

INDUSTRIE

INDUSTRIE
VERBAND
HAMBURG



EXTRA

INFRASTRUKTUR

Liebe Leserin, lieber Leser,
im Süden Hamburgs betreibt Shell sein weltweites Forschungszentrum für Mobilität sowie ein Terminal für die Versorgung mit Mineralölprodukten weit über Norddeutschland hinaus. In beide haben wir jüngst erheblich investiert. Die A26 wird auf beide Standorte Auswirkungen haben und ist mit erheblichen Herausforderungen für ihren sicheren und künftigen Betrieb verbunden. Wir sind uns der Bedeutung der A26 bewusst und werden eng mit den Beteiligten zusammenarbeiten, um eine tragfähige Lösung zu finden.



Stijn van Els
Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutsche Shell Holding GmbH



Hafenpassage 2025

Blick auf die neue A 26 Ost an der AK-HH Süderelbe, wenn der erste Bauabschnitt im Westen fertiggestellt ist. Die A7 verläuft hier in horizontaler Richtung (DEGES-Grafik).

Michael Westhagemann, IVH-Vorsitzender: „Unser IVH bringt die Interessen der Industrie am Trassenverlauf der A 26 Ost aktiv und effektiv ein.“



Bundesminister Alexander Dobrindt hat am 16. März 2016 die neue Autobahnquerverbindung im Hafen im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf verankert. Damit steht der Zeitplan für den Bau der als „Hafenpassage Hamburg“ bezeichneten und als „Hafenquerstange“ bekannten Strecke. 2025 soll der Verkehr über die neue Trasse zwischen A1 und A7 rollen. Für die Gesamtinvestitionskosten sind knapp 900 Mio. Euro veranschlagt.

Zukunftsprojekt A 26 OST in Zahlen

DEGES

Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 der Projektmanagementgesellschaft des Bundes DEGES beziffern die Auslastung der neuen A 26 Ost mit voraussichtlich bis zu 60.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden. Der LKW-Anteil werde dabei um 25 Prozent betragen, erwartet die DEGES. Auf der 1974 eröffneten Köhlbrandbrücke liegt der LKW-Anteil heute bei 40 Prozent, bei 35.000 Fahrzeugen pro Tag.

Um das wachsende Verkehrsaufkommen im Hafengebiet aufnehmen zu können, wird die A 26 Ost

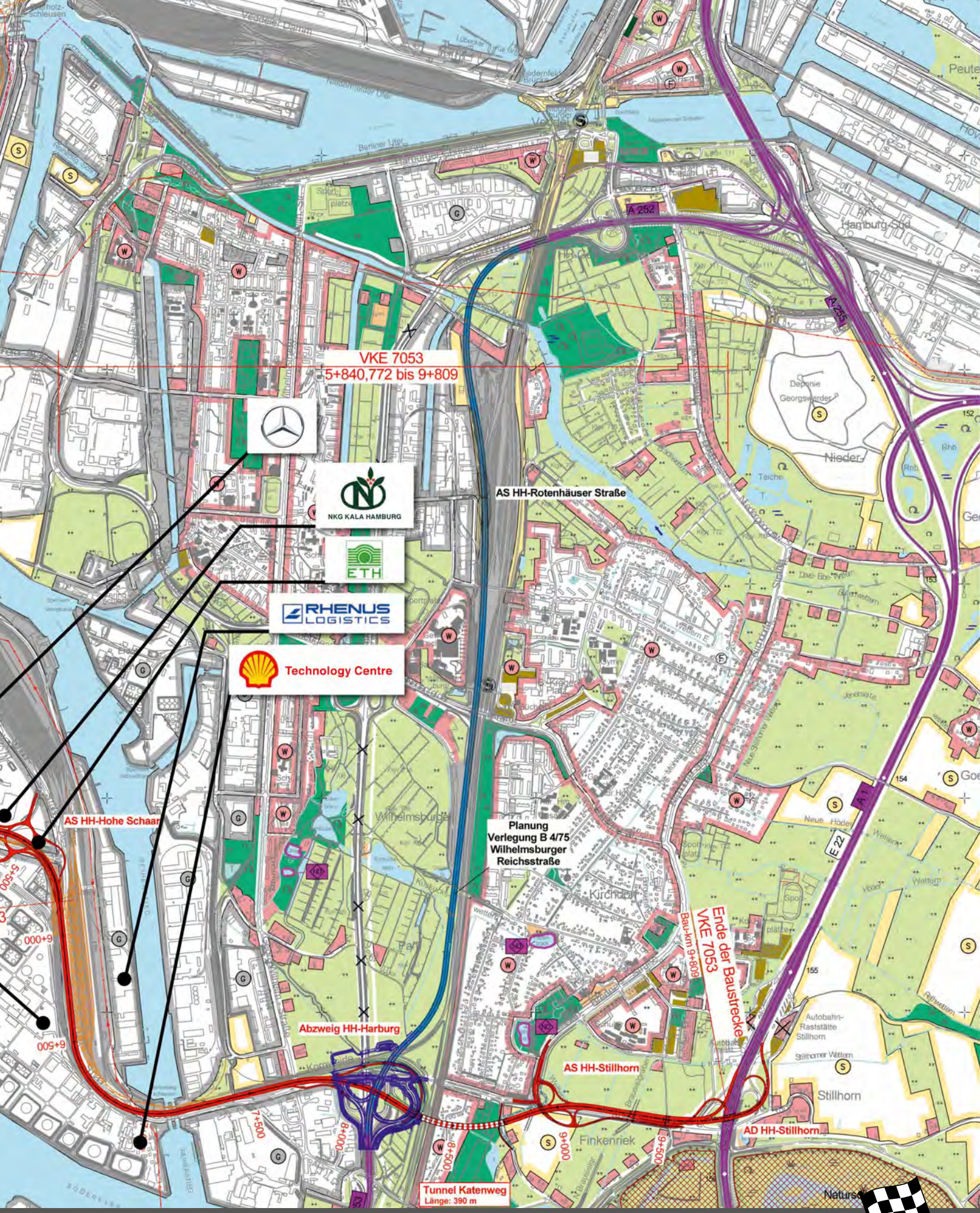
als zusätzliche Autobahnquerverbindung die Anschlussstellen AK Süderelbe im Westen mit AD Stillhorn im Osten verbinden. Die neue Strecke wird auf fast 10 km Gesamtlänge vierspurig gebaut werden. Drei Autobahn-Anschlüsse sind vorgesehen: AS HH-Moorburg, AS HH-Hohe Schaar und AS Stillhorn. Der Baubeginn für den ersten Bauabschnitt im Westen ist für 2019 geplant. 2025 soll die Freigabe für den Verkehr erfolgen.

