hung für Langenhorn/Fuhlsbüttel) zu bauen. Das würde für die Wandsbeker und Barmbeker Bevölkerung in den schon jetzt vorhandenen stark befahrenen Straßen eine nicht zumutbare Belastung bedeuten.

Für die „Westliche Umgehung“ soll es nach der Entscheidung der SPD-Fraktion in Altona keinen Zubringer geben. Sie ist sich jedoch im klaren darüber, daß im Bereich Ottensen eine Hauptstraßenverbindung geschaffen werden muß. Für die Verbindung Altona—Lurup soll eine U-Bahn-Trasse vorgesehen werden.



Die Karte zeigt die bisher geplanten Stadtautobahnen

Oggi

INFORMAZIONI
PER ITALIANI
IN AMBURGO

Vedi Pagina 4
Informationen für Italiener, Seite 4

Hennes Weisweiler:

Die Misere
der Fußball-
Trainer

Seite 18

Er wußte immer Rat

Waltherr von
Hollander
ist tot

Seite 5

Menschlich gesehen



Blumiges Familienleben

Ob ihn eilige Journalisten bedrängen oder Kameramänner des Fernsehens, ob er verlorengegangene Kinder trösten oder Besuchern den richtigen Weg zeigen mußte — nichts brachte Gerd Carlsson aus seiner gewichtigen Ruhe. Einen ganzen IGA-Sommer lang hat der 34jährige Amtsrat der Behörde für Ernährung und Landwirtschaft als Leiter der Presse- und Informationsstelle der Internationalen Gartenbau-Ausstellung den ständigen Durchgang durch die seeligen Überstunden. Nur um und wieder standen ihm die Schweßperlen auf der Stirn, aber das lag dann am Wetter.

05.03.12

(cc) Rothschild michael@rothschild.de

1979: Generalverkehrsplan

Führt eine Autobahn bald mitten durch den Hafen?

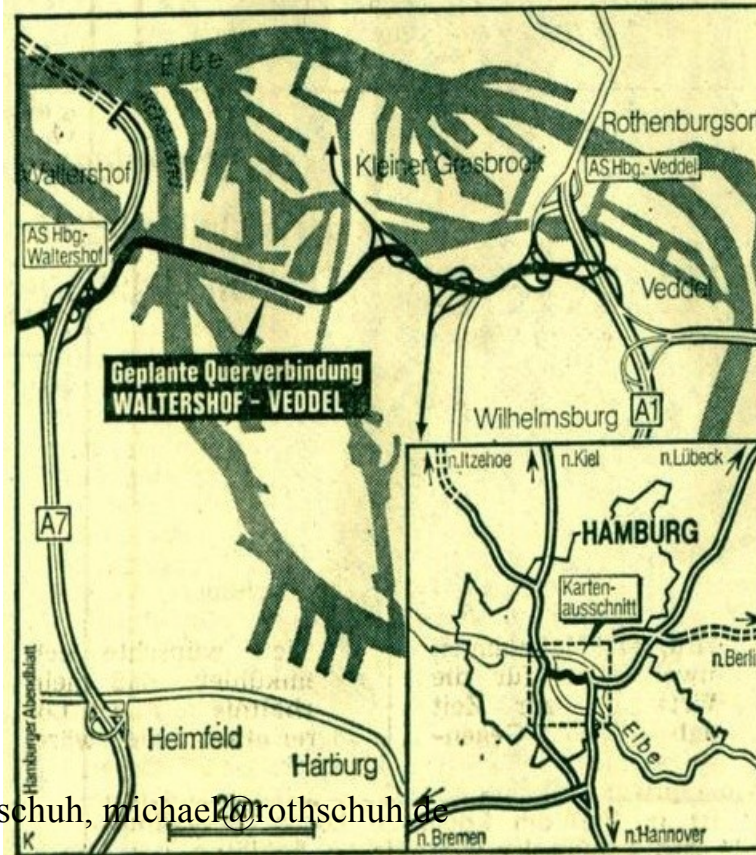
Eine Autobahnquerverbindung zwischen der A 1 (Hamburg — Lübeck) und der A 7 (Hamburg — Flensburg) von der Veddel nach Waltershof ist nicht länger Utopie; in der Baubehörde gibt es schon Pläne dafür.

Leitender Baudirektor Hans-Peter Siem präsentierte entsprechende Vorstellungen für die Autobahnquerverbindung durch den Hafen jetzt den Mitgliedern des Ortsausschusses Veddel — Rothenburgs-

ort, als er über die Ortsumgehung Veddel referierte. Sie würde ein Festpunkt der geplanten Autobahnquerrachse sein. Sinn dieser Ortsumgehung ist es, den Schwerlastverkehr aus der Veddeler Brückenstraße und benachbarten Wohnsiedlungen herauszuhalten.

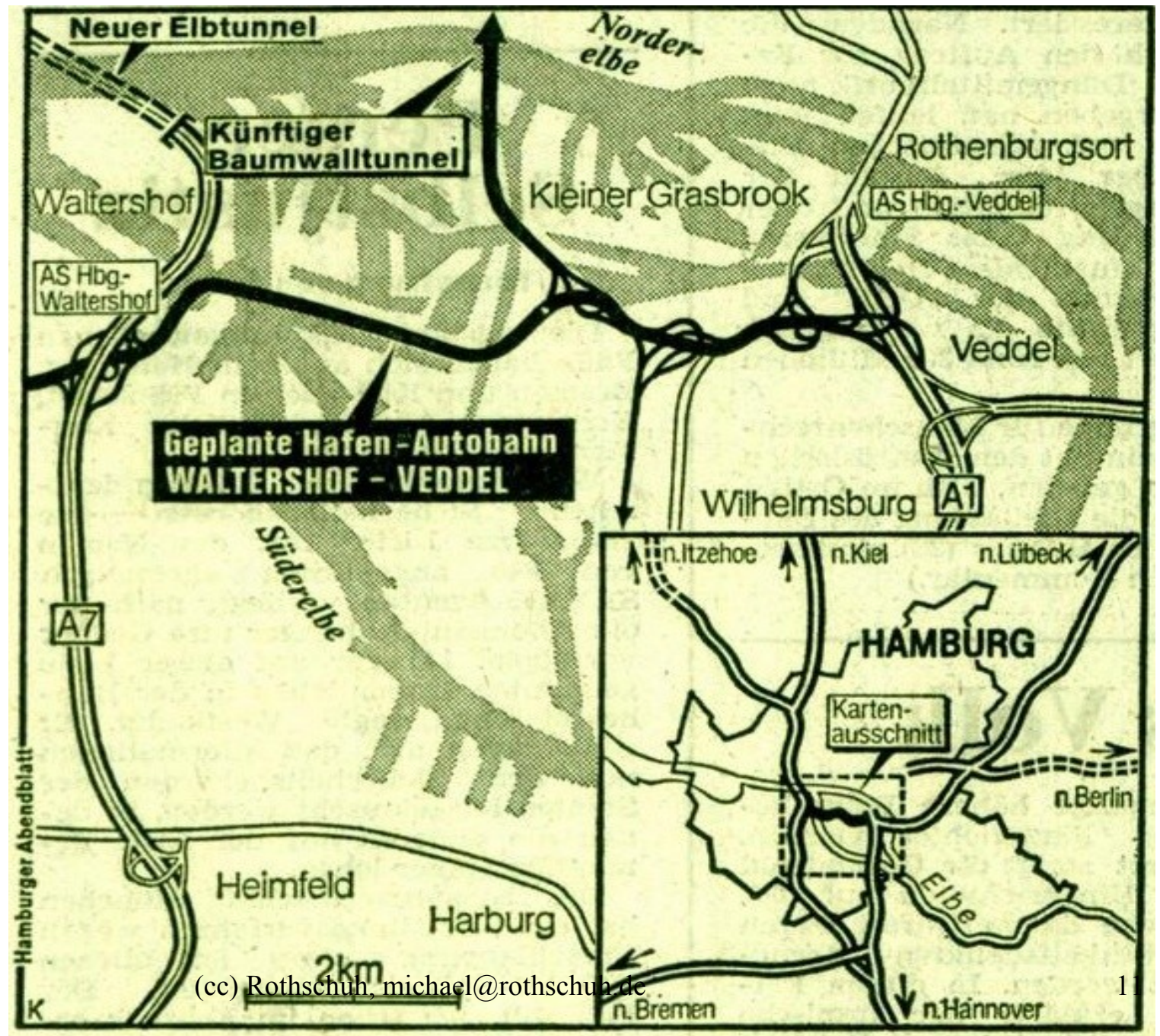
Die Anwohner der Veddeler Brückenstraße leiden, wie berichtet, besonders unter dem Verkehrslärm. Die Ortsumgehung Veddel, so Siem, würde die jetzigen Abfahrten Veddel und Georgswerder überflüssig machen. Statt dessen würde eine neue Abfahrt geschaffen, die auch Anschluß an die Wilhelmsburger Reichsstraße erhielte. Mit dem Bau könne etwa 1981 begonnen werden.

