



# A7 DER ZUKUNFT

**Ausbau der Bundesautobahn A7**

**Vom Autobahndreieck Hamburg-Nordwest bis Autobahndreieck Bordesholm**



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur



Hamburg



Schleswig-Holstein  
Der echte Norden

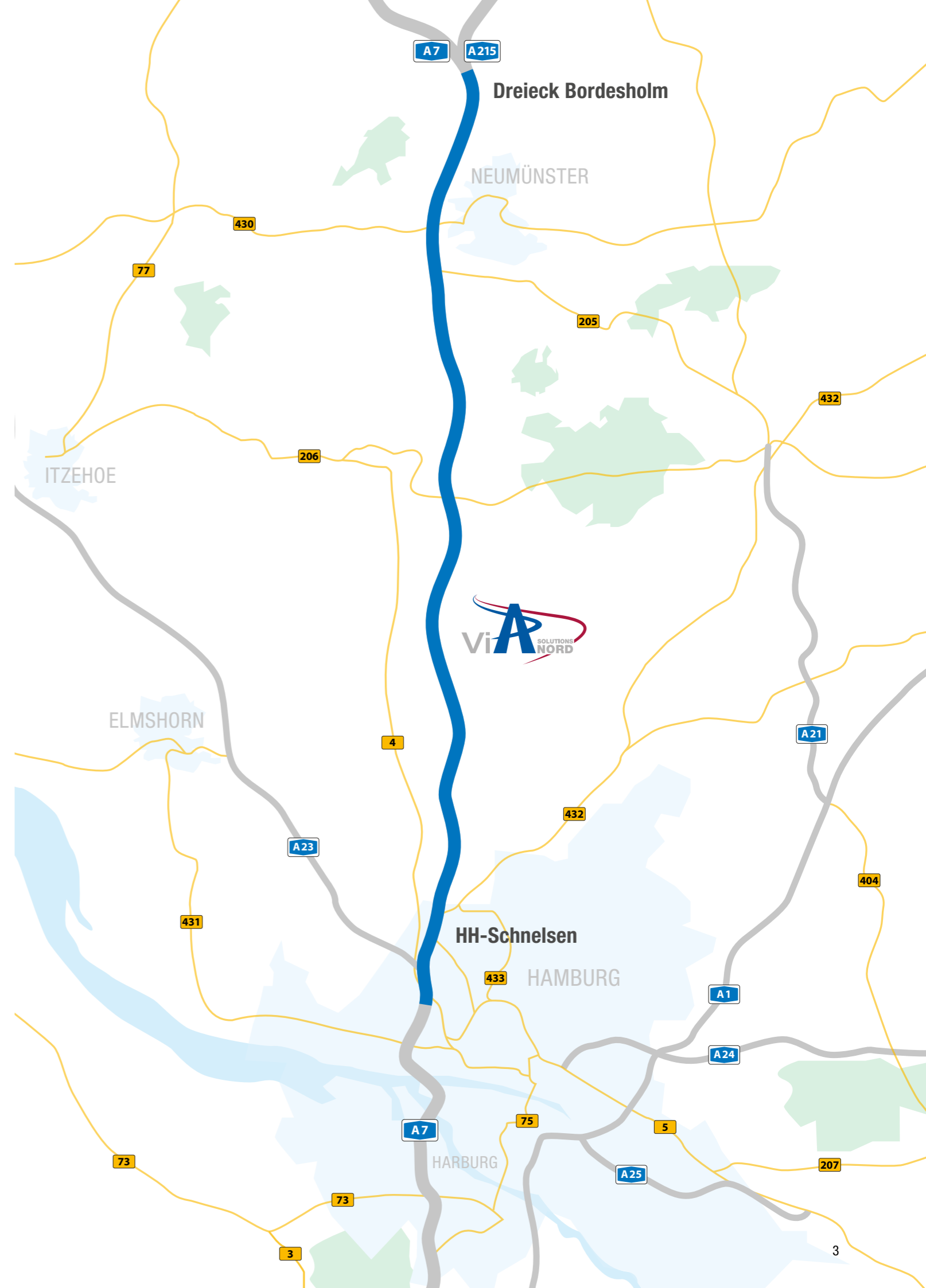
**DEGES**





**Von November 2014 bis Dezember 2019 wurde die Bundesautobahn A7 zwischen Hamburg und Bordesholm auf einer Streckenlänge von 65 Kilometern sechsstreifig ausgebaut.**

**Der Ausbau der Bundesautobahn A7  
vom Autobahndreieck Hamburg-Nordwest bis  
Autobahndreieck Bordesholm im Überblick.**





**Technische Meisterleistung:  
der Tunnel Schnelsen**



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9	KAPITEL 5	
Die Auftraggeber	12	Umwelt- und Naturschutz	87
KAPITEL 1		KAPITEL 6	
Tunnel Schnelsen schafft Lebensqualität für Anwohner	19	Neue Autobahnmeisterei für die A7 der Zukunft	103
KAPITEL 2		KAPITEL 7	
Lärmschutzmaßnahmen für Mensch und Umwelt	33	Inbetriebnahme der A7	113
KAPITEL 3		Danksagung	123
Breitere und sichere Fahrbahndecken aus Beton für die neue A7	51	Impressum	124
KAPITEL 4			
Neue Autobahnbrücken für den Norden	63		



## Vorwort



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Ausbau der Bundesautobahn A7 auf einer Länge von rund 65 Kilometern zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und dem Autobahndreieck Bordesholm in Schleswig-Holstein gilt als eines der größten Infrastrukturprojekte in Deutschland. Bei laufendem Verkehr wurde die A7 von November 2014 bis Dezember 2019 auf sechs und in einem Hamburger Teilstück auf acht Fahrstreifen ausgebaut und ein 560 Meter langer Lärmschutzdeckel im Hamburger Stadtteil Schnelsen errichtet.

Der Ausbau, die Finanzierung, der Betrieb und die Erhaltung der A7 erfolgen im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) zwischen der DEGES als Auftraggeberin und der Projektgesellschaft Via Solutions Nord als Auftragnehmerin. Die DEGES vertritt hierbei die Interessen der Auftragsverwaltung der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein sowie der Bundesrepublik Deutschland. Die Projektlaufzeit erstreckt sich über 30 Jahre bis ins Jahr 2044.

Wir möchten Ihnen mit diesem Buch zur „A7 der Zukunft“ einen Eindruck vom Verlauf der Arbeiten geben: vom Bau von 65 Kilometern Autobahn mit 73 Brückenbauwerken, vom Neubau zweier Grünbrücken für freien Wildwechsel über die A7, von der Errichtung von 12 Kilometern Lärmschutzwänden und dem Umbau von zehn Rastanlagen.

Der Hamburger Abschnitt war innerhalb des ÖPP-Projektes eine der ambitioniertesten Planungs- und Bauaufgaben. Die Herausforderung im Stadtteil Schnelsen bestand in der Lage der Baustelle und in der Aufgabe, einen der modernsten Tunnel zu errichten sowie eine Autobahnerweiterung in einer möglichst kurzen Zeit umzusetzen. Die Idee war hierbei, den Stadtteil Schnelsen nach einer Jahrzehnte dauernden Trennung wieder zu einen.

Unser Buch soll Ihnen zeigen, wie dies alles in kürzester Zeit realisiert wurde. Die Bauarbeiten haben den Beteiligten an und auf der Autobahn-Baustelle viel abverlangt: Meisterleistungen von den Ingenieuren, Logistik im Stundentakt, Maßarbeit bei jedem Wetter, Flexibilität, Wochenendarbeit, Nachtschichten – und arbeiten unter Hochdruck. All das haben wir gemeinsam gemeistert. Ebenso wichtig war uns der ständige Austausch mit den Anwohnern, den Nutzern sowie den Naturschutzverbänden.

Durch eine insgesamt kurze Bauzeit und die Zusammenlegung von Maßnahmen während geplanter Voll- oder Teilsperren sowie emissionsreduzierende Bauverfahren wurden die Belastungen für Anwohner und Nutzer so gering wie möglich gehalten.

Mit der Fertigstellung des Tunnels in Schnelsen Ende 2019 wurden die Bauarbeiten an der A7 vollendet. Hier zeigt sich, wie schnell ein Ausbau über 65 Kilometer Länge trotz aller baulichen und verkehrlichen Herausforderungen realisiert werden kann. Die A7 hat nicht nur eine überregionale Bedeutung für Transitverkehre – sie ist auch für die Stadt und Metropolregion Hamburg eine unerlässliche Verbindung. Mit dem Ausbau in Schnelsen haben die Anwohner nach Jahrzehnten des Wartens einen vollumfänglichen Lärmschutz erhalten. Das verbessert die Attraktivität des Stadtteils und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger.

Darauf dürfen wir alle stolz sein.

  
Rainer Goldmann  
Technischer Geschäftsführer

  
Matthias Schroeder  
Kaufmännischer Geschäftsführer



**Verkehrsachse des Nordens:  
die sechsstreifig ausgebaut A7**



# Die Auftraggeber



**„Der Bund ist zuverlässiger Partner für Hamburg, Schleswig-Holstein und den gesamten Norden.“**

Jede Maßnahme ist ein Mosaikstein zum Wohl der Menschen und der Wirtschaft in der Region. Investitionen in eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft.

Die A7 ist in Deutschland eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen für den Wirtschaftsverkehr, aber auch für den Tourismus. Zudem ist sie Bestandteil des transeuropäischen Netzes: Sie verbindet die deutschen Seehäfen und die skandinavischen Länder mit den süddeutschen und südeuropäischen Wirtschaftsräumen.

Speziell im Großraum Hamburg ist das Bundesfernstraßennetz hoch belastet. Zu seiner Entlastung wird viel investiert: etwa in den weiteren Ausbau der A7, den geplanten Neubau der A26 als querverbindende Hafenpassage sowie in die neue Querung des Köhlbrands. Zudem brauchen wir Fortschritte beim Neubau der A20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. So, wie ich es 2015 angekündigt habe: „Jetzt ist der Norden dran!“

Das BMVI ist das Mobilitäts- und Investitionsministerium. Ich werde mich auch in Zukunft dafür einsetzen, dass das Geld so schnell wie möglich dort ankommt, wo es den größten Nutzen stiftet. Also vor Ort – dort, wo die Menschen unmittelbar etwas davon haben und schnell Verbesserungen spüren.

Der Ausbau der A7 nördlich von Hamburg auf insgesamt rund 65 Kilometern war eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen im norddeutschen Raum. Dass die Projektrealisierung so gut funktioniert, hat zwei Gründe: Zum einen wurde auf Auftraggeberseite die DEGEG damit betraut, die mit großen Projekten hinreichende Erfahrungen hat. Und zum anderen wurde das Projekt im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) umgesetzt.

Mein Dank gilt allen, die beteiligt waren: der DEGEG, den Straßenbauverwaltungen Hamburgs und Schleswig-Holsteins, der Via Solutions Nord, den Ingenieur- und Planungsbüros sowie den Bauunternehmen mit ihren zahlreichen Arbeitnehmern.

Ich wünsche allen allzeit gute Fahrt.

Ihr Enak Ferlemann  
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur





**„1965 begann der Bau der Autobahn A7 in Schleswig-Holstein und pünktlich zu den 1972 stattfindenden Olympischen Sommerspielen war sie in Verknüpfung mit der A215 bereits bis Kiel befahrbar.“**

Seitdem ist sie zur entscheidenden Lebensader Schleswig-Holsteins geworden. Die Bedeutung hat stets zugenommen: In Zeiten globalisierter Märkte und moderner effizienter Logistik, eines boomenden Online-Handels und einer wachsenden Zahl von Touristen trägt eine leistungsfähige Infrastruktur dazu bei, dass Schleswig-Holstein vom nördlichen Rand der Bundesrepublik weiter ins Zentrum rückt.

Mit steigender Verkehrsbedeutung war ein Ausbau unerlässlich. Bei Planung und Realisierung war es sehr hilfreich, dass die A7 bereits beim Neubau so konzipiert wurde, dass ein späterer sechsstreifiger Ausbau möglich wird.

In kurzer Zeit erfolgte der Ausbau und wird nun den Bedürfnissen der Pendler, Touristen und der Wirtschaft gerecht. Beim Ausbau wurde insbesondere auch den vielen Umweltbelangen Rechnung getragen, die eine neue Autobahn erfüllen muss. Grünbrücken, unzählige Verbindungswege für Kleintiere unter der Autobahn, Umsiedelung von Haselmäusen und Überflughilfen für Fledermäuse sind allesamt realisiert worden, um Flora und Fauna zu schützen und die Zerschneidung der Naturräume zu mindern und diese neu zu vereinen. Naturschutz und Autobahnbau sind daher nicht von vornherein ein Widerspruch. Wir haben gelernt, dass wir mit gezielten Maßnahmen beides realisieren können. Und der Ausbau der A7 ist ein Beispiel dafür.

Mein Dank an dieser Stelle gilt dem Bund, der DEGES und der Via Solutions Nord und deren Auftragnehmern, die bewiesen haben, dass ein länderübergreifender Autobahnausbau in einer so kurzen Zeit möglich ist. Das macht Mut für die noch zu realisierenden Infrastrukturgroßprojekte in Schleswig-Holstein.

Dr. Bernd Buchholz  
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie  
und Tourismus, Schleswig-Holstein



**„In einer globalisierten Welt, in der die Märkte immer enger miteinander verknüpft werden, braucht es eine leistungsfähige Infrastruktur.“**

Das gilt für Hamburg mit einem der größten Seehäfen Europas in besonderer Weise. Eine der beiden Hauptschlagadern Hamburgs ist die A7: Hierüber verläuft der Transitverkehr, genauso wie der Hafenverkehr, aber auch zahlreiche Pendler und Touristen nutzen diese Autobahn. Anders als vielerorts verläuft die A7 zudem mitten durch die Freie und Hansestadt.

