

KLEINE GESCHICHTE DER HAFENQUERSPANGE

1939ff Autobahn durch Wilhelmsburg als Teil einer Ringautobahn

1939 Reichsautobahn-Ringe um Berlin und Hamburg

1943 Im Schulatlas ist geplante Autobahn durch Reiherstiegviertel eingezeichnet.

(Ring „um Hamburg“ auch Autobahnen durch Billstedt, Bahrenfeld und Wilhelmsburg)

1970ff Diskussion um Generalverkehrsplan mit Stadtautobahnen

1970 Planungen für eine Autobahn von Stade bis zur A1 am Südrand des Harburger Hafens

1973 Stadtautobahnplanungen kreuz und quer durch Hamburg (u.a. unter der Alster, Zuschüttung des Isebekkanals, Altona-Anschluss an A7)

1973 Widerstand gegen Stadtautobahnen „Eine Autobahn mitten in der Stadt - ihr spinnt ja“.

1974 Fertigstellung Köhlbrandbrücke und Elbtunnel A7

1979ff. Hafenspange als Entlastung der Hamburger Innenstadt

1979 Planung „Hafen-Autobahn“ (Georgswerder und „Baumwalltunnel“, Widerstand aus Wilhelmsburg

1979 Autobahn durch Wilhelmsburg soll Ottensen und Stresemannstraße entlasten

1984 „Keine Autobahnquerverbindung“ – Zusage des Bürgermeisters von Dohnanyi

1987 Veddel B 4/75-Verkehr auf Autobahn A252 verlagert

1993 Hafenspange im Bundesverkehrswegeplan „vordringlichen Bedarf“

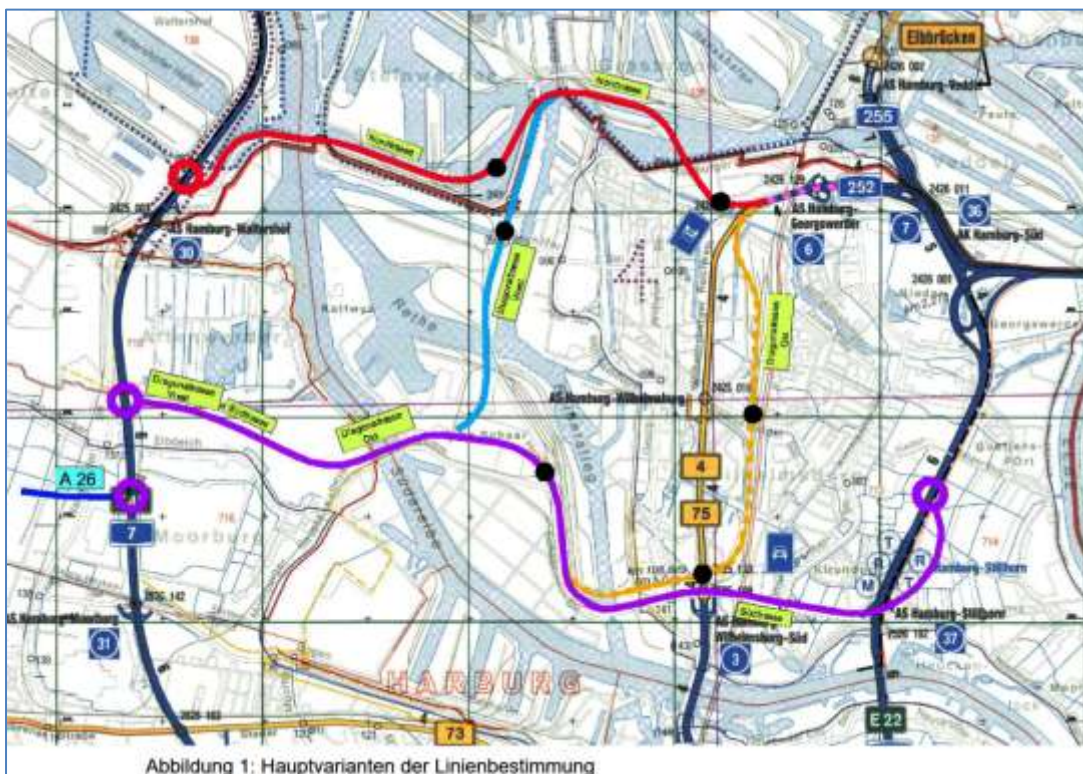
1998-2002 Diskussion um Linienbestimmung in Hamburg