Käme es zu einer Verbindung zwischen den Autobahnen, müßte eine weitere Straßenverbindung über oder unter dem Köhlbrand geschaffen werden. Siem: „Ich könnte mir vorstellen, daß die Köhlbrandbrücke erweitert wird. Aber auch eine Untertunnelung wäre als Verbindung beider Freihafenteile möglich.“



Die Verbindung zwischen der Veddel und Waltershof

1979: „Hafen-Autobahn“ und „Baumwalltunnel“



13.8.1979 (HA)
Autobahn durch
Wilhelmsburg soll Ottensen
entlasten

Hamburgs Generalverkehrsplan in der Diskussion

„Der Schleichverkehr in Ottensen ist bald vorbei“

Altonas Bezirkschef Dr. Werner Maschek nimmt Stellung

Der vom Senat beschlossene Generalverkehrsplan (GVP), der nach neunjähriger Vorbereitung aus politischen Rücksichten fast alle brennenden Verkehrsprobleme Hamburgs ungelöst läßt, beschäftigt jetzt die sieben

Bezirke. Das Hamburger Abendblatt sprach bereits — wie berichtet — mit den Bezirksamtsleitern von Nord, Mitte und Eimsbüttel. Heute äußert sich Dr. Werner Maschek, der Bezirksamtsleiter von Altona.

„Die Verkehrsberuhigung von Ottensen“, sagt Dr. Maschek, „hat für unseren Bezirk überragende Bedeutung. Dabei hilft uns nun der GVP mit der angekündigten Hafenautobahn Georgswerder—Waltershof und dem geplanten Baumwall-Elbtunnel. Autobesitzer aus dem Harburger Raum werden später also nicht mehr wie heute von der Autobahnausfahrt Othmarschen durch Ottensen

zur City fahren, sondern ab Waltershof über die Hafenautobahn und durch den Baumwalltunnel.“

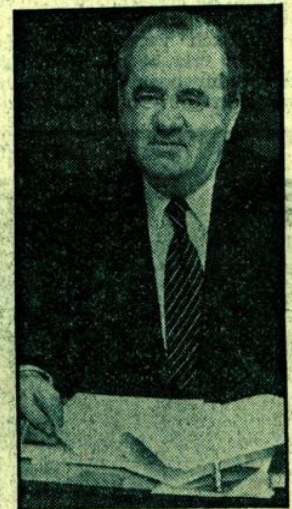
Mottenburg wird also tatsächlich verkehrsberuhigt — allerdings erst in etwa 20 Jahren. So lange dauern nämlich — wie Bausenator Volker Lange kürzlich erläuterte — Planung, Vorbereitung und Bau von Hafenautobahn und Baumwalltunnel. Die Mottener müssen sich

demnach noch bis zur Jahrtausendwende in Geduld fassen.

Eine spürbare Verkehrsberuhigung wird in Ottensen jedoch — so Dr. Maschek — schon in Kürze zu erwarten sein. Aus vielen engen Straßen in dichtbewohnten Vierteln soll der „Schleichverkehr“ herausgenommen und in wenigen breiteren Straßen „gebündelt“ werden. Außerdem will man die Behringstraße bis zum Lessingtunnel durchbrechen. Dieser Straßenzug soll dann dem Durchgangsverkehr bis zur Holstenstraße dienen. Vermutlich wird jedoch die Chemnitzstraße zwischen Max-Brauer-Allee und Holstenstraße ausgeklammert, weil sie verkehrsberuhigt werden soll. „Kein Hinderungsgrund für das ganze Vorhaben“, meint Dr. Maschek.

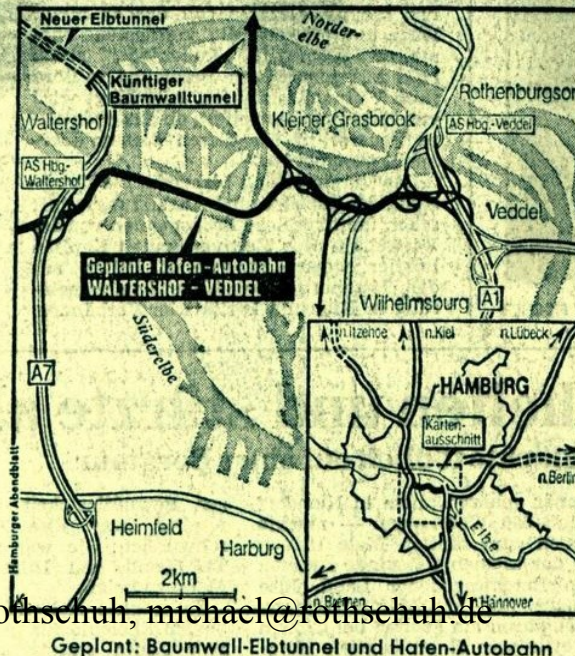
Der GVP berührt Altona im Gegensatz zu anderen Bezirken recht wenig. Trassen für seit langem geplante Straßen, die nun doch nicht gebaut werden wie im Bezirk Nord, gibt es in Altona nicht. Probleme zeichnen sich auch nicht bei der B 431 ab, der Risse-ner Umgehungsstraße. Über ihre Weiterführung Richtung Wedel ist jedoch noch nicht entschieden.

Eine vierte Röhre für den Neumühlener Elbtunnel ist — so Dr. Maschek — nicht aktuell, zumal ja der Baumwalltunnel als be-



Bezirkschef von Altona:
Dr. Werner Maschek

schlossene Sache gilt. Das bestätigt die Baubehörde, die sich jedoch die Möglichkeit einer vierten Röhre — mit zwei Fahrspuren — nicht verbaut hat. Übrigens ist bei Autofahrern, die von der Westautobahn zur City wollen, die Ausfahrt Othmarschen beliebter als die Ausfahrt Bahrenfeld. Dr. Maschek nennt den Grund: Von Othmarschen ist der Fahrweg zur City einfacher und schneller als von Bahrenfeld durch die Stressemannstraße, an der immer noch gebaut wird. hn.



Geplant: Baumwall-Elbtunnel und Hafen-Autobahn

Bürgerschelte für Hamburgs Bürgermeister in Wilhelmsburg

„Wir freuen uns, daß Sie endlich gekommen sind, nachdem wir seit Anfang Oktober auf Ihren Besuch gewartet haben.“ So begrüßte Günther Glatz, Vorsitzender des Bürgervereins der Elbinsel Wilhelmsburg und Sprecher der dortigen Bürgerinitiativen, gestern abend Bürgermeister Klaus von Dohnanyi vor Ort. Doch Freude kam in der überfüllten Aula des Berufsschulzentrums an der Dratelnstraße nicht auf. Seit seiner Amtsübernahme dürfte dem Bürgermeister nicht so viel Bürgerunmut begegnet sein.

Mit Pfiffen wurde der Senatschef schon empfangen. „Sie werden vielleicht bemerkt haben, daß die Wilhelmsburger Bevölkerung wenig Vertrauen in den Senat setzt“, sagte Bürgersprecher Glatz. Dohnanyi konnte es auf den ihn umgebenden Protestplakaten ablesen. „Katastrophenpolitiker auf den Müllberg der Geschichte“, hieß es da zum Beispiel. Der Bürgermeister wurde an seinen Amtseid erinnert und unter dem Gelächter des dichtgedrängten, tausendköpfigen Publikums gefragt: „Sie müssen sich doch etwas dabei gedacht haben, als Sie Mitglied im Ortsverein Wilhelmsburg Ihrer Partei geworden sind.“

Die Stimmung an Dohnanyis selbstgewählter politischer Basis ist, vorsichtig ausgedrückt, schlecht. Durchgehende Forderung der aufgebrachten Menschen aus Wilhelmsburg und Georgswerder: Unsere Stadtteile sind schwer genug belastet, irgendwann muß damit Schluß sein.