Die Trassenführung wurde bereits am 15. Februar 2011 festgelegt. Nach der Kabinettszustimmung am 3. August 2016 für die Hafenaubahn A 26 Ost im „vordringlichen Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan, folgen nun die Ausbaugesetze.



DEGES-Prokurist Bernd Rothe sagte vor Unternehmern am 16.9.2016 in Hamburg: „Die A 26 wird das neue Leuchtturmprojekt für Hamburg und die Region nach der A 7. Die Hafenpassage Hamburg bündelt den weiträumigen Hafenverkehr und verbessert die Erreichbarkeit sowie die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens. Gleichzeitig entlastet sie die innerstädtischen Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen.“





— 2018 — — 2019 — — 2020 — — 2025 — —

DEGES-Ablaufplanung:
Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt beginnt: AS HH-Hafen-Süd bis AS HH-Hohe Schaar.

Planfeststellungsverfahren für den 3. Bauabschnitt beginnt: AS HH-Hohe Schaar bis AD-Stillhorn (A 1). Vergabeverfahren für 1. Bauabschnitt beginnt.

Baubeginn für 1. Abschnitt im Westen! Vergabeverfahren für 2. Bauabschnitt beginnt am Jahresende, für den 3. Bauabschnitt in 2021.

Fertigstellung A 26 Ost: Freigabe der gesamten neuen Hafenpassage für den Verkehr.

GEMEINSAM FÜR UNTERNEHMER

Gemeinsam mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg begleiten wir aktiv den Planungsprozess. Dafür sind wir in intensiven Gesprächen mit den Unternehmern vor Ort, dem Hamburger Senat und nicht zuletzt mit der DEGES.



Matthias Bätjer
Geschäftsführender Gesellschafter
ETH Umwelttechnik GmbH



Die Verkehrslage auf Hamburgs Straßen stellt ein seit Jahren zunehmendes und aufwendiges Hindernis für die Wirtschaft dar. Für die Metropolregion sind daher neue Verkehrsverbindungen unbedingt erforderlich und zu begrüßen, so auch die dringend benötigte Ost-West-Achse der A26.

Belange der von dem Streckenverlauf betroffenen Unternehmen müssen dabei berücksichtigt und adäquate Standortverlagerungen durch die Stadt gewährleistet werden, damit Allgemeinwohl nicht zu Lasten einzelner Betriebe geht.