Wie passen aber der notwendige Ausbau der A7 und ein lebenswertes Wohnen in der Stadt zusammen? Die Lösung: Die Autobahn verschwindet dort unter der Erde, wo die Bevölkerung am meisten von ihr betroffen ist.

Mit dem ÖPP-A7 Projekt wurde der erste von drei Hamburger Deckeln erfolgreich realisiert. Und es ist das eingetreten, was sich alle Projektbeteiligten gewünscht haben: eine der Verkehrslast entsprechend ausgebaut A7, ein Stadtteil, der nach über 50 Jahren der Trennung wieder vereint wurde, und Anwohner, die mit den umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen einen hohen Anteil an Lebensqualität gewinnen. Diese Stadtteilreparatur wird international viel beachtet und Delegationen aus der ganzen Welt kommen zu uns, um das zu bestaunen, was wir als Stadt Hamburg gemeinsam mit dem Bund auf den Weg gebracht haben.

Mein Dank gilt allen Projektverantwortlichen beim Bund und bei den Ländern, der Projektgesellschaft DEGES, dem Baukonsortium VSN, den Baufirmen und deren unzähligen Arbeitnehmern, die dieses Projekt erfolgreich abgeschlossen haben.

Michael Westhagemann  
Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Hamburg



**„65 Kilometer Autobahn-  
erweiterung, Neubau und  
Sanierung von 73 Brücken-  
bauwerken, zwei Wild-  
brücken und ein Tunnel-  
bauwerk – das sind die  
grogen Eckdaten des  
großen Projekts der A7  
im Norden.“**

Jeder Fachmann weiß, was sich hinter den reinen Baufakten verbirgt. Hinter die Kulissen geblickt bedeutet ein solches Projekt eine enorme Anstrengung auf beiden Seiten – auf Seiten des Auftraggebers und des Auftragnehmers. Das Baukonsortium VSN und die Bau-ARGE A7 haben mit Bravour unter Beweis gestellt, dass schnelles Bauen mit dem dafür notwendigen planerischen und bautechnischen Know-how möglich ist.

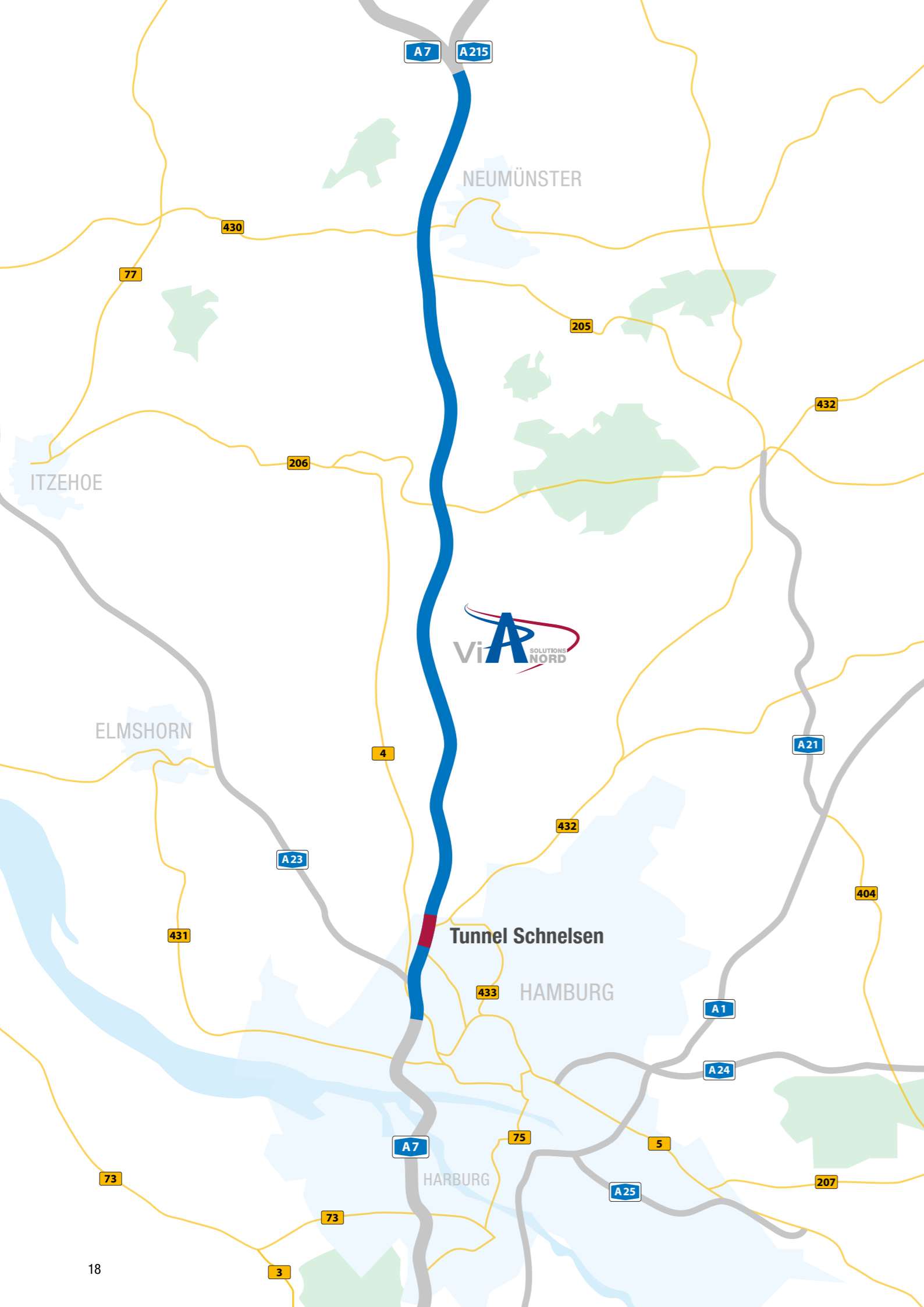
Wir haben als Projektgesellschaft in Zusammenarbeit mit Via Solutions Nord gezeigt, dass man gemeinsam Großprojekte partnerschaftlich zum Erfolg führen kann. Die DEGES hat das Projekt 2008 übernommen, die Planfeststellungsunterlagen erstellt, das ÖPP-Vergabeverfahren vorbereitet, durchgeführt und abgeschlossen, den Bau überwacht und das Projekt erfolgreich bis zur Fertigstellung geführt. Ich danke allen DEGES-Kolleginnen und -Kollegen für ihr Engagement und das Einbringen ihrer Fachkompetenz.

Der Ausbau der A7 zwischen dem Dreieck Hamburg-Nordwest und Bordesholm wurde als länderübergreifendes Großprojekt bedarfsgerecht geplant und umgesetzt. Denn Verkehre hören nicht an Ländergrenzen auf, sondern benötigen die notwendige Infrastruktur, um die Metropolen und wirtschaftlichen Zentren in der Bundesrepublik und Europa zu erreichen.

Ich danke den beiden Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg sowie dem Bund für das entgegengebrachte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit beim Ausbau der A7.

Dirk Brandenburger  
Technischer Geschäftsführer DEGES





## KAPITEL 1: Tunnel Schnelsen schafft Lebensqualität für Anwohner

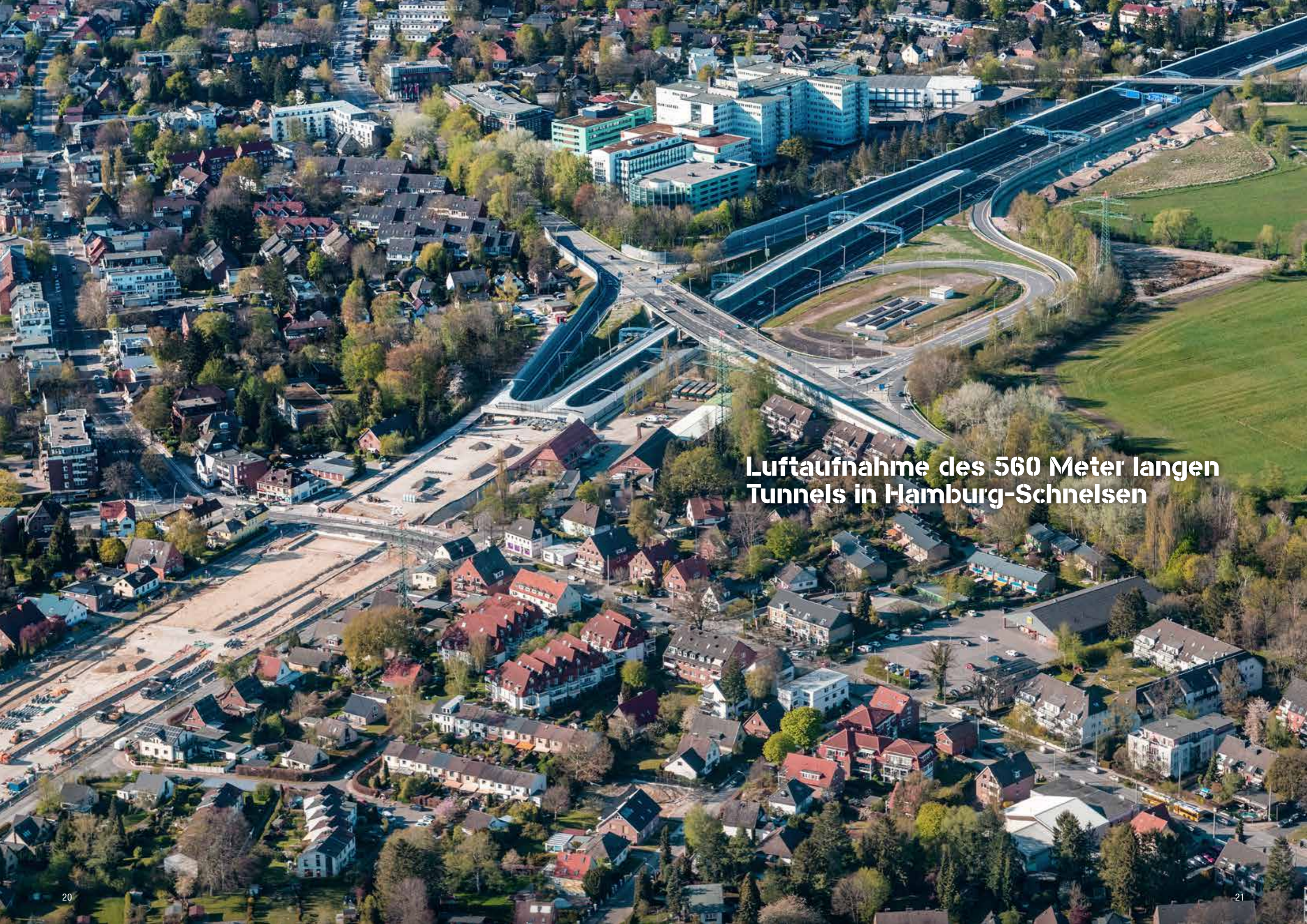
Ein wesentlicher Aspekt des Projektes lässt sich besonders gut in Hamburg-Schnelsen veranschaulichen: Der Ausbau vereint hier die Erweiterung der Autobahn mit einem der größten Lärmschutzprojekte Deutschlands, das gleichzeitig einen großen Nutzen für die Stadtentwicklung im Hamburger Westen hat.

In Schnelsen hat die A7 nicht nur einen zusätzlichen Fahrstreifen für jede Richtung erhalten, sodass insgesamt sechs Fahrstreifen zur Verfügung stehen, sondern auch neue umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke. Moderne Lärmschutzwände beginnen nun rund 800 Meter südlich des Autobahndreiecks Hamburg-Nordwest in Höhe des Niendorfer Geheges und erstrecken sich bis zur Landesgrenze hinter der Anschlussstelle Schnelsen-Nord.

Neue Lärmschutztunnel in Stellingen und Altona sowie der im Zuge des ÖPP-Projekts realisierte Deckel in Schnelsen lassen die Stadt wieder zusammenwachsen. Auf einer Länge von rund 560 Metern ist die A7 in Hamburg-Schnelsen komplett überdeckelt. Damit ist auch die Schneise, die die Autobahn bisher in den Stadtteil geschlagen hatte, verschwunden.

Der Schnelsener Tunnel gehört zu den technisch anspruchsvollsten Bauwerken im gesamten ÖPP-Projekt. Er verläuft von der Straßenquerung Heidlohstraße über die Frohmestraße hinweg fast bis zur Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen. Innerhalb von fünf Jahren wurden rund 57.000 Kubikmeter Boden bewegt und etwa 33.500 Kubikmeter Stahlbeton verbaut. Der Verkehr verschwindet nun unter einer 90 Zentimeter dicken Betondecke. Der Tunnel ist mehr als 30 Meter breit und bietet damit ausreichend Platz für die neue sechsstreifige A7. Portalbauwerke an den Ein- und Ausfahrten bilden den Übergang zu den angeschlossenen Lärmschutzwänden.

Bezahlt wurden die Mehrkosten für den Schnelsener Deckel, der sowohl dem Städtebau als auch dem Lärmschutz und dem Naherholungswert dient, von der Stadt Hamburg. Gemeinsam mit Verbesserungen für den Fern- und Stadtverkehr in Hamburg hat sich auch die Lebensqualität für die hier lebenden Anwohner deutlich erhöht. Auf der neu entstandenen Tunneloberfläche entstehen Grün- und Parkanlagen – Raum für Erholung und Entspannung.