Bürgermeister Dohnanyi begründete seinen späten Besuch mit vorausgegangenen Prüfungen des Senats, damit er nun sagen könne: „was sein wird“. Als Ergebnis teilte er den Wilhelmsburgern mit:

- Künftig sollen weder Klärschlamm noch Hafenschlick nach Wilhelmsburg kommen. Das habe der Senat am Dienstagmittag beschlossen. Dohnanyi: „Der Vorgang um die Mülldeponie hat uns beeinflusst.“

- Bis der Lärmschutzwall an der Autobahn A 1 (Kirchdorf-Mitte/-Nord) soll kein Bauschutt verwendet werden, wenn es die Bürger nicht wollen.

- Die Autobahn-Querverbindung Walters-

1984: „Keine Autobahnquerverbindung“



Hautnahe Bürgerdiskussion: In Wilhelmsburg hatte Bürgermeister Klaus von Dohnanyi einen schweren Stand

● Die Autobahn-Querverbindung Walters-
hof/Veddel sei kein aktuelles Thema mehr.
Mit der Aufgabe des Planes, einen weiteren
Elbtunnel am Baumwall zu bauen, habe das
Projekt Querspange seine Dringlichkeit ver-
loren.

(ed) Rothschild michael@rothschild.de

1987 Veddel: B 4/75-Verkehr auf Autobahn verlagert



Verkehr: Das 240-Millionen-Ding von Veddel

Die Karte zeigt den Verlauf der neuen Umgehung Veddel. Derzeit läuft der Verkehr noch auf der bestehenden Strecke der A 255, während westlich davon die Verbreiterungen vorgenommen werden. Größte Brückenbauwerke sind die Unterführung des Georgswerder Bogens sowie eine 350 Meter lange Rampe für die sogenannte „Verkehrseinschleifung“ der Umgehung Veddel in Richtung Hamburg-Innenstadt. Ende 1988 sollen Verbreiterungen und Brücken soweit fertiggestellt sein, daß der Verkehr über die Westseite gelegt werden kann. Mit dieser Verschiebung kann der Verkehr in Richtung Süden von der Veddeleer Brückenstraße schon auf die Umgehung gelegt werden. Die neue Strecke soll auf der gesamten Länge beleuchtet werden. Und 27 Schilderbrücken zeigen den Kraftfahrern künftig den richtigen Weg

Zeichnung: KURTZ

Mit einem Aufwand von rund 240 Millionen Mark aus Bundesmitteln wird die Veddeleer Umgehung gebaut. Der Autobahnabschnitt A 255 soll den Tagespendlern zwischen Hamburg und Niedersachsen schnelleres Vorankommen garantieren und – als Harburger Ortsumgehung – für die Anwohner der Wilhelmsburger Reichsstraße sowie der Veddeleer Brückenstraße die Wohnqualität verbessern.

Immerhin rollen jetzt täglich rund 45 000 Fahrzeuge über die sechsspurige Veddeleer Brückenstraße (B 4/75) und stauen sich vor fünf Ampeln. Damit soll 1991, nach sieben Jahren Bauzeit, endlich Schluß sein. Bisher wurden schon 95 Millionen Mark für den Bau der „kreuzungsfreien“ Trasse ausgegeben.

Das Nadelöhr südlich der Neuen Elbbrücke wird vor allem von Lastwagen verstopft.

- Neue Umgehung soll Pendlern freie Fahrt garantieren
- Mehr Grün und besserer Lärmschutz für Wohngebiete

Rund 25 Prozent des Verkehrsaufkommens entfällt auf Lastwagen. Zum Vergleich: Auf Autobahnen beträgt der Lkw-Anteil sonst rund sieben Prozent. Aber durch die Hafennähe und das Zollamt ist Veddel zum Brennpunkt geworden, zumal der Fernverkehr vom Zollamt heute nicht direkt auf die Autobahn 255 einbiegen kann.

Seit Jahren besteht die Gefahr, daß die angrenzenden Wohngebiete zu Slums werden. Durch die Autobahn-Umgehung soll aus den lärmelastigen Straßen eine „grüne Oase“ mit Ahorn, Pappeln, Eschen, Ulmen und Weiden werden. Parkplätze, Spielzonen und kleine Parks sollen dazukommen. Der nördliche Abschnitt der Veddeleer Brückenstraße

soll sogar zur Sackgasse werden. Und im weiteren Verlauf wird die Straße von sechs auf zwei Fahrstreifen eingengt.

Allein 100 Millionen Mark verschlingen die Brückenbauwerke. Dazu gehören auch sieben Meter hohe Lärm- und Sichtschutzzäune, die zum Teil begrünt werden. Die Autobahnbrücke über den Müggelburger Zolllhafen wird durch eine zweite verbreitert.

Von der Norderelbbrücke bis zum Autobahndreieck Süd wird ein drei Kilometer langes Teilstück der A 255 verbreitert. Und 1500 Meter müssen neu gebaut werden, nämlich die „Querspange“ von der Wilhelmsburger Reichsstraße bis zur A 255. Wälle sollen die Autobahn von außen verstecken.

Die Projekt-Pläne liegen schon seit 1975 vor. Doch in der Bauphase macht der weiche, nachgiebige Marschboden den Ingenieuren schwer zu schaffen. Teure und zeitraubende Gründungstechniken sind erforderlich. Rund eine halbe Million Kubikmeter Marschboden mußten ausgehoben und durch die doppelte Menge Sand ersetzt werden.

Bereits im kommenden Jahr gibt es für die Autofahrer eine wesentliche Erleichterung, denn Richtung Harburg läuft der Verkehr dann nicht mehr über die Bundesstraßen 4 und 75, sondern über die neue Trassenführung der A 255.

Die neue Umgehung Veddel beginnt in der vierspurigen Wil-

helmsburger Reichsstraße, hinter dem Ernst-August-Kanal. Südlich der Bahnunterführung ist eine zusätzliche Trasse erforderlich, weil die beiden Richtungsfahrbahnen der Umgehung aufgespalten werden. Die Strecke führt dann vom Müggelburger Zolllhafen aus Richtung Osten. Verknüpft wird sie mit der A 255 über ein Autobahndreieck.

Es gibt Anschlüsse in Richtung Hamburg-Innenstadt, Lübeck/Berlin und Hannover/Bremen. Dabei muß die Anschlussstelle Georgswerder an die Umgehung Veddel, östlich der Bundesbahnlinie, verlegt werden. An der Peute wird eine Abfahrt für den Verkehr, der aus Süden heranrollt, gebaut.

Die Planer rechnen allein auf der Brücke über den Müggelburger Zolllkanal mit einer Belastung von 110 000 Fahrzeugen innerhalb eines Tages.

HEINER VON DER LADEN

1991: Stresemannstraße entlastet durch Hafenquerspange?

Fragen nach dem Tod von Nicola: Wie konnte das passieren? Was muß geändert werden?