Arnold G. Mergell
Geschäftsführender Gesellschafter
HOBUM Oleochemicals GmbH



Die Realisierung der A 26 Ost (Hafenquerspange) ist eine längst überfällige Infrastrukturmaßnahme, da sie insbesondere die Hafen- und Wirtschaftsverkehre zwischen A 7 und A 1 bündeln und so zu einer erheblichen Entlastung des südlichen Stadtgebietes führen wird.

Die konstruktive Begleitung des Verfahrens durch den IVH ist von großer Bedeutung für die Harburger Industrie und daher gut und wichtig.



Hubertus Ritzke
Geschäftsführer Wallmann & Co.
(GmbH & Co. KG)



Die Firma Wallmann ist ein auf Schwergut und Projektladung hochspezialisiertes Hamburger Umschlagsunternehmen und auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen. Mit der A 26 Ost entsteht eine neue Autobahnverbindung, die auch den speziellen Anforderungen für Großraum- und Schwertransporte gerecht wird und insgesamt einen reibungslosen Zu- und Abfluss des Hafenvverkehrs sicherstellt.

Damit die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur nicht zu Lasten von Unternehmen an der Trasse geht, haben sich der UVHH und der IVH früh und aktiv in den Planungsprozess eingeschaltet. Das begrüße und unterstütze ich.

INITIATIVE

Initiiert vom IVH trafen sich der IVH-Vorsitzende Michael Westhagemann und der Vorsitzende des Unternehmensverband Hafens Hamburg (UVHH) Gunther Bonz mit den Staatsräten Dr. Rolf Böisinger (Wirtschaft) und Andreas Rieckhof (Verkehr) zu einem Spitzengespräch über das Zukunftsprojekt A 26 Ost. Auszüge daraus:

Zur Bedeutung der Hafenuferspange:

WESTHAGEMANN: Industrie und Hafenuferspange brauchen diese Autobahnverbindung dringend, um die zunehmenden Zulieferverkehre und Gütertransporte im Hafengebiet abzuleiten. Die neue Querverbindung wird die alte Köhlbrandbrücke entlasten und helfen, Staus zu verringern. Allerdings darf die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur nicht zu Lasten der Unternehmen an der Trasse gehen.

BONZ: Der Unternehmensverband Hafens Hamburg spricht sich seit Jahrzehnten für die Notwendigkeit einer Hafenuferspange aus. Die A 26 Ost bündelt den Ost-West-Verkehr und verbessert die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens. Damit ist sie neben dem zurzeit laufenden Ausbau der A 7 eines der wichtigsten Straßenbauprojekte für die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens.

RIECKHOF: Die A 26 Ost Hafenuferspange schafft einen wichtigen Lückenschluss im norddeutschen Fernstraßennetz und hat für Hamburg und seinen Hafen eine große Bedeutung. Sie wird weiträumige und hafenspezifische Verkehre in Ost-West-Richtung bündeln und bisherige Strecken als redundantes System entlasten. Jahrzehntelang hat sich die Politik in Hamburg und im Bund für die A 26 eingesetzt, ihre Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans bestätigt ihre Bedeutung. Das ist eine große Chance!

Zum Planungsprozess:

WESTHAGEMANN: Seit Anfang des Jahres sind wir zu dem Thema mit den Unternehmern, Senat und DEGES intensiv im Gespräch. Wir nehmen Hinweise auf und bündeln Interessen, damit im Dialog mit den Planern Lösungen für die Unternehmen gefunden werden. Das gilt für die Bauphase und natürlich auch für die Zeit danach.

DR. BÖSINGER: Die Unterstützung durch Industrie und Hafenuferspange als Schlüsselbereiche unserer Wirtschaft ist wichtig für die erfolgreiche Realisierung der A 26. Der begonnene Dialog zwischen den Verbänden IVH und UVHH und ihren Mitgliedsunternehmen mit Politik und DEGES ist dabei der richtige Weg. Mit kooperativen Ansprechpartnern für die Interessenlagen vor Ort kann ein breiter Konsens für die Autobahn erzeugt werden – gerade mit denjenigen, die am dringendsten auf eine optimierte Anbindung des Hafens warten.

BONZ: Bereits 1939 präsentierten unsere Vorfahren erste Pläne eines südlichen Autobahnringes in Hamburg, dessen Realisierung jetzt in greifbare Nähe gerückt ist. Mit der Aufnahme der A 26 Ost in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und der Kabinettsbeschlüsse ist eine Finanzierung gesichert. Die Planung und Umsetzung des technisch sehr anspruchsvollen Projektes wurde an die DEGES und damit in professionelle Hände übergeben.