1999 Machbarkeitsstudie zur Privatfinanzierung Anschubfinanzierung >65% notwendig, aber nicht zulässig

2001 Zukunftskonferenz Wilhelmsburg legt Alternativen zur HQS vor.

2003 Hafenspange im Bundesverkehrswegeplan „weiterer Bedarf mit Planungsrecht

2002-2005 Linienbestimmung durch den Bund auf der Nordtrasse¹



2005ff. Hafenspange mit Privatfinanzierung zur Bewältigung des „Containerbooms“

2005 Prognose des Senats² für 2015 ca. 18,1 Mio. TEU (Ist 2015 8,9 Mio. TEU), Baubeginn geplant 2010

¹ Skizze in: Bürgerschaftsdrucksache 8/7723 vom 11.1.2008

² Bürgerschafts-Drucksache 18/3226 vom 22.11.2005

„Aus hamburgischer Sicht ist die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens dadurch völlig unstrittig, dass die zukünftige stürmische Entwicklung des Hafens speziell im Containerverkehr nur dann problemlos bewältigt werden kann, wenn die HQS spätestens 2015 dem Verkehr zur Verfügung steht.“

2005/6 Industrieverband Hamburg LKW-Verkehrsflussoptimierung im Hamburger Hafen Hafensperspannung nützt wenig und kostet viel.

2007 Hamburg erwirbt anteilig DEGES zum Erreichen hoher Akzeptanz der Planungen beim Bund und vor Ort, zunächst bei A7 sodann anderen Infrastrukturprojekten

2008 (Januar) CDU-Senat will neue Linienbestimmung

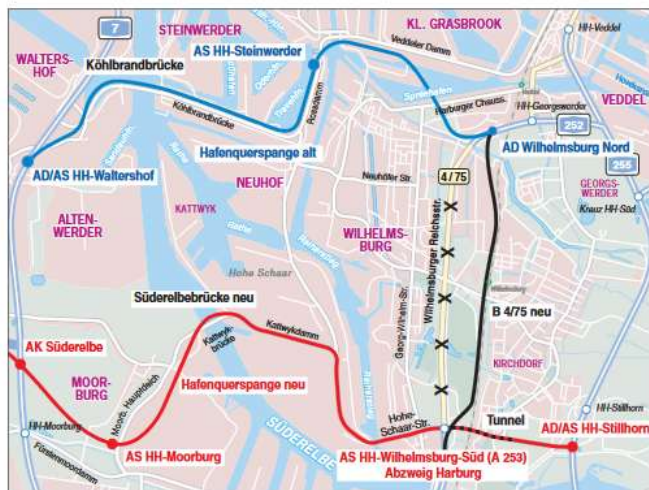
2008 CDU-Grüne-Senat gibt DEGES Planungsauftrag für Fernstraßen im Hamburger Süden

2008 (August) Machbarkeitsstudie empfiehlt auf der Nordtrasse mautfinanzierte HQS mit Sperrung der Köhlbrandbrücke für LKW>12t und 50% Anschubfinanzierung durch den Bund

2009ff. Planung der Südtrasse der HQS

2009 DEGES Projektstudie zur Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) und Hafensperspannung

2009 (März) Planung Senatorin Hajduk (Grüne) zu HQS und WRS³



In den Plan wurde die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße schon aufgenommen.

GRAFIK: MICHAELIS

2009 (4.4.) Große Demonstration gegen Hafensperspannung

2009 (Oktober) Finanzierungsvereinbarung zur WRS zwischen Bund und Hamburg

2010 Beantragung der Linienbestimmte Süd-Trasse der Hafensperspannung

2011 Planfeststellungsverfahren WRS

2013 SPD-Senat Anmeldung der Hafensperspannung in der Südtrasse beim Bundesverkehrswegeplan 2030

2013 Planfeststellungsbeschluss WRS, Baubeginn Bau bis 2019 (geplant war bis 2013)

2016 HQS als A26 im Bundesverkehrswegeplan Vorrangiger Bedarf

2017 Planänderung A26-West, Planfeststellungsverfahren

Michael Rothschuh, 20.2.2017

³ Skizze aus: Hamburger Abendblatt 5.3.2009