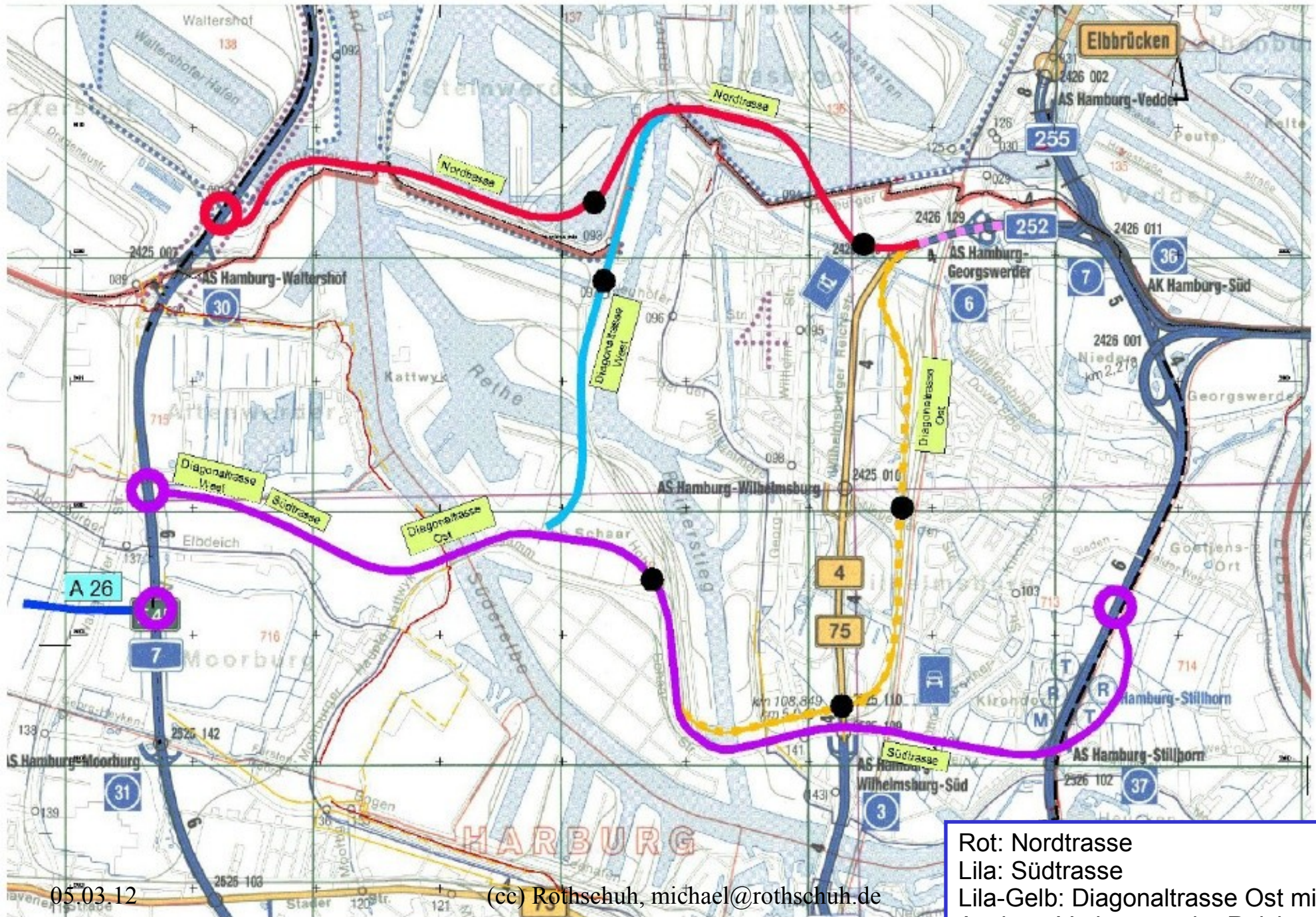
Angst vor der Stresemannstraße 6 Sekunden – der Countdown

„Nach Überzeugung der CDU ist eine Entlastung der Stresemannstraße nur zu erreichen, wenn die Verkehrsströme umgeleitet werden. "Dazu brauchen wir die Hafenquerspange vom Autobahndreieck Georgswerder nach Waltershof und den großen Ring um die Stadt", sagte der Bürgerschaftsabgeordnete Peter Tucholski.“

Ähnlich sieht es der Verkehrsexperte der SPD-



Welche Linie? Linienbestimmung ab 1998



Rot: Nordtrasse
Lila: Südtrasse
Lila-Gelb: Diagonaltrasse Ost mit
Ausbau+Verlegung der Reichsstraße
Lila-Blau-Rot: Diagonaltrasse West

Abbildung 1: Hauptvarianten der Linienbestimmung

1999: Linienbestimmung geplant HA 30.4.1999

Nach jahrelanger Vorbereitung steht der Plan für die Verbindung von A 7 und A 1. Kosten: 850 Millionen

Die Hafenquerspange kommt auf Stelzen

Ist das das Licht am Ende des Tunnels? Seit Jahrzehnten besteht und gefördert, hat die Bundesbehörde jetzt ihre Trasse für die sogenannte Hafenquerspange vorgestellt. Diese unter der Ortsumgehung A 252 laufende Autobahn soll die bestehenden Autobahnen A 7 und A 1 verbinden.

Das etwa sieben Kilometer lange Autobahnstück schließt bei Waltersdorf an die Elbtunnels autobahn (A 7) an, kreuzt den Köhlbrand auf einer parallel verlaufenden Brücke und verläuft dann zwischen zwei Brücken und mündet etwa in Höhe des Ernst-August-Kanals in die Umgehung Veddel und damit in die A 1 (Elbbrücke).

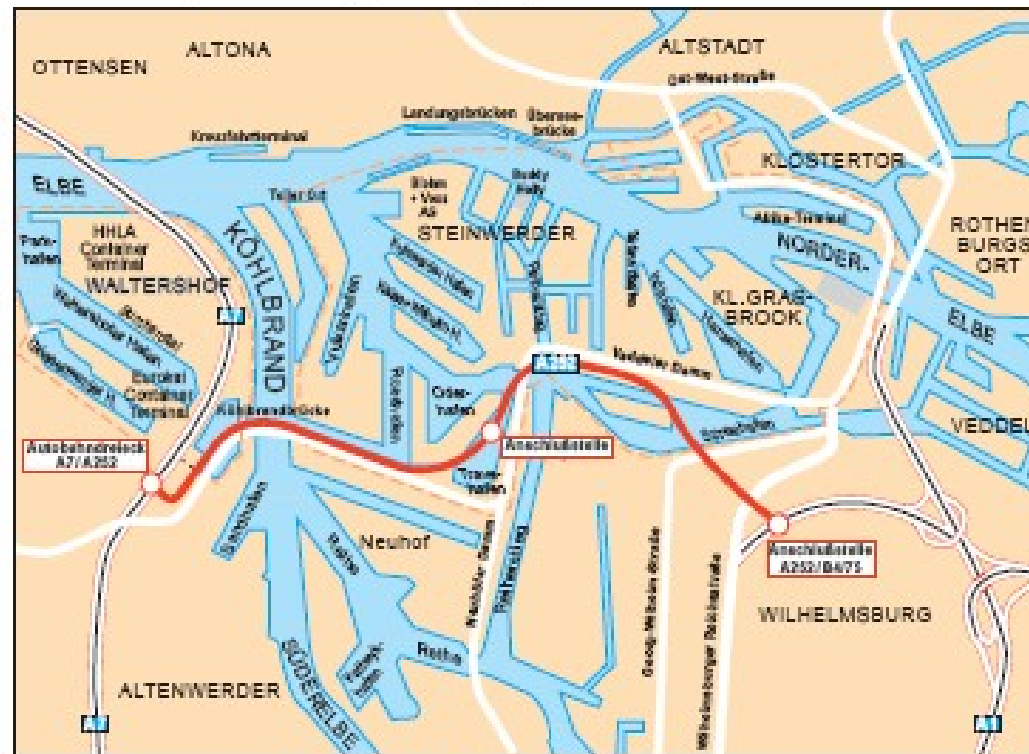
Ausgehend vom Köhlbrand verläuft die Trasse zunächst auf der Nordseite der Brückenpange, biegt dann nach Norden ab, überquert den Treiwaden, schwenkt bei der Elbschleuse nach Osten in Richtung Vedder Damm, um schließlich beim Brandenburger Ufer den Spreewaden in Richtung Umgehung Veddel zu kreuzen.

Bis auf ein kleines Stück vor der Umgehung Veddel wird die Hafenquerspange aufgeständert verlaufen. Zwar sind noch andere Trassenführungen untersucht worden, die jetzt vorgestellte „Nordtrasse“ ist jedoch im Hinblick auf Kosten und Umweltbelastung am vorteilhaftesten. Sie führt mit rund 600 Meter Abstand an der Wilhelmsburger Wohnbebauung um den Veddelstündchen vorbei.

Die Kosten, die bei der Fortschreibung des Bundesverkehrsbauplans 1992 für Bau und Grundstücksverkauf grob auf 515 Millionen Mark geschätzt wurden, liegen nach der Überarbeitung nun bei etwa 850 Millionen Mark.

Das größte Problem auf dem Weg zu einer Verwirklichung der Hafenquerspange ist für Bundesrat Eugen Wagner denn auch die Finanzierung. Früher seien sie vorwiegend einseitige Straßen aus Mitteln der Bundesländer entstanden, heute sei das nicht mehr selbstverständlich. Wagner hofft deshalb, daß die sehr weit gedehnte Planung der Hafenquerspange die Chancen für eine Finanzierung erhöhen werde.

