

Umbau Autobahndreieck Hamburg-Nordwest A 7 / A 23

Stand: Februar 1987
Maßstab 1:2 500



- Autobahn
- Stadtstraße
- Böschung (Wall oder Einschnitt)
- Randstreifen, Ausgleichsfläche Grün
- Standstreifen
- Graben, Entwässerung, Rückhaltebecken
- Fußweg, Radweg
- Lärmschutzwand
- Widerlager, Stützwände
- K 22.78 Kunstbauwerk

Die gegenwärtige Situation

Im Autobahndreieck Hamburg-Nordwest zweigt die hier beginnende Bundesautobahn A 23 von der durchgehenden Bundesautobahn A 7 ab. Südlich des Autobahndreiecks war 1985 der werktägliche Verkehr auf der A 7 auf durchschnittlich 108.000 Kfz/Tag angestiegen. Auf diesem höchstbelasteten Abschnitt sind außerdem wegen der Verflechtung der Verkehrsströme in nördlicher Richtung zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Stellingen und dem Autobahndreieck unverhältnismäßig viele Fahrstreifenwechsel zu verzeichnen. Das Autobahndreieck ist derzeit als Gabelung zweier Autobahnen ausgebildet. Eine Eckverbindung mit den Fahrrichtungen A 7 Nord – A 23 und A 23 – A 7 Nord fehlt jedoch. Der Übergang von der A 7, nördlicher Ast, zur A 23 und umgekehrt ist nur auf dem Wege über das Stadtstraßennetz möglich. Dabei ist auf den Stadtstraßen zwischen der AS Hamburg-Eidelstedt (A 23) und der AS Hamburg-Schnelsen (A 7) bzw. der AS Hamburg-Schnelsen-Nord eine Strecke von 2,8 km bzw. 3,6 km zurückzulegen. In das Autobahndreieck Hamburg-Nordwest ist die AS Hamburg-Eidelstedt (A 23) so eingebunden, daß die A 23 und der südliche Ast der A 7 erreicht werden können. Es fehlt jedoch auch hier die Verbindung zum nördlichen Ast der A 7, so daß der Verkehr aus dem Raum Hamburg-Eidelstedt die nördliche A 7 erst über die Anschlußstellen in Schnelsen erreichen kann. Das hat eine erhebliche Belastung der Holsteiner Chaussee (Ortsdurchfahrt der B 4) und der Oidesloer Straße (Ortsdurchfahrt der B 432) zur Folge und wirkt sich negativ auf die Qualität der Verkehrsabwicklung und die städtebauliche Situation in Schnelsen aus.

Das Umbau-Ziel

- Mit dem Umbau sollen die folgenden Ziele erreicht werden:
- Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere des Verflechtungsverkehrs auf der A 7.
 - Zusätzliche Verknüpfung der Autobahnen A 7 und A 23 durch eine Eckverbindung.
 - Zusätzliche Anbindung der Anschlussstelle Hamburg-Eidelstedt an den nördlichen Ast der A 7.
 - Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation in Hamburg-Schnelsen durch Verlagerung von Durchgangsverkehr von den Stadtstraßen (Oidesloer Straße/Holsteiner Chaussee) auf die Autobahnen A 7 und A 23.
 - Errichtung von Lärmschutzanlagen (Wälle und Wände) im Bereich des Autobahndreiecks.
 - Landschaftsästhetische Einbindung des Autobahndreiecks entsprechend den angrenzenden Nutzungen.
 - Ökologisch und biologisch fachgerechter Ausbau der Entwässerungsanlagen der Autobahn.

Der Umbau

- Die genannten Ziele sollen durch folgende Umbauten verwirklicht werden:
- Herausnahme der Fahrtrichtung Nord von der A 7 zur A 23 auf eine neue Rampe nach rechts (statt wie gegenwärtig nach links) und Unterführung dieser Rampe unter die A 7. (Die A 7 wird entsprechend angehoben.) Dadurch wird die Zahl der Verflechtungsvorgänge um rund 40% reduziert.
 - Herstellung der Eckverbindung durch Neubau der Rampen 4 und 1 sowie der Rampe 5. Die Rampen 6 und 7 werden neu geführt und durch einen Trennstreifen gesichert. Von der A 23 zur A 7 wird der Eckverkehr über die Rampen 6 und 5 geführt, dabei wird die Holsteiner Chaussee gekreuzt.
 - Die Holsteiner Chaussee und damit das städtische Straßennetz wird mit dem nördlichen Ast der A 7 durch den Bau der Rampen 4, 1 und 3 sowie der Rampe 5 zusätzlich verknüpft.
 - Im Rahmen des Um- und Ausbaus werden an der Anschlussstelle Hamburg-Eidelstedt die vorhandenen Rampen nördlich der A 23 aufgehoben und durch die Rampen 2 und 3 ersetzt. Die Überführung Duvenacker wird nach Osten verlängert und der Duvenacker verlegt, der Amerkamp neu angeschlossen.
 - Zur Abschirmung der Wohngebiete westlich der A 7 und nördlich der A 23 werden Lärmschutzwälle errichtet. Das Wohngebiet westlich der A 23 zwischen Holsteiner Chaussee und Duvenacker wird durch Lärmschutzwände an der A 23 und an der A 7 abgeschirmt.
 - Entsprechend den Ergebnissen der landschaftsplanerischen Untersuchung werden die Randzonen und Freiflächen des Autobahndreiecks durch Geländemodellierung und abgestufte Bepflanzung der umgebenden Landschaft angepaßt. Das anfallende Niederschlagswasser wird über drei Rückhaltebecken geklärt den Vorflutern zugeleitet.

Die Bauzeit

Mit den ersten Bauarbeiten wird in der 2. Jahreshälfte 1987 begonnen. Die Bauzeit beträgt etwa 4 Jahre. Während der gesamten Bauzeit wird der Verkehr im Autobahndreieck aufrechterhalten.