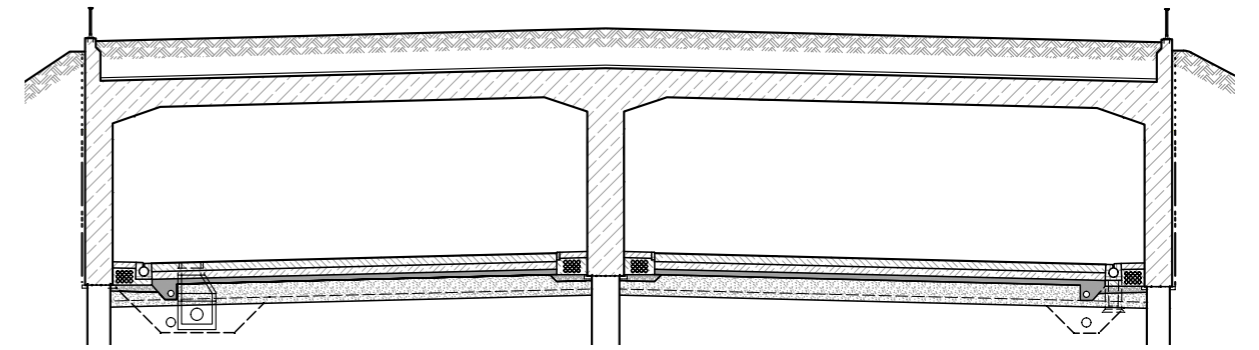


**Luftaufnahme des 560 Meter langen  
Tunnels in Hamburg-Schnelsen**

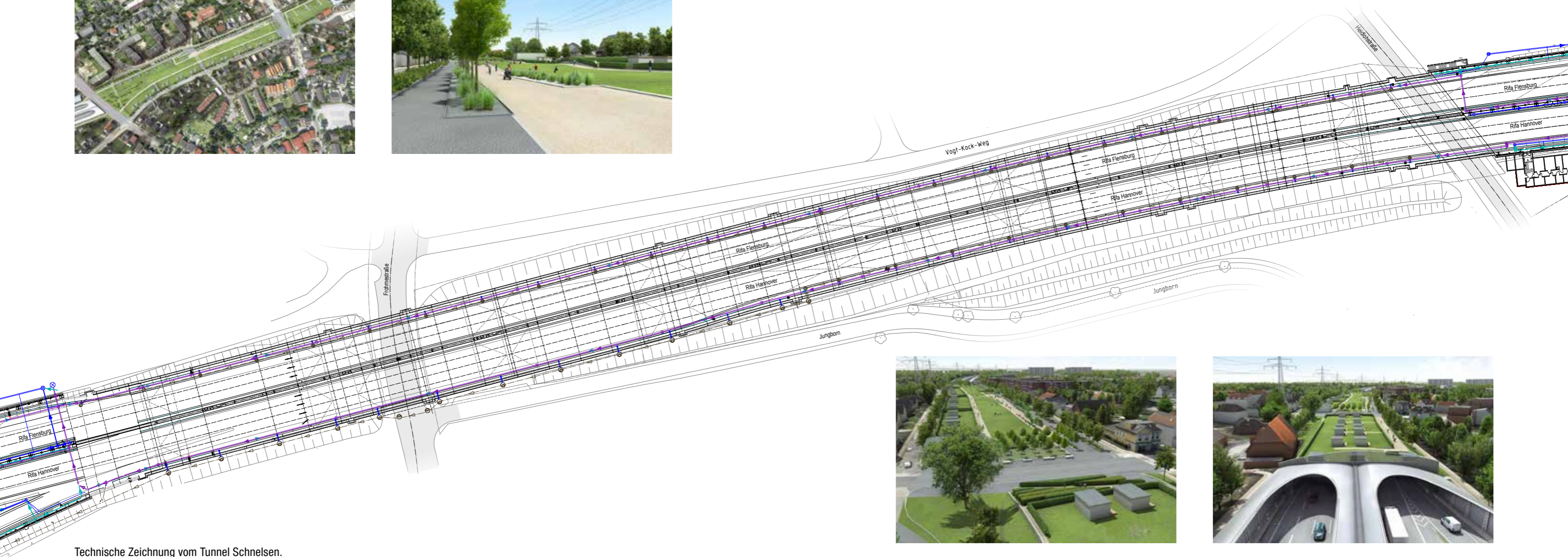
Auf dem A7-Deckel in Schnelsen entsteht nach dem Entwurf eines Landschaftsarchitekten ein weitläufiger Park, der die angrenzenden Quartiere nach rund 50 Jahren wieder miteinander verbindet.



Das Konzept sieht ein Zusammenspiel von drei unterschiedlichen Freiraumnutzungen vor: eine Esplanade als Rad- und Fußwegeverbindung, eine offene Parkwiese und in die Anlage integrierte Kleingartenparzellen.



Querschnitt vom Tunnel Schnelsen.



Technische Zeichnung vom Tunnel Schnelsen.



Die Bewohner aus dem Stadtteil Schnelsen können die Parkanlage über zahlreiche Wege direkt aus den Wohngebieten erreichen. Da der Autobahndeckel kaum aus dem Boden herausragt, sind die Wege überwiegend ebenerdig, sodass auch Rollstuhlfahrer oder etwa Eltern mit Kinderwagen ohne Probleme in die neue Parkanlage gelangen können.

Als Hauptverbindung in Nord-Süd-Richtung ist die Esplanade geplant. Sie begleitet im Westen angrenzend an die Straße Jungborn die gesamte Parkwiese. Entlang der Esplanade werden Bäume und Sträucher gepflanzt und Bänke aufgestellt,

die zum Aufenthalt einladen. Die Esplanade wird asphaltiert, sodass sie für Radfahrer, Rollstuhlfahrer sowie Inline-Skater gut zu befahren und auch für Kinderwagen geeignet ist.

Vom Vogt-Kock-Weg im Osten führen drei Wege in die Parkanlage. Über den mittleren Weg wird der Vogt-Kock-Weg direkt mit dem Jungborn verbunden, wodurch bisher notwendige Umwege über die Frohmestraße oder die Heidlohstraße vermieden werden.



**Tiefbauarbeiten  
für die östliche Tunnelröhre**



## DATEN & FAKTEN ZUM TUNNEL SCHNELSEN

**560** m  
TUNNELLÄNGE

**34** m  
TUNNELBREITE

**4,90** m  
LICHTE BAUHÖHE

**9** FLUCHTTÜREN  
JE RÖHRE

**12** BELÜFTUNGS-  
TURBINEN JE RÖHRE

**5.000**  
TONNEN STAHL

**33.000** m<sup>3</sup> **BETON**

**2x 3** FAHRSPUREN +  
STANDSPUR UND  
NOTGEHWEGE

**757** BOHRPFÄHLE  
BIS ZU 24 METER  
TIEFE







## „A7-Ausbau war ein Novum“

Der Ausbau der A7 nördlich des Autobahndreiecks HH-Nordwest war auch für uns als Verkehrsdirektion eine große Herausforderung und ein Novum. Denn die A7 unter laufendem Verkehr mit möglichst geringen Einschränkungen auszubauen, war das erklärte Ziel. In der Zusammenarbeit mit der Verkehrsplanung des ÖPP-Projektes ist uns das trotz vieler Abhängigkeiten gut gelungen.

Holger Winkler  
Hamburger Polizei



## „Bemerkenswert“

Der Abschluss des A7-Ausbaus war gleich in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert! Im Kostenrahmen, pünktlich und vor allem auch während der Bauphase mit geringstmöglichen Einschränkungen für die Autofahrer. Diese Leistung kann Vorbild sein – etwa für den Ausbau der A20, der gefühlt seit einer Generation nicht vorankommt.

Hans-Jürgen Feldhusen  
ADAC Schleswig-Holstein, Vorstand Verkehr & Technik



## „Schnelsen wächst endlich wieder zusammen“

Als ich Mitte der 70er Jahre nach Schnelsen zog, war ich verwundert, dass eine Autobahn einen Stadtteil trennte. Mehr als gewöhnungsbedürftig war in Teilen von Schnelsen auch der durch die Autobahn verursachte Lärm. Dies ist nun bedingt durch die Tunnel freigabe im Dezember 2019 vorbei. Wir haben uns als Schnelsen-Archiv e.V. sehr gefreut, dass wir das Projekt in den vergangenen Jahren begleiten durften. Dazu gehörte neben den Tunnelbesichtigungen und einem Medientreff auch die Tunnel freigabe im Dezember 2019. Hier hatten wir die Gelegenheit, auf Schautafeln alte und neue Bilder vom ursprünglichen Autobahnbau zu präsentieren.

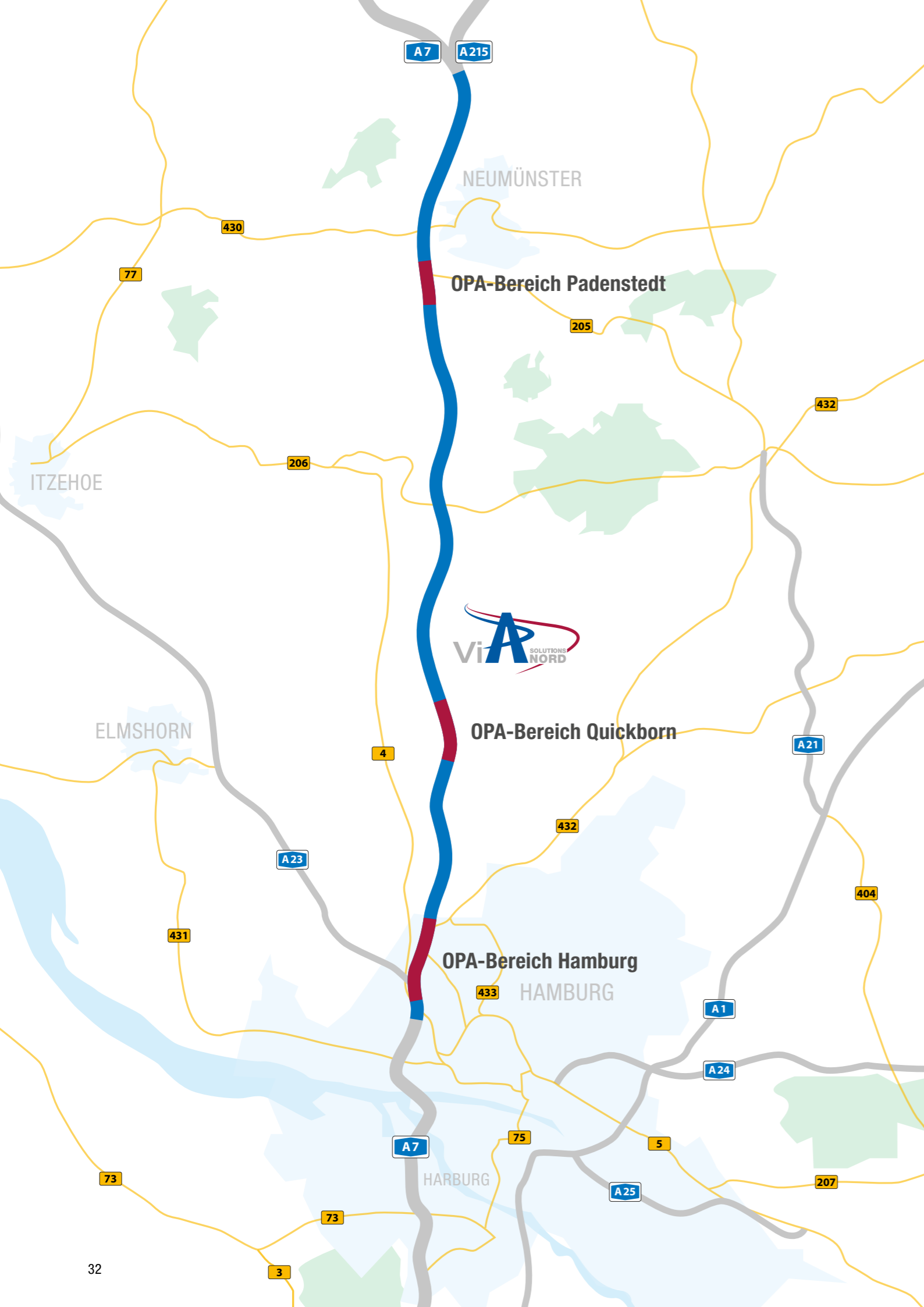
Heinrich Flügge  
Schnelsen-Archiv e.V.



**Noch ohne Decke:  
Blick in die westliche  
Tunnelröhre**



**Freie Fahrt  
im Tunnel Schnelsen**



## KAPITEL 2: Lärmschutzmaßnahmen für Mensch und Umwelt

### Gabionen und Lärmschutzwälle nördlich der Anschlussstelle Quickborn

Nicht nur in Hamburg, auch in Schleswig-Holstein sind Wohngebiete näher an die Autobahn herangerückt, gleichzeitig sind die Verkehrsmenge und damit die Lärmbelastung in den vergangenen Jahrzehnten in hohem Maße gestiegen. So wurde bei der Planung für den Ausbau der A7 auch der Lärmschutz überprüft. Die Untersuchungen ergaben, dass Lärmschutzmaßnahmen nötig sein würden. Daher hat die Fahrbahn auf der gesamten Ausbaustrecke in Hamburg und auf einigen Teilstrecken auf schleswig-holsteinischem Gebiet eine Oberfläche aus offenporigem Asphalt erhalten. „OPA“, so die Abkürzung, schluckt einen Großteil des Lärms der Fahrzeuge und erhöht zudem bei Regen die Sicherheit der Autofahrer, weil vorausfahrende Fahrzeuge das Regenwasser weniger stark aufwirbeln.

In dicht bebauten Bereichen sind die Wände bis zu 8 Meter hoch und ragen bis zu 4 Meter über die Autobahn. An ausgewählten Stellen wurden als gestalterisches Element Glaselemente verbaut. In anderen Bereichen entstanden Wände aus sogenannten Gabionen. Diese mit Steinen gefüllten Körbe aus Draht haben eine reizvolle optische Leitfunktion. Sie sind passend zur Umgebung mit verschiedenfarbigen Friesenwallsteinen oder mit abgestuftem Lavagestein gefüllt. Insgesamt entstanden Gabionen mit einer Länge von 5 Kilometern und einer Fläche von rund 14.000 Quadratmetern in verschiedenen Höhen von 3 bis 6 Metern.