Eine Änderung nächsten Jahres wird der Plan nun in den Hamburger Behörden abgestimmt.



Die Verkehrsplaner rechnen damit, daß die etwaige Trasse rund 60 000 Fahrzeuge, davon 18 000 Lastwagen, die neue A 252 groß benutzen.

Zeichnung: MICHAEL

Anschließend bekommt ihn der Bundesverkehrsminister. Möglicherweise läuft parallel dazu das Planfeststellungsverfahren.

Sollte der Bund Trassenführung und Finanzierung akzeptieren, könnten vier Jahre später die Bauarbeiten beginnen und nach weiteren sechs Jahren die ersten Autos fahren.

Hauptaufgabe der Hafenquerspange soll sein, den Verkehr über den innerstädtischen Stra-

ßenabschnitt und zu bündeln. Allen auf der Ost-West-Straße rechnen die Verkehrsplaner mit 7000 bis 8000 Fahrzeugen pro Tag weniger. Insgesamt sollen die Straßen nördlich der Elbe um 30 000 und südlich der Elbe im Jahr 2010 um 15 000 (unter anderem die B 71 durch Hamburg) entlastet werden.

Martin Kress, Leiter der Abteilung Verkehrsordnung, Schiffahrt und Hafen bei der Handels-

kammer Hamburg, sagte: „Wir freuen uns, daß die Planung der Hafenquerspange nun endlich konkret wird.“

Eine schnelle Verbindung zu seinem Hinterland in Mittel- und Osteuropa sei für den Hamburger Hafen lebenswichtig. Zudem erhöhe die neue Autobahn durch den Hafen die Ost-West-Straße und begünstige dadurch die Integration der geplanten Hafen-City in die übrige Stadt.

Hans Ludwig Geth, Vorsitzender im Unternehmensverband Hafen Hamburg, meinte, es sei äußerst wichtig, daß das Projekt „nach langem Anlauf jetzt in Gang kommt“. Man befürchte zwar keinen Zusammenbruch des Verkehrs im Hafen, aber die Verkehrsadern seien stark überlastet. Die vorgeschlagene Trassenführung sei „ein positives Signal und gut für die weitere Perspektive“.



Das größte Problem für Hamburgs Bundesrat Eugen Wagner ist die Finanzierung der neuen Hafenquerspange A 252 durch den Bundesverkehrsbauplan. Zwar kann er sich auch in der Finanzierung privater Engagements vorstellen, ist aber eher skeptisch, ob es auch funktionieren wird.

Foto: DAPF

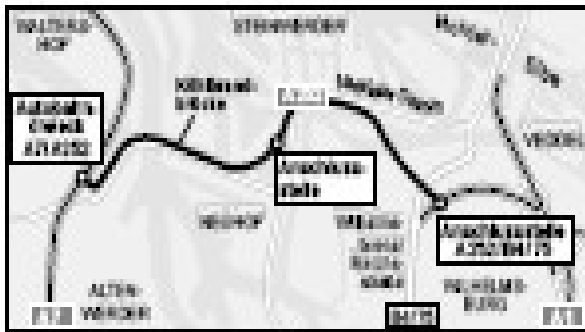


Die Hamburger Hafeneinfahrt würde eine Querverbindung zwischen den Autobahnen begünstigen. Hans Ludwig Geth, Chef im Unternehmensverband Hafen Hamburg, befürchtet ohne die A 252 auf den bereits schon überlasteten Straßen Staus und Verzögerungen.

Foto: HBB

2000: Protest hin zur Zukunftskonferenz

Protest-Parade gegen die Querspange



Die geplante Hafenspuranlage A 252 zwischen der Autobahn 1 und 7. Der Spinehafen, Wohnblocks und Sportplätze werden in ihrem Opferfallen.

Quelle: HANNO



Für die Lebensqualität in ihrem Stadtteil gingen gestern etwa 300 Wilhelmshager auf die Straße. Statt noch einer Autobahn im Viertel fordern sie einen Zukunftsplan.

Foto: BOLCHER

Wilhelmshagen: Bürgerinitiative will zusätzlichen Schwerverkehr verhindern

„Wir wollen nicht länger der Hinfahrt und der Abfallhaufen sein. Wir wollen leben. Wir wollen ein Teil von Harnburg sein.“ Auf der „Wilhelmshagen“

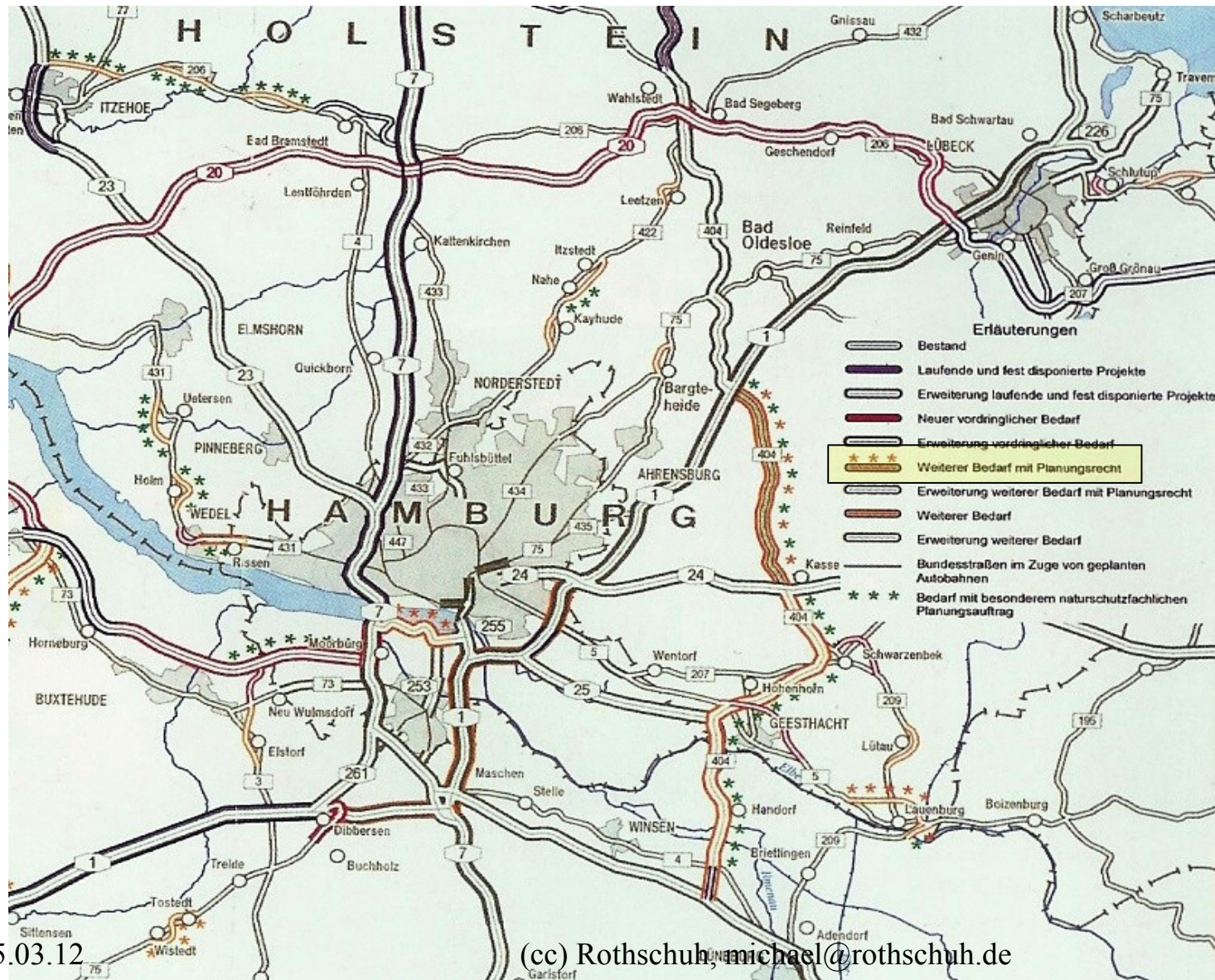
der A 7 erregt den Wilhelmshager Volkern. Der „Hafenspuranlage“ sollen statt Wohnhäuser, Sportanlagen und Wasserreue zum Dufel fallen. Die etwa