WESTHAGEMANN: Die Industrie im Verlauf der neuen Strecke muss Spielräume für Zukunftsentwicklungen behalten. Damit meine ich Flächen für Werkserweiterungen und Rücksicht auf Abstandsgebote.

Zur Interessenvertretung von Industrie und Hafenuferspange im Planungsprozess:

RIECKHOF: Die Umfeldverträglichkeit der Autobahn nehmen wir sehr ernst. In dem Gebiet sind nicht nur Siedlungs- und Naturräume zu beachten, sondern auch bedeutende Industriestandorte. Mit allen Betroffenen suchen wir frühzeitig in der Planung den Austausch, um gemeinsam optimale Lösungen zu unterschiedlichen Fragen wie Flächeninanspruchnahme, technische Gestaltung und verkehrliche Erreichbarkeit zu finden. Dabei geht es nicht nur um das endgültige Bauwerk, sondern wir wollen auch die Bauphase akzeptabel für alle Anlieger gestalten.

Zu den Kosten:

DR. BÖSINGER: Der Bund trägt die Kosten für Bau- und Grunderwerb, die mit Preisstand 2014 auf rund 900 Mio. Euro ermittelt wurden. Die Planungskosten übernimmt Hamburg gemäß gesetzlicher Regelung. Mit der Planung und Realisierung der A 26 hat Hamburg die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) beauftragt. Die Stadt Hamburg verantwortet die Planung und steht ebenfalls als vermittelnder Ansprechpartner zur Verfügung.



Andreas Rieckhof (v.l.),
Michael Westhagemann,
Dr. Rolf Böisinger,
Gunther Bonz

at sag-
it beim
ied.
mir? Al-
eber was
spiel? Skate-
wäre die
er zu einem
Die Junge-
kelnd auf dem
mpste sie hin-
albrecht im Fuß-
frustrierte Bald-
gipsbein im Roll-
rhyth: Der Verband
es passt zum Beant-
Freundinnen schä-
ein biss-



1. Informationsveranstaltung für Unternehmer am 16. September

Gemeinsam mit dem UVHH veranstaltete unser IVH für Unternehmer am Trassenverlauf der A 26 Ost in Waltersdorf, Wilhelmsburg und Moorburg ein erstes Informationsgespräch am 16. September im IBA-Dock auf der Veddel.

Neben den Spitzen unserer Verbände, nahmen die Hamburger Staatsräte für Wirtschaft, Dr. Rolf Böisinger, und für Verkehr, Andreas Rieckhof, sowie Vertreter der DEGEGES teil. Michael Westhagemann begrüßte zu dem Unternehmerversprech. Anschließend betonte UVHH-Präsident Gunther Bonz die Bedeutung eines reibungslosen und möglichst zügigen Planungsprozesses für den Hafen.

DEGEGES-Prokurist Bernd Rothe (im Foto links) präsentierte Streckenverlauf, Bauabschnitte und Kostenrahmen des Vorhabens und sagte: „Wir begrüßen ausdrücklich die Unterstützung der Verbände zur Realisierung dieses anspruchsvollen Projekts. Der Aufruf, Einzelinteressen gegenüber dem Interesse am Gesamtprojekt zurück zu stellen, ist ein gutes Signal, auf dem sich aufbauen lässt.“



NOCH FRAGEN?

IVH-Dialogangebot an Unternehmer: Wenn Sie Fragen oder Hinweise für unsere Arbeit haben, bitte sprechen Sie uns an oder schreiben Sie uns.



Ansprechpartner zum Thema Hafenspanne A 26 Ost:
Christian Bartsch
 Mitglieder-Service/
 Industrieflächenmanagement
 IVH Industrieverband Hamburg e. V.
 Kapstadtring 10, 22297 Hamburg
 Tel.: (040) 6378 4141
 Mobil: 0175 668 4168
 christian_bartsch@bdi-hamburg.de

IMPRESSUM

Herausgeber: Industrieverband Hamburg e. V. (IVH), Landesvertretung Hamburg des Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI), Kapstadtring 10, 22297 Hamburg, Tel.: (040) 6378 4120, Fax: (040) 6378 4199, www.bdi-hamburg.de
Redaktion: Mario C. Spitzmüller (Leitung, VisDP. und Fotos), Tel.: (040) 6378 4142, mario_spitzmueller@bdi-hamburg.de
Fotos: IVH oder anders bezeichnet, Shutterstock, Planungsgrafiken und Übersichtskarte: DEGEGES GmbH
Gestaltung: SPIDER DESIGN GmbH • **Druck:** Klingenberg & Rompel, Hbg.