Hinzu kommen die Lärmschutzwände, die in vielen Bereichen der A7 in Hamburg und Schleswig-Holstein neu errichtet worden sind. Allein in Hamburg sind Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 7,5 Kilometern entstanden, sodass die Hamburger Anlieger fast über die gesamte Strecke bestens gegen den Verkehrslärm geschützt sind. In Schleswig-Holstein beträgt die Länge der neuen Lärmschutzwände rund 12 Kilometer.



**Mehr Lärmschutz geht nicht**





## Die Möglichmacher



### „Für mich war und ist der Ausbau der A7 eine Herzensangelegenheit“

Von Anfang 2014 bis Ende Januar 2017 wurde Gerhard Fuchs von den Landesregierungen in Schleswig-Holstein und Hamburg als Verkehrskordinator für den Ausbau der A7 als ÖPP-Projekt bestellt. Zu seinen Aufgaben gehörte die Abstimmung der Baustellenplanungen in Hamburg und der Metropolregion sowie im Straßennetz Schleswig-Holsteins. Als Koordinator sollte Fuchs frühzeitig Konflikte identifizieren und zwischen den unterschiedlichen Parteien vermitteln. Während seiner letzten beruflichen Tätigkeit als Staatsrat der Behörde für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr wurde Hamburg im Sommer 2007 erstes westdeutsches Mitglied der DEGEG. Damals gab er der DEGEG ein Lärmgutachten in Auftrag. Zudem betraute er die Gesellschaft mit dem Bau der Wilhelmsburger Reichsstraße und unterschrieb im April 2008 den grundsätzlichen Ausbaupvertrag für die A7.

Gerhard Fuchs schuf mit seinen ihm zugeordneten Mitarbeiterinnen Karina Fischer (Hamburg) und Heike Nadolny (Schleswig-Holstein) ein länderübergreifendes Netzwerk der intensiven Kommunikation in und mit der Öffentlichkeit. Zu den begleitenden Partnern gehörten u.a. ADAC, HVV, DB und regionale Medien (Rundfunk, Fernsehen, Presse). Aber auch die Universität Bochum, Kammern, Verbände – insbesondere der Logistik bis hinauf nach Dänemark – sowie Behörden und Politik wurden miteinbezogen. So gelang es, ein Bild des Kümmerers vor Ort zu entwickeln, der mit Kompetenz, Fingerspitzen-

gefühl und viel Engagement Maßstäbe gesetzt hat. Sein Nachfolger Christian Merl führte diese Aufgabe erfolgreich fort. Die Idee, den mathematischen Simulationsergebnissen der Baustellenkoordinierung ein sympathisches und menschliches Antlitz zu geben, hat bei allen Beteiligten und Staugeplagten höchste Anerkennung erfahren.

Als freier Mitarbeiter hatte Gerhard Fuchs keine Durchgriffsrechte und war nicht weisungsbefugt. Er arbeitete aber in Hamburg in dem Referat der Behörde und mit weiteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Für beide war er als Staatsrat zuständig. Gerhard Fuchs: „Unsere Zusammenarbeit fand vertrauensvoll und kollegial statt und wurde getragen von einem direkten Vortragsrecht bei den zuständigen Leitungen der Fachdienststellen der Länder und des Bundes sowie bei den betroffenen Geschäftsleitungen. Für meine konkrete Aufgabe und bei der besonderen Konstellation war dies mehr als hilfreich und konnte u.a. bis zu Planänderungen (Erhöhung der Anzahl von Fahrspuren) und verkehrlichen Maßnahmen (Aufhebung des Rechtsfahrgebotes für LKW) genutzt werden. Für mich war und ist der Ausbau der A7 vom ersten Kontakt mit der DEGEG bis zur Freigabe einzelner Abschnitte eine Herzensangelegenheit: Der Verkehr wird reibungsloser fließen, und in Hamburg schaffen die drei Autobahndeckel eine umfangreiche Stadtreparatur, an die man vorher nicht zu glauben wagte.“

Quellen: Pressemitteilungen Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein, Fachbeitrag Stadt- und Landschaftsplanung, DEGEG, Journal Lebendige Stadt

Gerhard Fuchs  
Verkehrskordinator



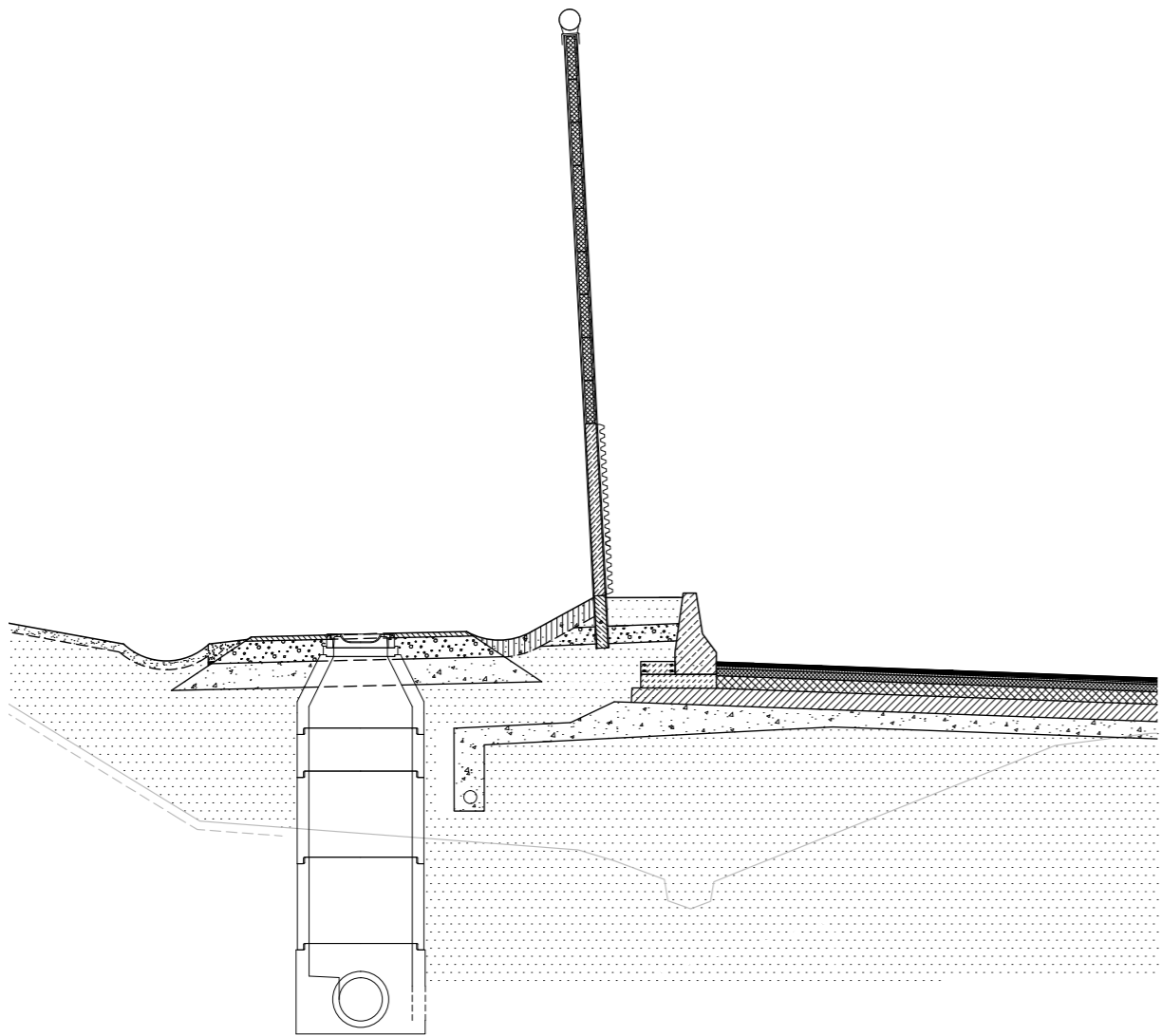
**Schluckt den Lärm:  
offenporiger Asphalt südlich  
des Tunnels Schnelsen**







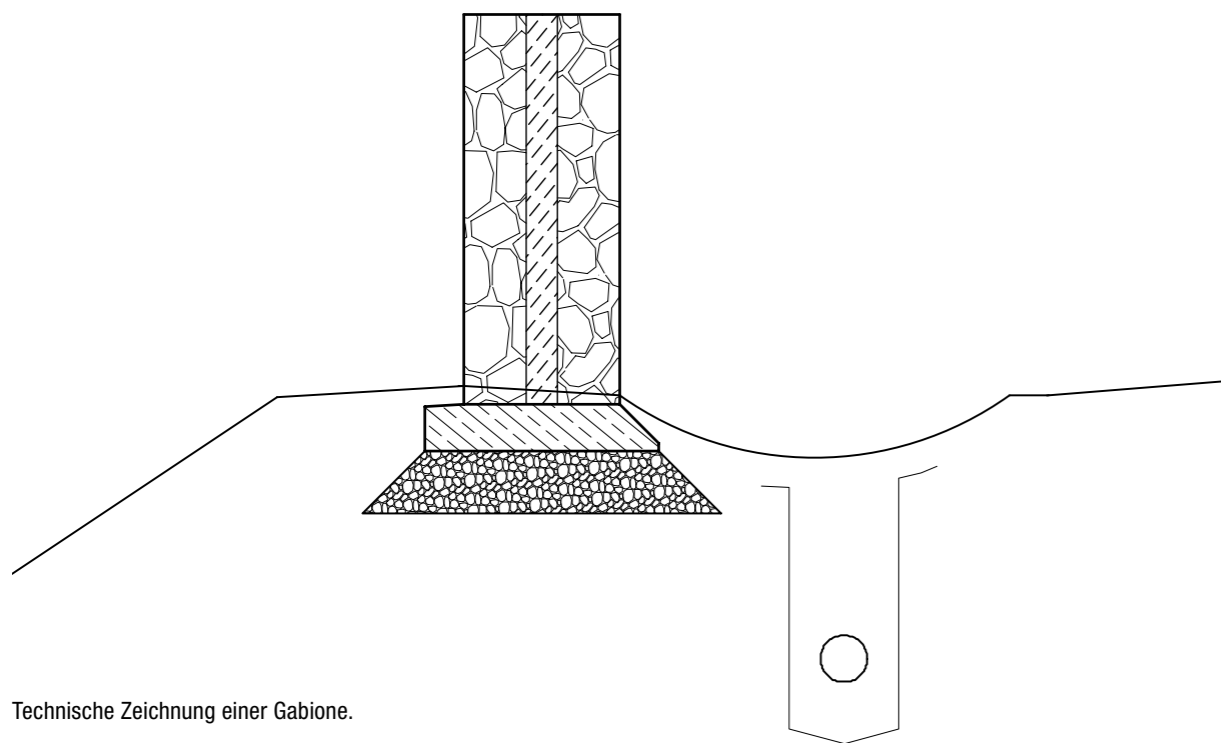
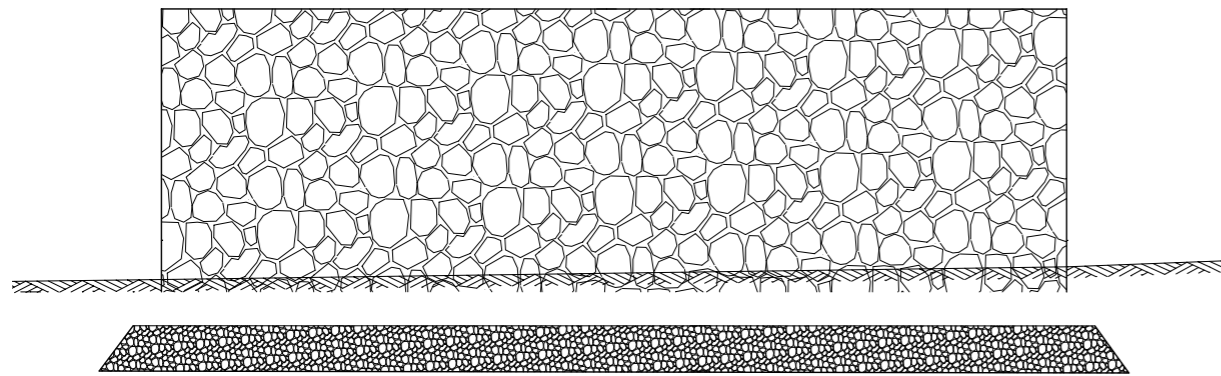
**Markierungsarbeiten**