2001-2008 HAFENQUERSPANGE BEI SENATEN UNTER CDU-FÜHRUNG

2001-2008	
2003	Die HQS wird im Bundesverkehrswegeplan unter der Bundesregierung von SPD und Grünen zurück gestuft in den „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“: Die HQS darf geplant, aber in der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans nicht mit Bundesmitteln gebaut werden.
2004	Die HQS fällt auch aus dem EU-Leitschema des Transeuropäischen Netzes-Verkehr heraus. Dort ist als Ost-West-Verbindung eine A20 von Glückstadt mit einem Elbtunnel zur A7 und weiter zur A1 bei Lübeck vorgesehen.
2005	sieht die CDU-Regierung die Hafenquerspange als ein mögliches Großprojekt ihrer Privatisierungspolitik und beauftragt die stadteigene RealisierungsGEsellschaft (REGE) mit ihrer Planung als Public-Private-Projekt. Begründet wird das Projekt mit dem damals rapide steigenden Containerverkehr. Finanziert werden soll sie wesentlich durch eine Maut für PKW und LKW nicht nur auf der Neubaustraße, sondern auch auf den so genannten Ausweichrouten (u.a. Köhlbrandbrücke, Kattwykbrücke, ggf. Mengestraße usw.). Dafür wird vom Bund aus Forschungsmitteln eine „Machbarkeitsstudie“ in Auftrag gegeben, die 2008 ohne eine klare Empfehlung für eine solche Lösung abgeschlossen wird.
2005 / 2006	wird unter Leitung des Industrieverbands Hamburg eine Studie erstellt, die zum Ergebnis hat, dass eine HQS eine geringe Bedeutung zur Lösung von zukünftig erwarteten Problemen für den LKW-Verkehr im Hamburger Hafen hat im Vergleich zu technisch progressiven Maßnahmen, die einen Bruchteil der Kosten erfordern. http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06_lkw-verkehrsflussoptimierung_hamburgerhafen.pdf
2007	zeichnet sich ab, dass dieses PPP-Projekt – ebenso wie seine Vorbild „Herrentunnel“ bei Lübeck scheitern würde (zu hohe Gesamtkosten, zu hohe Mautgebühren, rechtliche Probleme der Bemautung von bereits existierenden „Ausweich“-Straßen).
2007	November; Auf einem „Labor Hafen-Logistik-Stadt“ der IBA-Hamburg werden erstmals Alternativen sowohl zu Autobahnplänen als auch zur bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße diskutiert.
2008	Januar wird das Scheitern der von der ReGe vorangetriebenen Planungen einer Nordtrasse bekannt gegeben (Kosten über 1 Mrd. Euro, mangelnde Verträglichkeit mit dem „Sprung über die Elbe“).
	Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg schlägt leistungsfähiges Hafen- und Elbinselnetz ohne neue Autobahnen vor. Die offiziellen Akteure aber verbleiben bei den Autobahnplanungen von 1998ff.:
05.03.12	- Die IBA-Hamburg will West-Diagonale vor (lila-blau-rot), verbunden mit Rückbau der Reichsstraße; - In der BSU wird an einer Ost-Diagonale (lila,gelb) und einer Südtrasse (lila) gearbeitet

(cc) Rothschuh, michael@rothschuh.de

2003: HQS im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ des Bundesverkehrswegeplans 2005-2015:
Es darf geplant, aber nicht mit Bundesmitteln gebaut werden..



2004/5:

HQS nicht im Leitschema des Transeuropäischen Netzes



2005/6: Industrieverband Hamburg: LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen,

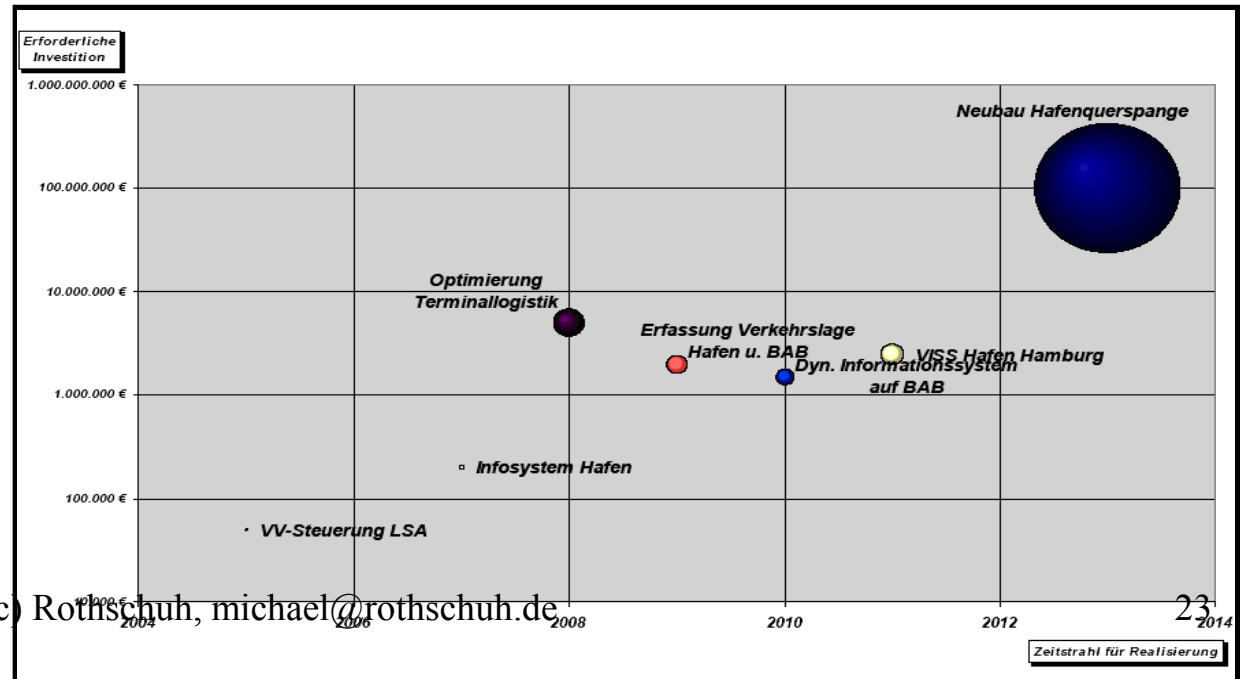
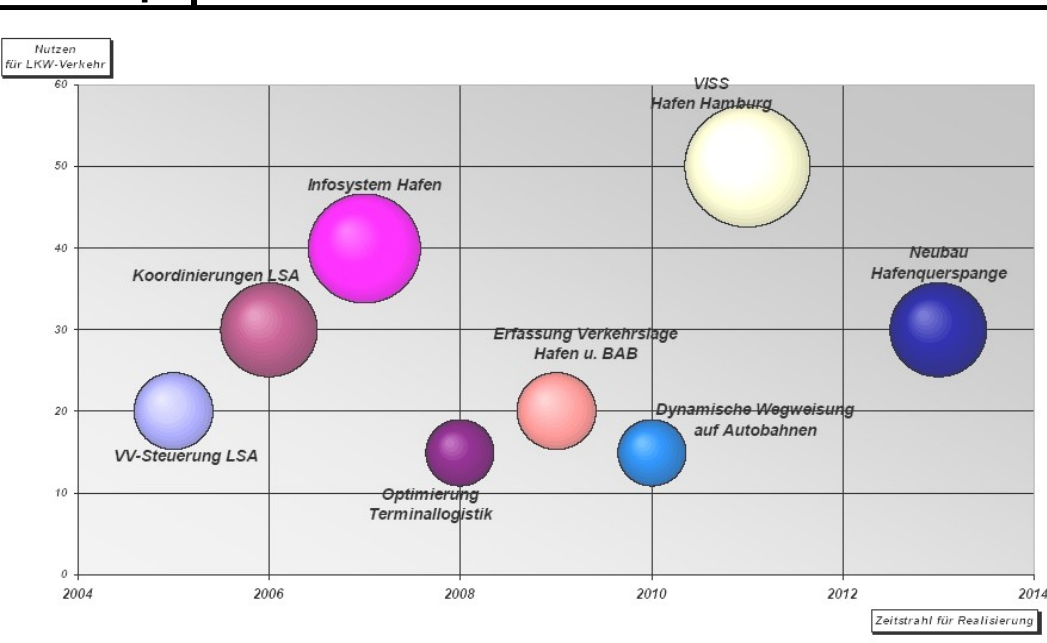
http://www.bdi-hamburg.de/files/11-05-06_lkw-verkehrsflussoptimierung_hamburgerhafen.pdf