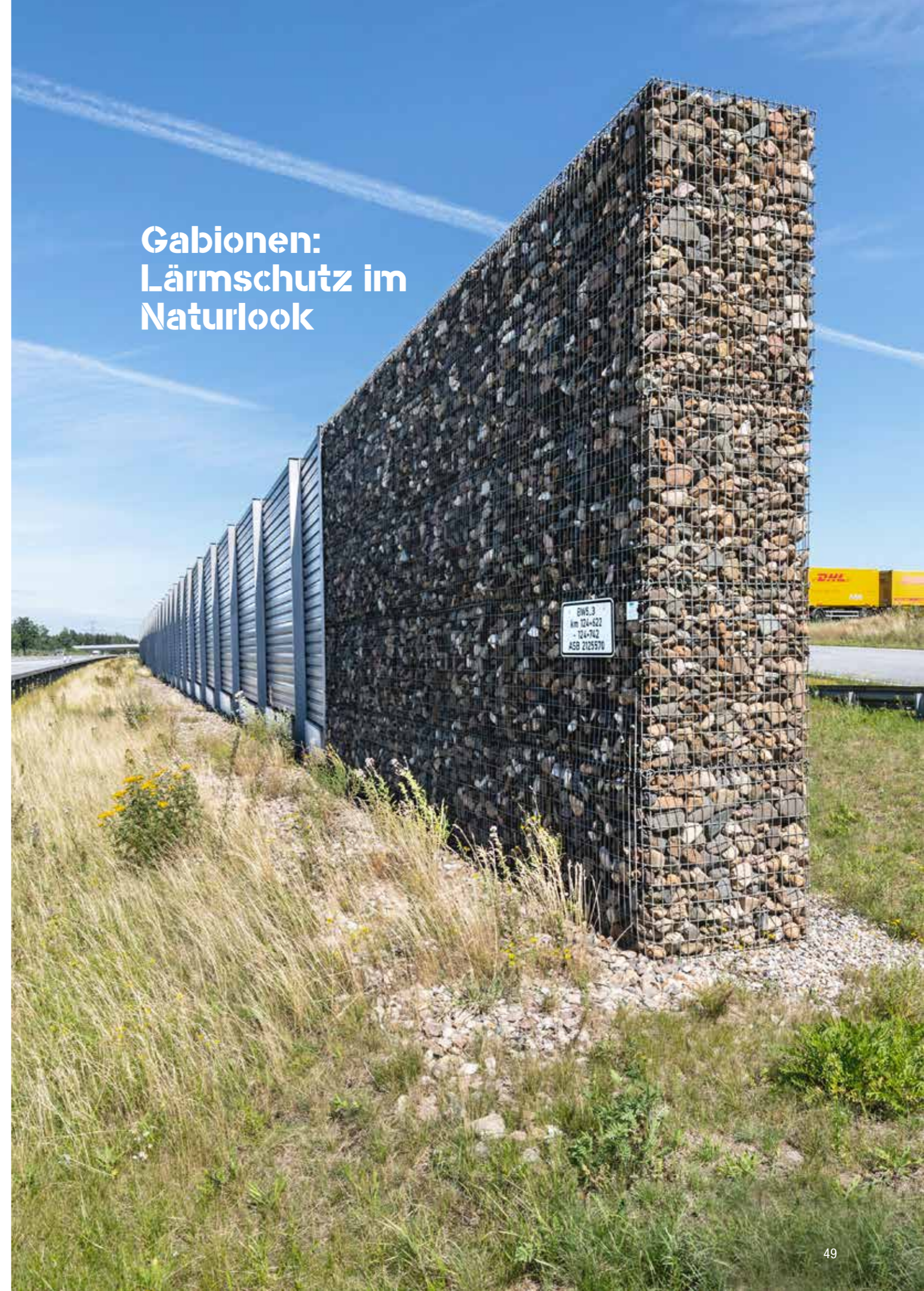
Detail: Straßenquerschnitt.



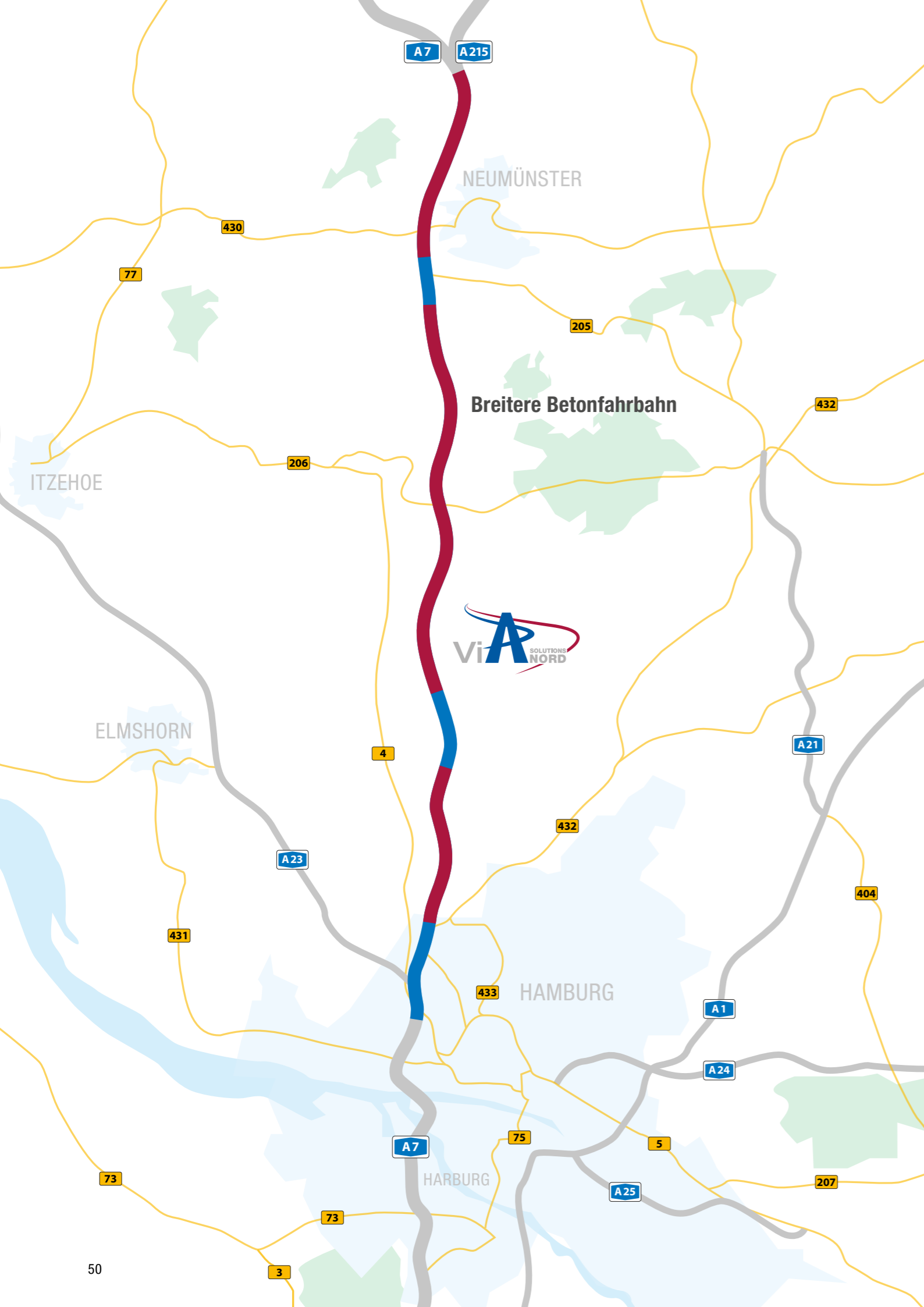
**Am Parkplatz Moorkaten:  
4 Meter hohe Lärmschutzwände**



Technische Zeichnung einer Gabione.



## Gabionen: Lärmschutz im Naturlook



### KAPITEL 3:

# Breitere und sichere Fahrbahndecken aus Beton für die neue A7

#### Fahrbahnverbreiterung

Ein wesentlicher Vorteil der neu ausgebauten A7 ist die Verbreiterung der Fahrbahn von vier auf sechs Fahrstreifen und sogar auf acht Fahrstreifen in einem Hamburger Teilabschnitt südlich des Dreiecks Hamburg-Nordwest.

Durch die zusätzlichen Fahrstreifen erhöht sich die Kapazität der A7 deutlich. So kommen sowohl Berufspendler als auch wichtige Fracht schneller an ihr Ziel.

Darüber hinaus sind die neuen Fahrstreifen großzügiger bemessen, sodass die Fahrer noch sicherer unterwegs sind. Der rechte Fahrstreifen hat nun eine Breite von 3,75 Metern, die Überholspuren jeweils von 3,50 Metern. Zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen ist eine Leitschutzeinrichtung aus Beton installiert, die besonders hohen Schutz bietet.

#### Griffige Betondecke

Die neue Fahrbahndecke wurde aus Beton hergestellt. Die neue Waschbetondecke ist besonders griffig und bietet deshalb besonders gute Fahrbedingungen. Ein weiterer Vorteil ist ihre „hohe Verfügbarkeit“. Reparaturen an Betonfahrbahnen sind kaum erforderlich. Das garantiert weniger Baustellen für Unterhaltsmaßnahmen in der Zukunft und damit weniger Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer.

**Jetzt auch sechsstreifig:  
Anschlussstelle Großenaspe**



**Straßenbauarbeiten im Bereich  
der Anschlussstelle Kaltenkirchen**



**Produziert 800 Meter pro Tag:  
moderner Betonfertiger**

---

## DATEN & FAKTEN ZUR BETONFAHRBAHN

---

**1,2** Mio. DÜBEL UND ANKER  
IN BETONDECKE  
EINGEBAUT

---

**100** km  
RICHTUNGSFAHRBAHNEN  
IN BETONBAUWEISE  
HERGESTELLT

**100**%  
DER ALTEN ASPHALT-  
BELÄGE RECYCELT &  
WIEDERVERWENDET

---

**1,4** Mio. QUADRATMETER  
BETONFAHRBAHN  
HERGESTELLT

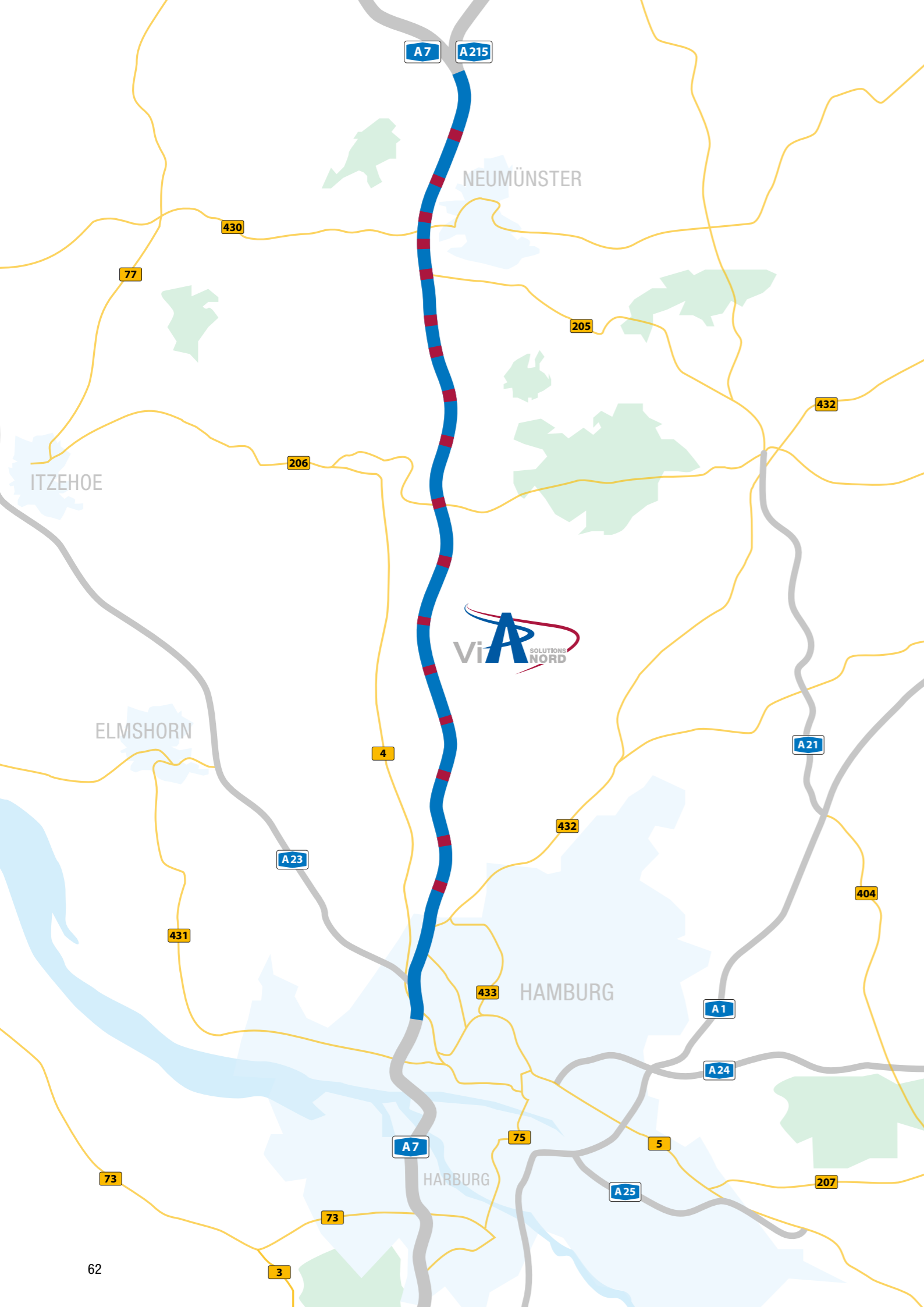
---







**Langlebige Betonfahrbahn  
in Höhe Raststätte Brokenlande**



## KAPITEL 4: Neue Autobahnbrücken für den Norden

Brücken spielten beim Ausbau der neuen A7 eine zentrale Rolle. Insgesamt wurden auf der Ausbaustrecke 73 Brückenbauwerke instand gesetzt, ertüchtigt oder neu errichtet. Dabei wird im Straßenbau unterschieden zwischen den Brücken, die über die Autobahn hinwegführen – sogenannten Überführungsbauwerken – und den Brücken, die die Autobahn über andere Straßen, Bahnstrecken und Flüsse führen – sogenannten A-Bauwerken.

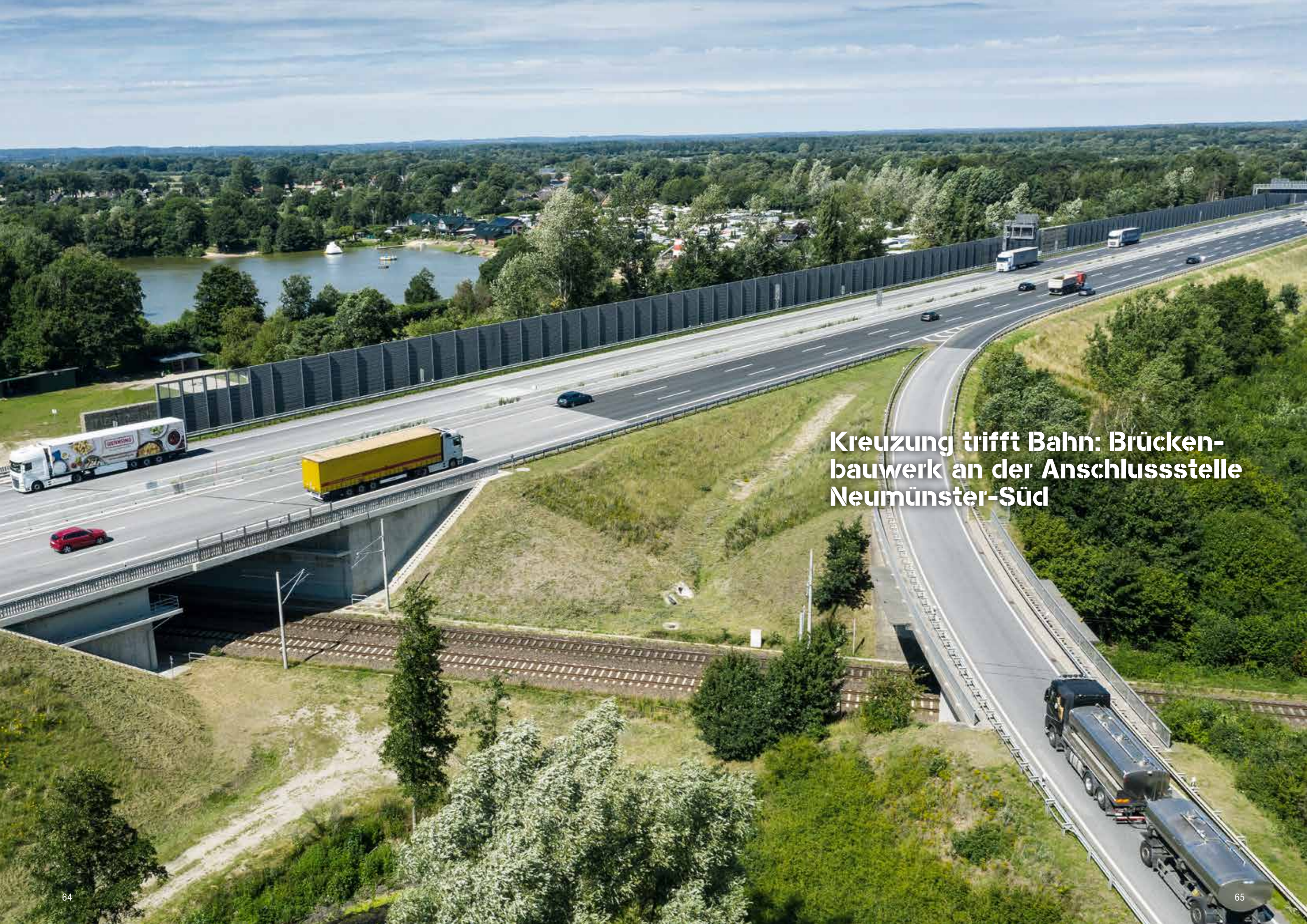
### Überführungsbauwerke über die A7

Die Überführungsbauwerke wurden überwiegend saniert. Einige wurden jedoch auch neu gebaut, wenn ihre Spannweite nicht ausreichte für den neuen verbreiterten Fahrbahnquerschnitt. Neben der Spannweite war auch der Erhaltungszustand maßgeblich dafür, ob ein Bauwerk saniert oder neu errichtet wurde. Die Sanierungsmaßnahmen reichten von der Montage neuer Geländer über Abbruch und Neubau der Brückenkappen bis hin zu Abdichtungsarbeiten. Hinzu kamen Fahrbahnerneuerungen und die Herstellung der Übergangskonstruktion zu den Rampen sowie das Auftragen neuer Oberflächenbeschichtungen. Besonderes Augenmerk wurde auch auf das Anbringen des „Blauen Horizonts“ gelegt. Das blaue Farbband an der Stirnseite der Brückenkappen sorgt für eine gute Sichtbarkeit der Brücke.

### Unscheinbar, aber bedeutend: A-Bauwerke

Bei den A-Bauwerken, die beim Überfahren auf den ersten Blick nicht ins Auge fallen, ist im Regelfall ein größerer Aufwand erforderlich. So wurden die A-Bauwerke in Fahrrichtung geteilt und dann halbseitig abgebrochen, damit der Verkehr auf der anderen Seite weiterhin vierstreifig aufrechterhalten werden konnte. Danach wurden die neuen verbreiterten Brückenbauwerke errichtet. Nach der Umlegung des Verkehrs auf die neu hergestellte Richtungsfahrbahn erfolgte der Abbruch und Neubau der anderen Seite.

Einige Kreuzungsbauwerke über Strecken der Deutschen Bahn mussten ebenfalls angepasst oder neu gebaut werden. Dies erforderte einen besonders hohen Aufwand bei der Planung und Koordinierung mit der Deutschen Bahn und dem Eisenbahnbundesamt.

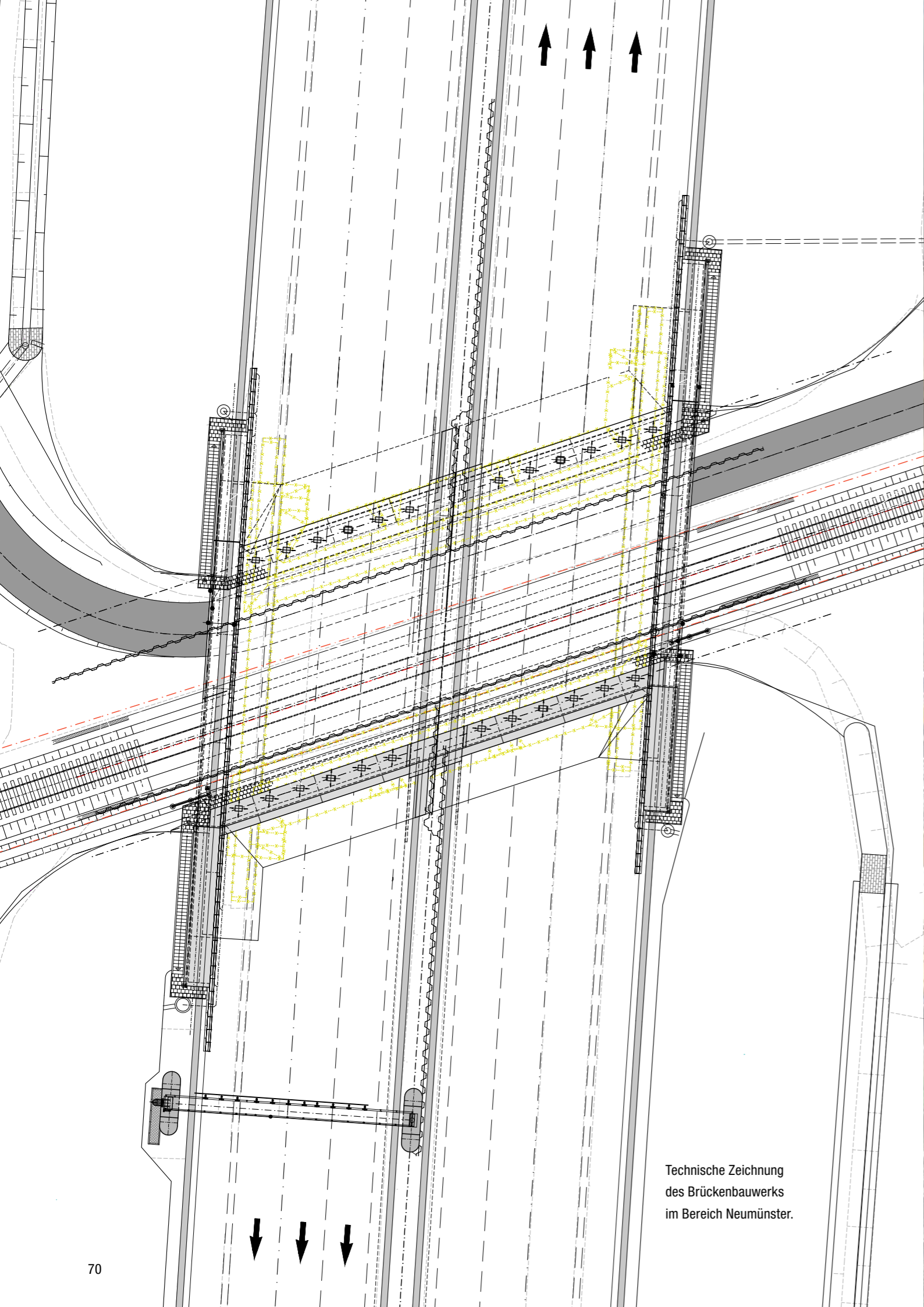


**Kreuzung trifft Bahn: Brückenbauwerk an der Anschlussstelle Neumünster-Süd**





**Voller Einsatz:  
Brückenabbrucharbeiten  
bei Kaltenkirchen**



Technische Zeichnung  
des Brückenbauwerks  
im Bereich Neumünster.

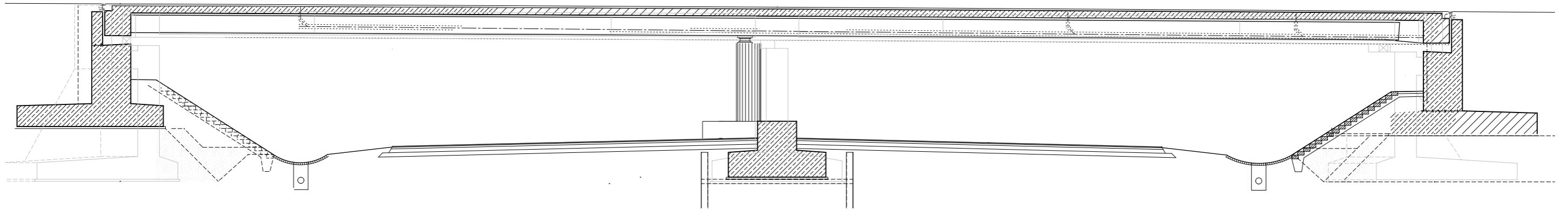


**Eine von 35 neuen Brücken im Bau**





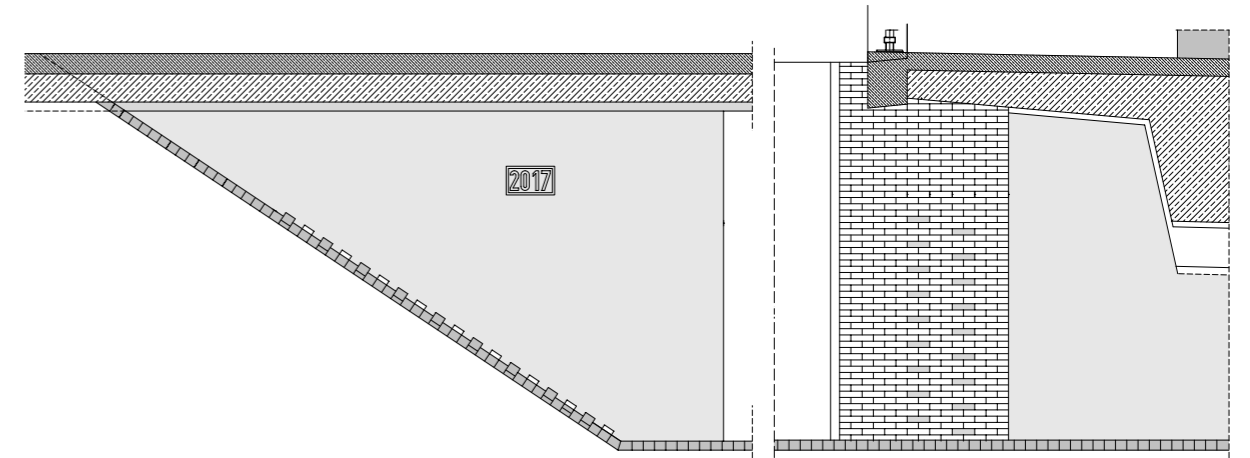




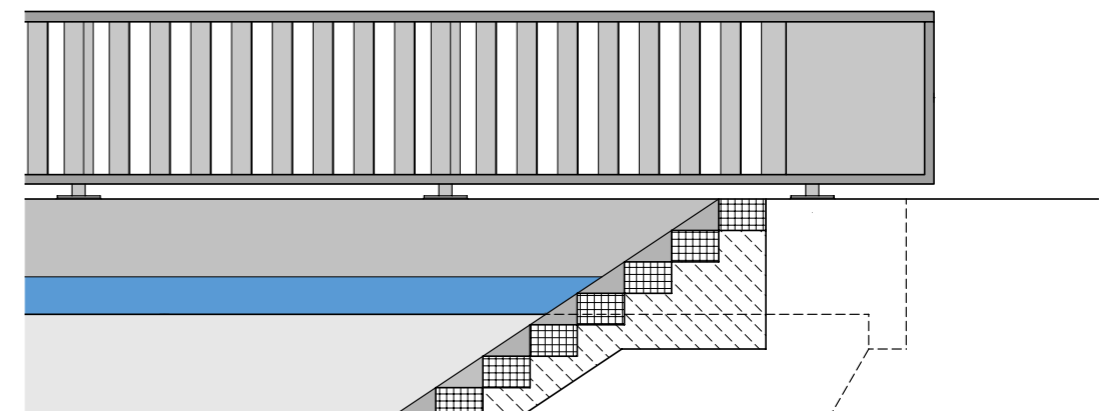
Technische Zeichnung von einem Brückenbauwerk.