Vorschlagsliste

	kurzfristig 2006 - 2007	mittelfristig 2008 - 2010	langfristig 2011 - 2014
	A	B	C
Infrastruktur 1	- Einbau von Induktionsschleifen, Detektoren - 24 Std. Zollabfertigung - Piktogramme für Ortsfremde - Notfallmanagement	- Bauliche Entflechtung von Zu- und Abfahrten zu Terminals - Wegfall Freihafenstatus - Reorganisation und Kapazitätsausbau des Schienensystems	- Hafenquerspange - A26 Elbquerung - 8-spuriger Ausbau Hamburger Autobahn
Informations- 2 und Steuerungssysteme	- VV-Steuerung LSA - Koordinierungen LSA - Informationssystem Hafen	- Dyn. Informationssystem an BAB - Erfassung Verkehrslage Hafen und BAB	- VISS Hafen Hamburg - Übergeordnete Steuerung der Netzknoten (Hafen, Stadt, BAB) bezogen auf LKW-Hafenverkehr
Transportketten 3 (Terminals, Fahrer, Verlader und Empfänger)	- Automatic Gates	- Optimierung Terminal-Logistik durch Gesteuerte Zu- und Abfahrten (Slots)	- Erweiterung der Abfertigungskapazitäten

2005/6

Studie zeigt: Hafenquerspange nützt wenig und kostet unendlich



05.03.12

(cc) Rothschuh, michael@rothschuh.de

23

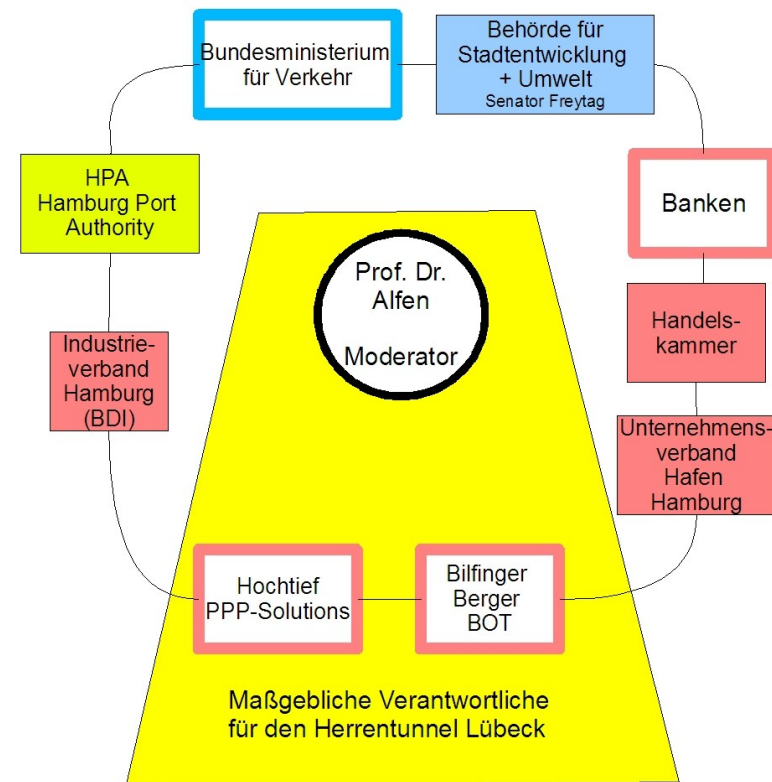
2006:

Senator Freytag: „*Entweder gibt es eine Maut-finanzierte Hafenquerspange oder es gibt sie jahrzehntelang garnicht*“ (24.5.2006)

Senat:

- HQS soll als das größte Hamburger PPP-Projekt gebaut werden nach dem Vorbild des Lübecker Herrentunnels (der sich bald als Pleite-Projekt erweisen sollte)
- Dazu soll nicht nur Maut auf der Hafenquerspange, sondern auch der Köhlbrandbrücke, und teilweise auch den Wilhelmsburger Straßen erhoben werden
- 2008 wird dieses Vorhaben stillschweigend begraben; die Untersuchung dazu ist nicht veröffentlicht worden (aber erhältlich beim Bundesministerium)

Expertenforum 25. April 2005
als Grundlage für PPP-Hafenquerspange



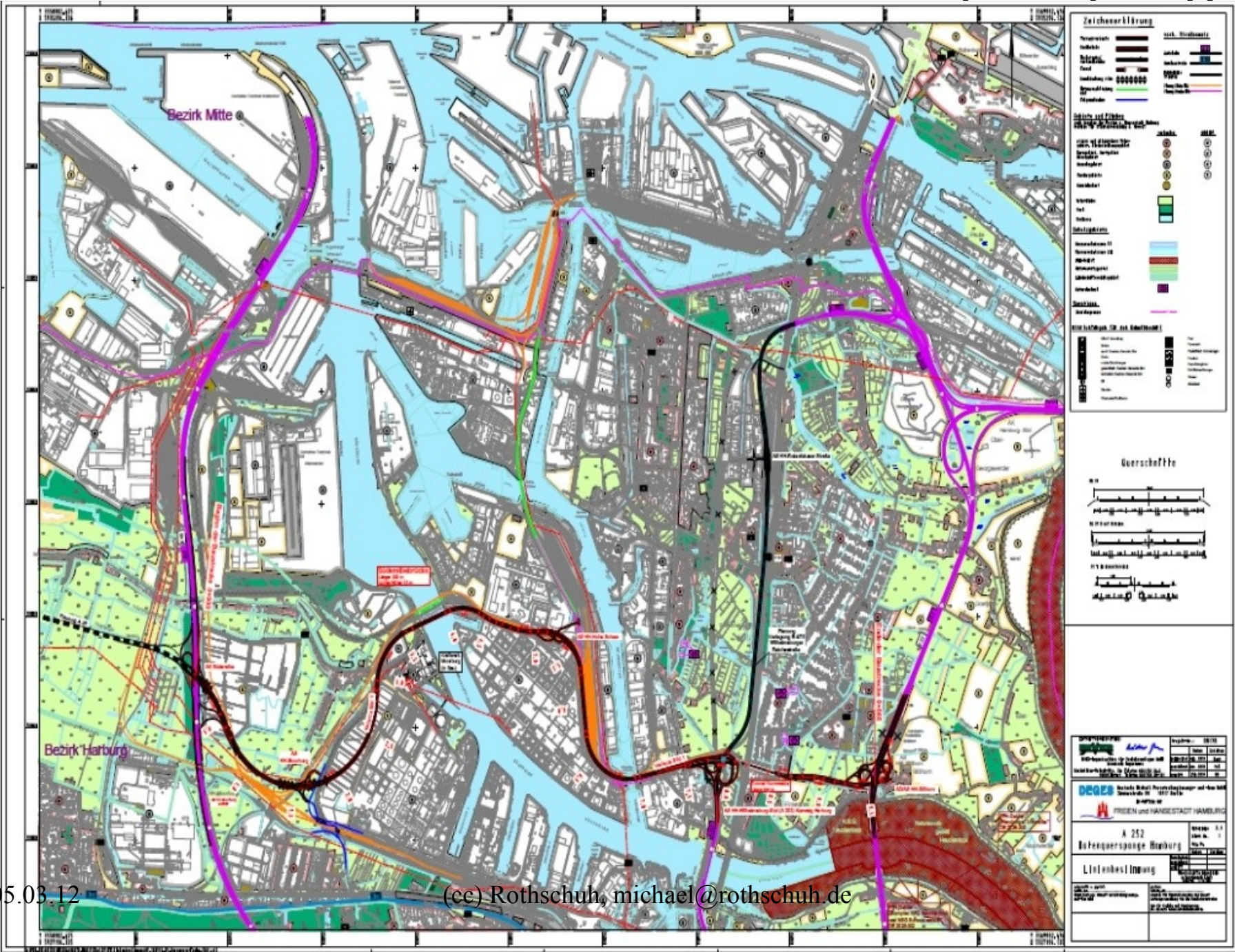
2008 HAFENQUERSPANGE BEIM CDU/GAL-SENAT

	2008
2008	April: Der Koalitionsvertrag (CDU-GAL) sieht vor
	„Hafenquerspange <i>Es sollen innerhalb von 3 bis 6 Monaten Lösungen für zwei Ost/West-Straßenverbindungen anhand folgender Kriterien geprüft werden:</i> <i>eine möglichst geringe finanzielle Belastung bei günstigem Finanzschlüssel Hamburg/Bund</i> • <i>verkehrliche Entlastung für Wilhelmsburg</i> • <i>sie dürfen dem Sprung über die Elbe städtebaulich nicht entgegenstehen</i> • <i>keine aufgeständerte Lösung über den Spreehafen</i> • <i>keine Zeitverzögerungen</i> • <i>Auswirkungen auf eine angestrebte Verlagerung oder Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße</i> • <i>Ausbaubedarf der Diagonaltrasse West</i> • <i>ökologische Aspekte der Trassenführungen</i> <i>Die GAL vertritt die Auffassung, dass bei zwei Straßen die Nordtrasse als ertüchtigte Stadtstraße und die Südtrasse als Autobahn aebaut wird.“</i>
2008	Die DEGES wird mit einer Neuplanung beauftragt. Sie sieht zunächst einen <u>Zweistufenplan</u> vor: 1. Ausbaustufe: Verlegung der WRS an die Bahn und Umwandlung in eine Autobahn 252 2. Ausbaustufe: HQS zwischen der A7 und der Wilhelmsburger Reichsstraße/A253
2009	4. März: Senator/in Hajduk (GAL) und Gedaschko (CDU) stellen ausgewählten Pressevertretern die von der DEGES erarbeitete Südtrasse vor.
	Juni: Projektstudie der DEGES zur Hafenquerspange ist zugänglich: http://www.planenimdialog.de/Behoerdenmaterial/beh_material.htm

2009 HAFENQUERSPANGE BEI GAL- VERKEHRSSENATORIN HAJDUK

2009-2010	
2009	15. September Scoping Termin. Darin äußert die IBA Hamburg erstmalig Kritik an den Plänen für eine neue Quer-Autobahn: „Fehlender Nachweis der verkehrlichen Notwendigkeit. Es ist bis heute nicht deutlich gemacht geworden, in welchem Maße die HQS ‚hausgemachtem‘ Verkehr von Wilhelmsburg, dem Hafenverkehr und schließlich überregionalem Autobahnverkehr dient, der mit Wilhelmsburg nichts zu tun hat. ...Es geht um den Lückenschluss zwischen A 26/A 7 im Westen und A 1 im Osten. <i>Es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Lückenschlüsse im Autobahnnetz dürfen also nicht in besiedeltem Gebiet gesucht werden, und erst recht nicht in einem so vorbelasteten Gebiet wie Wilhelmsburg und auf einer bei aller Vorbelastung empfindlichen Insel.“</i>
2009	November: Resümee der Bürgergruppen aus Wilhelmsburg und Moorburg im Beteiligungsprozess <i>„Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Autobahn durch den Hafen und die Elbinseln (so genannte Hafenquerspange). Ihr Schaden überwiegt einen möglichen Nutzen.</i> • <i>Eine Ost-West-Autobahn entlastet die Hamburger Innenstadt nicht.</i> • <i>Die für 2025 angenommenen Verkehrsverhältnisse erfordern nicht den Bau einer neuen Autobahn (HQS).</i> • <i>Eine Ost-West-Autobahn ist für den Hafenverkehr nicht notwendig, sondern es gibt Alternativen mit einer stadtverträglichen Optimierung der vorhandenen Straßen.</i> • <i>Eine Ost-West-Autobahn schließt keine Autobahnnetzücke. Eine Umfahrung über Maschen bzw. Kaltenkirchen (A20) ist stadtverträglicher und zugleich zumutbar.</i> • <i>Eine Ost-West-Autobahn belastet ganz Hamburg und vor allem Bostelbek, Moorburg und die Elbinseln mit erheblichem zusätzlichem Verkehr und damit auch mit zusätzlichem Lärm, CO2 und Feinstaub.</i> • <i>Eine neue Autobahn ist wirtschaftlich nicht vertretbar, bringt geringen Nutzen für die Benutzer und großen Schaden für die Umwelt und die AnwohnerInnen.</i> • <i>Ohne den Nachweis der unabwiesbaren Notwendigkeit, darf es keine Weiterführung der Planungen für eine Autobahnauerspange geben.“</i>
2010	23. Februar: Senat beschließt Antrag auf neue <u>Linienbestimmung</u> für die HQS auf der Trasse Süd 1

Linienbestimmte Trasse der Hafenquerspange



2011FF: HAFENQUERSPANGE BEI SPD-SENAT

2011	2011, März: Die <u>Linienbestimmung auf der Linie Süd 1</u> erfolgt durch den Bundesverkehrsminister
2011 / 2012	Mittel im Haushalt 2011/2012 der Freien und Hansestadt Hamburg für Honorare, Ingenieur- und Dienstleistungen, die von der Stadt vergeben werden (also nicht Kosten der Behörde selbst und keine Baukosten): den Neubau der A26 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis Autobahndreieck Hamburg- Süderelbe) 2,8 Mio. Euro die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße 4,0 Mio. Euro die Entwicklung der Konzepte zur Hafenquerspange (A 26; AD Hamburg-Süderelbe bis AS Hamburg-Stillhorn) 8,6 Mio. Euro
2012	Hamburger Abendblatt, 6.2.2012: Wirtschaft fordert neue Trasse für Hafenquerspange. Nördliche Variante der Hafenquerspange parallel zur Köhlbrandbrücke scheint wieder denkbar. Eine leistungsfähige Verbindung wird gefordert. „Wir brauchen dort eine leistungsfähige Verbindung als Ersatz für die Köhlbrandbrücke“, sagt Gunther Bonz, Generalbevollmächtigter bei Eurogate und Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg.“

Position der Handelskammer

Die Handelskammer stimmt der Südtrasse zu, nachdem sie lange die Nordtrasse gefordert hat. Die Vorbehalte aber sind erkennbar sowohl in dem Text, als auch der Skizze, die offenbar auf Nordtrasse und Ostdiagonale ausgerichtet ist.

„Mit unserer Zustimmung zur Südtrasse verbinden wir die Forderung nach einer anforderungsgerechten Weiterentwicklung der heutigen Haupthafenroute einschließlich einer Erneuerung der Köhlbrandbrücke mit der dann erforderlichen Durchfahrtshöhe, sobald diese aus bautechnischen Gründen erforderlich wird.“

Die etwa 8 Kilometer lange Hafenquerspange ist dringend erforderlich, weil

- der Hafen bei einem Wiederanziehen der Weltwirtschaft und damit weiter zunehmenden internationalen Handelsströmen ernsthafte Verkehrsprobleme drohen. Wenn wir das Wachstumspotenzial des Hamburger Hafens nicht verschenken wollen, so kann dies nur funktionieren, wenn wir die Infrastruktur anforderungsgerecht ausbauen.

- die Hafenquerspange ein Baustein für einen Autobahnring darstellt. Eines der größten infrastrukturellen Defizite der Metropolregion ist der fehlende Autobahnring um Hamburg. Mit einer Verbindung zwischen A 1 und A 7 im Hafengebiet wäre hierzu ein erster Schritt getan.“



http://www.hk24.de/standortpolitik/verkehrsnetze/ueberregionale_verkehrsinfrastruktur/strasse/368944/hqs.html , Download 16.2.2012

2000: Linienbestimmungsverfahren
 2005: Bund bestimmt auf Antrag des Senats Linie auf Nordtrasse
 -2008: ReGE plant Varianten der Nordtrasse

2012: Bonz (Unternehmerverband Hafen Hamburg) schlägt Nordtrasse vor

1-5/2008:
 IBA will
 Diagonaltrasse West
 und Sperrung der
 Reichsstraße

2008:
 DEGES plant
 Diagonaltrasse
 Ost, ab 2009
 WRS und HQS
 getrennt.

2010: Senat (Hajduk) will Südtrasse
 2011: Bund bestimmt Linie auf Südtrasse

05.03.12 (cc) Rothschuh, michael@rothschuh.de

Rot: Nordtrasse
 Lila: Südtrasse
 Lila-Gelb: Diagonaltrasse Ost m

Abbildung 1: Hauptvarianten der Linienbestimmung

05.03.12

(cc) Rothschuh, michael@rothschuh.de