Brückenbauwerk bei Kaltenkirchen mit „Blauem Horizont“ an der Stirnseite.



Details Böschungspflaster mit Aufstiegshilfe.



Details Geländer.





**Solide gebaut:  
Jeder Pfeiler muss 1.000 Tonnen tragen**



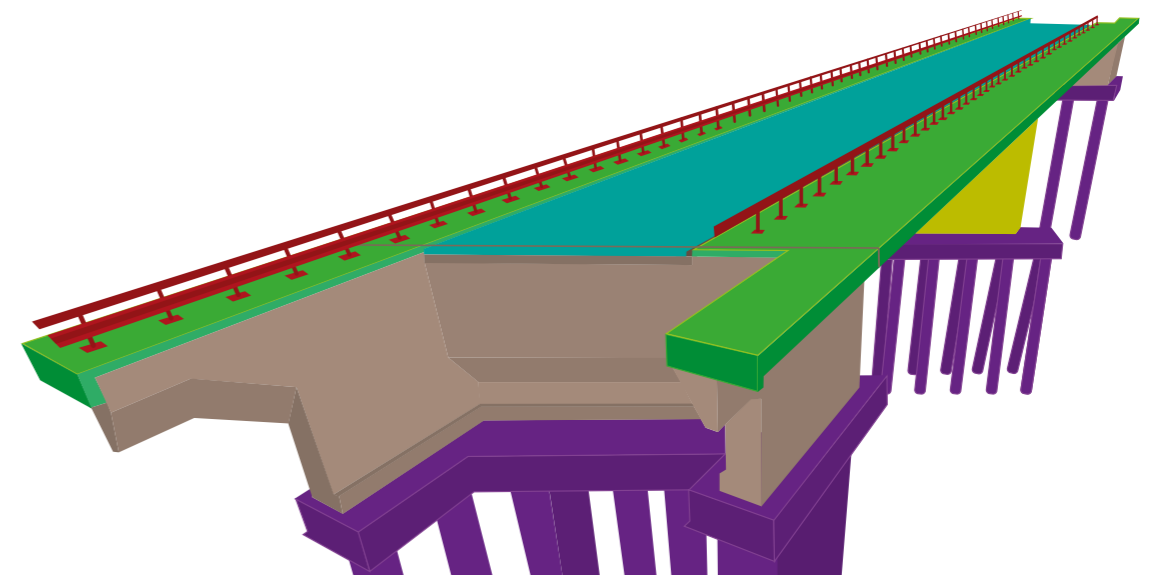
## BIM – Building Information Modeling auf der A7

Building Information Modeling (BIM) bezeichnet die digitale Abbildung. Um eine effiziente Planung und Steuerung des Projekts über alle Lebenszyklusphasen zu gewährleisten, wird sie mit bauteilspezifischen Daten und Dokumenten verknüpft. Daher eignet sie sich gerade für langfristig angelegte ÖPP-Modelle besonders gut.

Unter der Marke P3IM entwickelt HOCHTIEF PPP Solutions zusammen mit HOCHTIEF ViCon passgenaue digitale Lösungen für ÖPP-Projekte. Das ÖPP-Projekt A7 war das erste Projekt aus dem Bereich Straßeninfrastruktur, bei dem P3IM eingesetzt wurde.

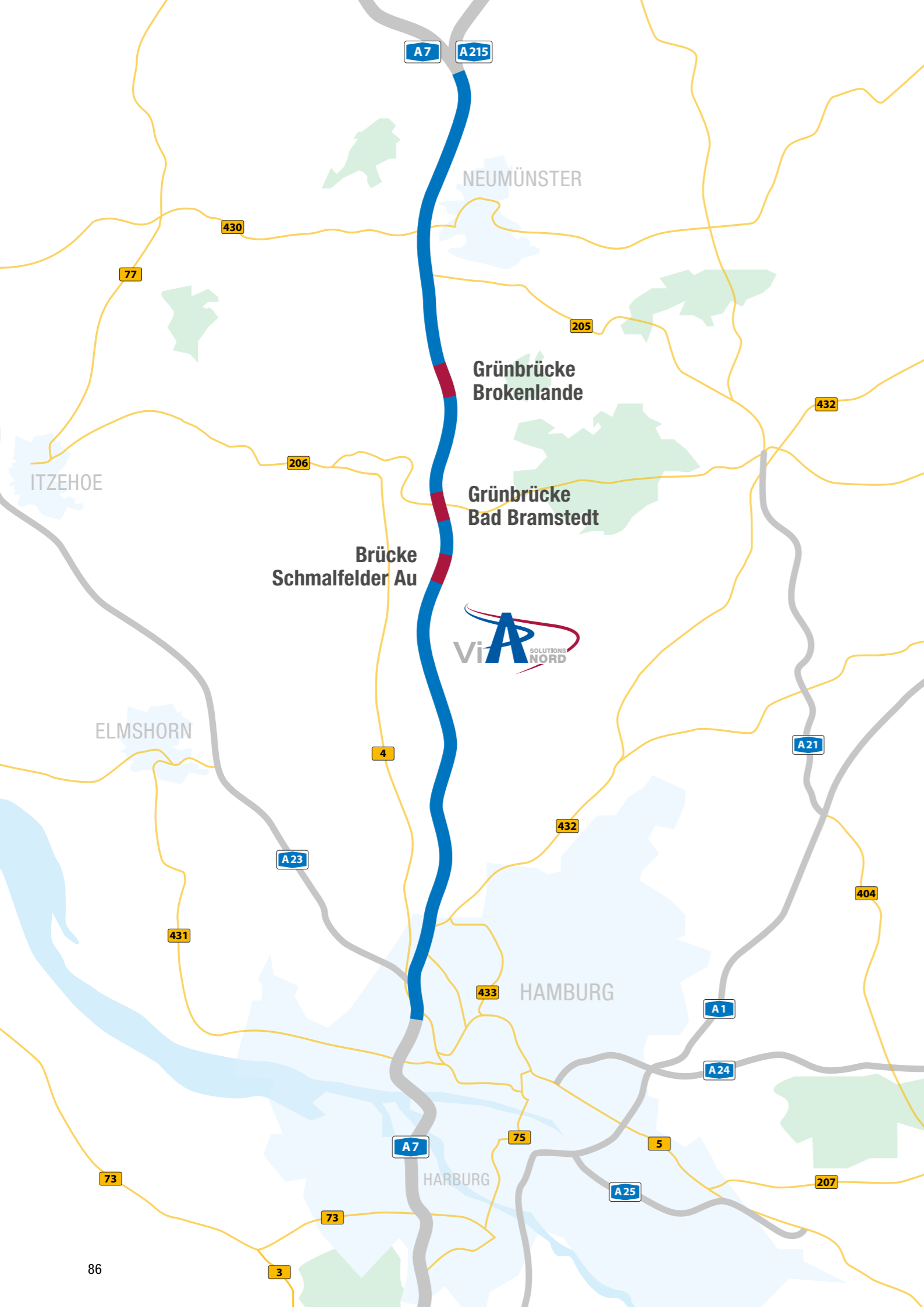
Mit der digitalen Zustandserfassung konnten bereits in der Bauphase Prozesse transparent gestaltet, beschleunigt und optimiert werden.

Für die Betriebs- und Erhaltungsphase sind weitere Anwendungsfälle in den Bereichen Gewährleistungsmanagement und Streckenkontrolle in der Entwicklung.



Eine von 105 Verkehrszeichenbrücken





## KAPITEL 5: Umwelt- und Naturschutz

Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, wie dem Ausbau der A7, stehen schon seit Langem nicht mehr nur volkswirtschaftliche Interessen im Vordergrund. Bereits in der Planungsphase wurden weitreichende Untersuchungen über die natürlichen Gegebenheiten im Bereich der Ausbaustrecke durchgeführt, um Tiere, Pflanzen, Wasserläufe, Wälder und Wiesen nicht unnötig durch den Autobahnbau zu belasten.

Neue Überführungen verringern das Zerschneiden von Lebensräumen. Damit wird für viele Tierarten, wie z. B. das Rot- und Schwarzwild, aber auch Kleingetier, eine gefahrlose Passage über die Autobahn hinweg geschaffen. Überflughilfen schützen Fledermäuse und Vögel bei ihrer Überquerung der Autobahn.

Bei Bad Bramstedt und Brokenlande sind insbesondere für Wildtiere zwei bis zu 60 Meter breite Grünbrücken entstanden. Eine natürliche Bepflanzung mit Sträuchern und Kräutern macht Brücken attraktiv für Hirsche, Rehe, Wildschweine, Füchse und andere Wildtiere. Zudem stellen sie sichere Querungsmöglichkeiten dar. Aber auch gefährdete oder vom Aussterben bedrohte

Kleinsttiere, wie der seltene Laufkäfer oder die in Schleswig-Holstein gefährdete Keulenschrecke, profitieren von den Querungshilfen. Sogar ein Wolf wurde bereits beim Überqueren der Grünbrücke bei Bad Bramstedt gesichtet. Darüber hinaus tragen 88 Kilometer Wildschutzzäune zur Sicherheit von Autofahrern und Tieren bei.

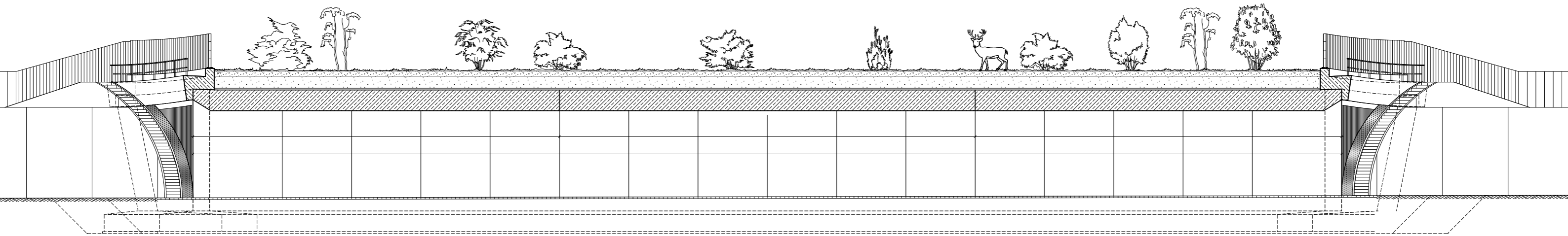
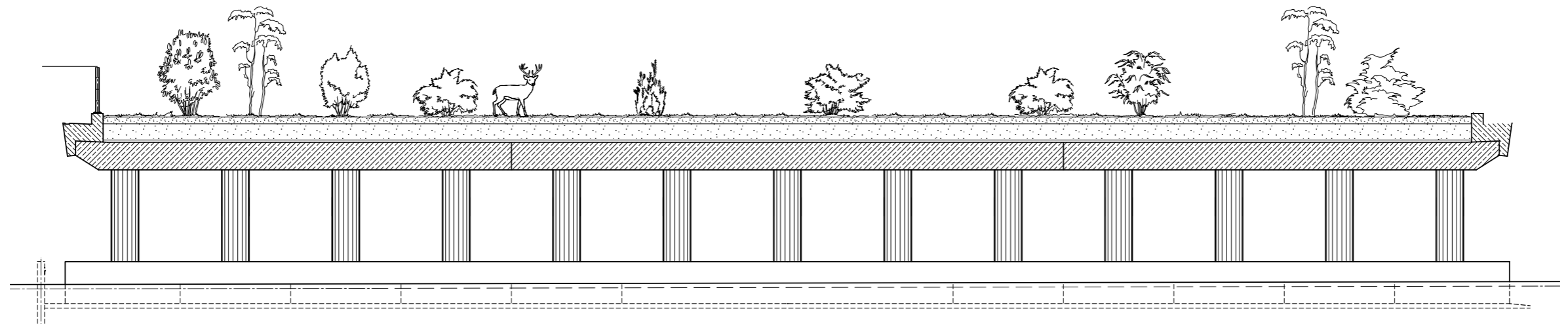
Leitpflanzungen und Grünbrücken erhöhen nicht nur die Sicherheit von Mensch und Tier. Sie sorgen zusätzlich für mehr Bewegungsfreiheit und größere Lebensräume der in unserer zersiedelten Landschaft ansonsten auf kleine „Inseln“ beschränkten Tierwelt. Diese Maßnahmen wirken somit einer Verarmung der Vielfalt unserer heimischen Wildtiere entgegen. Zusätzlich gleichen Kompensationsmaßnahmen, wie beispielsweise Aufforstungen, die Anlage von Knicks und Gewässern oder die Extensivierung von Grünland, die Eingriffe in den Naturhaushalt aus.





**Bau der 60 Meter breiten  
Grünbrücke bei Bad Bramstedt**





Technische Zeichnung der Grünbrücke bei Bad Bramstedt.





**Gut für Kleintiere:  
naturnaher Ausbau an  
der Schmalfelder Au**



---

**DATEN & FAKTEN ZUM UMWELT- UND NATURSCHUTZ**

---

**20 km**  
LÄRMSCHUTZWÄNDE

**88 km**  
WILDSCHUTZZAUN

---

**6** KILOMETER LÄRMSCHUTZWÄLLE  
KOMBINIERT MIT LÄRMSCHUTZ-  
WÄNDEN ODER GABIONEN

---

**6** KILOMETER  
FISCHOTTER-  
SCHUTZZAUN

**2** GRÜN-  
BRÜCKEN

---

**9** FLEDERMAUS-  
ÜBERFLUGHILFEN

**6** FISCHOTTER-  
DURCHSTIEGE

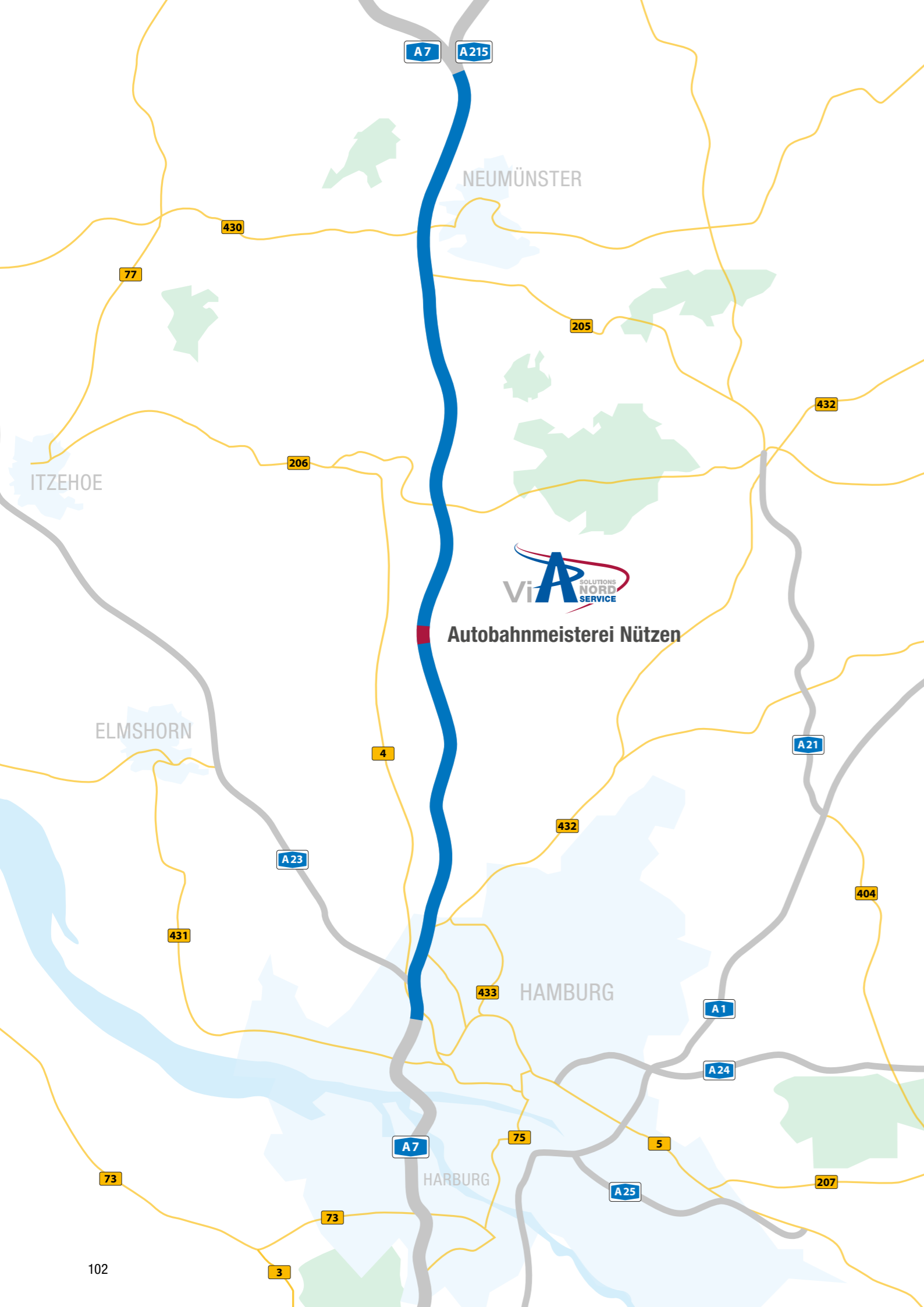
---

**Schützt Fledermäuse:  
550 Meter Überflughilfen**





## Regenrückhaltebecken in Quickborn



## KAPITEL 6: Neue Autobahnmeisterei für die A7 der Zukunft

Zu den Aufgaben der Projektgesellschaft Via Solutions Nord gehören auch der Betrieb und die Unterhaltung der neuen A7. Auf einer Länge von 59 Kilometern, von der Anschlussstelle Neumünster-Nord bis südlich des Autobahndreiecks Hamburg-Nordwest, läuft seit dem 1. Mai 2015 der Betriebsdienst mit einem 20-köpfigen Team.

Bis ins Jahr 2044 stellt Via Solutions Nord den reibungslosen Verkehr auf diesem Teilstück der Autobahn A7 sicher. Hierfür wurde eigens die Betriebsgesellschaft Via Solutions Nord Service GmbH & Co. KG gegründet.

Die neue Autobahnmeisterei der Via Solutions Nord Service hat ihren Standort in der Gemeinde Nützen, unmittelbar an der Autobahn-Anschlussstelle Kaltenkirchen. Auf einer Grundfläche von etwa 10.000 Quadratmetern befinden sich alle für die Versorgung der Autobahn notwendigen Gebäude und Flächen. Für die Betriebssicherung und den Unterhalt der Autobahn steht der neuen Mannschaft ein moderner Maschinenpark aus Lastwagen und Spezialgeräten mit diversen Reinigungsgeräten und Schneepflügen zur Verfügung.

Der Betriebsdienst der Via Solutions Nord Service wird in vielen Spezialgebieten durch Partnerunternehmen aus der Region unterstützt.



---

## DATEN & FAKTEN ZUR AUTOBAHNMEISTEREI

---

**20** MITARBEITER KÜMMERN SICH UM DEN BETRIEB DER A7 ZWISCHEN DEM AUTOBAHNDREIECK HH-NORDWEST UND DER AS NEUMÜNSTER-NORD

---

**6 LKW, 1 UNIMOG, 1 KEHRMASCHINE UND 5 KLEINTRANSPORTER MIT SPEZIALANBAUTEILEN SIND BEI DER BETRIEBSGESELLSCHAFT IM EINSATZ**

---



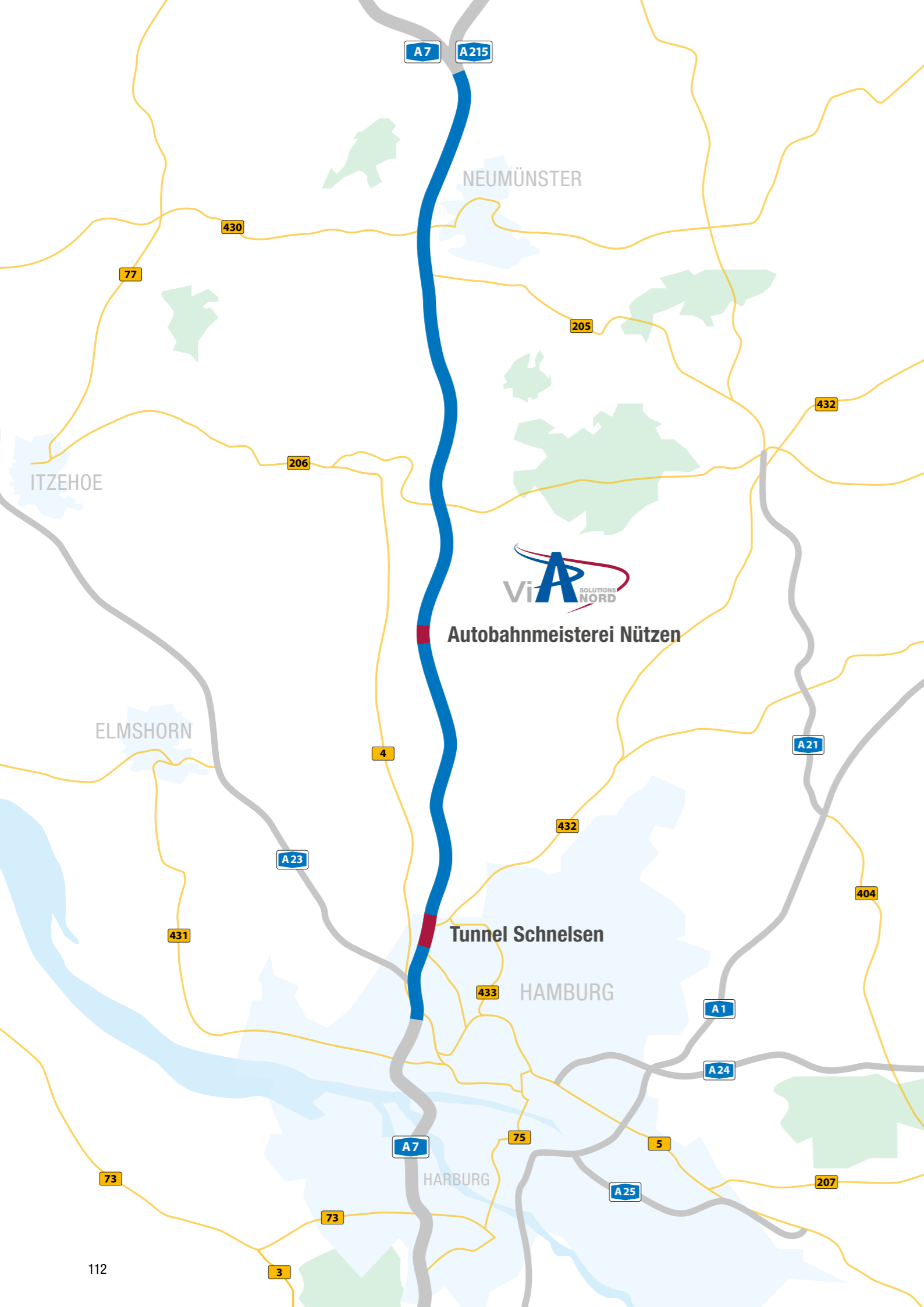
**Der Winter kann kommen:  
3.000 Tonnen Salz eingelagert  
in der Autobahnmeisterei**







**Bei jedem Wetter gut ankommen:  
Winterdienst auf der A7**



## KAPITEL 7: Inbetriebnahme der A7

Die Inbetriebnahme der A7 erfolgte an zwei zeitlich getrennten Terminen zur Verkehrsfreigabe. Die rund 60 Kilometer lange Ausbaustrecke vom Autobahndreieck Bordesholm in Schleswig-Holstein bis zur Landesgrenze Hamburg wurde bereits zum Jahresende 2018 planmäßig fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Ein Jahr später, Ende 2019, konnte auch die Ausbaustrecke in Hamburg einschließlich des Tunnels Schnelsen freigegeben werden und damit die Gesamtinbetriebnahme und Verkehrsfreigabe des Gesamtprojektes planmäßig stattfinden.



## Verkehrsfreigabe 2018 in Schleswig-Holstein

Im Rahmen einer feierlichen Übergabe durch Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Daniel Günther, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Bernd Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein, und Dirk Brandenburger, Technischer Geschäftsführer der DEGES, sowie Vertreter der beteiligten Unternehmen wurde die Strecke auf Schleswig-Holsteiner Gebiet eröffnet.





## Gesamtverkehrsfreigabe der A7 mit dem Tunnel Schnelsen

Nach einer Bauzeit von fünf Jahren sind der Tunnel Hamburg-Schnelsen und der Hamburger ÖPP-Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und der Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen-Nord im Dezember 2019 im Rahmen einer Feierlichkeit übergeben worden.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Michael Westhagemann, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

in Hamburg, und Dirk Brandenburger, Technischer Geschäftsführer der DEGES, sowie Rainer Goldmann, Geschäftsführer der Via Solutions Nord, gaben die Hamburger ÖPP-Strecke am 9. Dezember 2019 in beide Richtungen frei.

Die Via Solutions Nord ist eine gemeinschaftliche Projektgesellschaft von HOCHTIEF PPP Solutions, DIF Capital Partners und KEMNA BAU.





**Feierliche Verkehrsfreigabe  
am 9.12.2019 mit Vertretern aus  
Politik und Wirtschaft**



**ÖPP A7 Hamburg – Bordesholm  
Design – Build – Finance – Operate**



# Danksagung



Wir möchten uns mit diesem Buch bei all denjenigen herzlich bedanken, die mit großem Einsatz den Ausbau der A7 in einer Rekordzeit ermöglicht und umgesetzt haben. Die Bauarbeiten führte eine Arbeitsgemeinschaft aus HOCHTIEF Infrastructure, KEMNA BAU und Tesch Straßenbau aus. In Spitzenzeiten waren über 1.000 Beschäftigte gleichzeitig an der Baumaßnahme beteiligt.

Unser besonderer Dank gilt auch der Stadt Hamburg, dem Land Schleswig-Holstein und der DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH für die gute und partnerschaftliche Zusammenarbeit bei diesem länderübergreifenden Infrastrukturprojekt. Natürlich möchten wir uns an dieser Stelle auch bei den Anwohnern und den Verkehrsteilnehmern für ihr Verständnis und ihre Geduld bedanken.







# Impressum

## **Herausgeber**

Via Solutions Nord GmbH & Co. KG  
Kirchenweg 10  
24568 Nützen

## **Redaktion**

Via Solutions Nord GmbH & Co. KG  
public:news Agentur für Kommunikationsberatung GmbH

## **Fotos und Skizzen**

Christoph Schroll, DEGES, DEGES / V-KON.media,  
Danny Thielemann, Dominik Reipka, europaluftbild.de,  
Florian Zettel, Reena Troué, Stefan Bungert, Shutterstock,  
Belinda Sauer

## **Illustrationen und Karten**

DEGES / V-KON.media, public:news GmbH

## **Konzept und Gestaltung**

public:news  
Agentur für Kommunikationsberatung GmbH  
Lüdemannstraße 4  
22607 Hamburg  
[www.publicnews.de](http://www.publicnews.de)

## **Druck**

Ahrweiler Offset e.K.  
Schnackenburgallee 158  
22525 Hamburg

## **Drucklegung**

November 2020



**Via Solutions Nord GmbH & Co. KG**

Kirchenweg 10

24568 Nützen

[www.via-solutions-nord.de](http://www.via-solutions-nord.de)

