40 Jahre Elbtunnel

Gesendet im „ZDF mittagsmagazin“ am 9.1.2015 um 13:42 Uhr

Moderatorin:
(Vor der animierten Einfahrt des Elbtunnels.)

Wo es Straßen gibt, da gibt’s auch Autos und wo viele unterwegs sind, da gibt’s Staus und ein bekanntes Nadelöhr ist da der Elbtunnel in Hamburg. Seit 1975 ist der Tunnel Teil der Strecke A7 Hannover - Flensburg. Eine Entlastung für Hamburg und den Nordsüd-Verkehr. Aber schnell wurde klar, das drei Röhren nicht ausreichen, deshalb wurde noch eine Vierte gebaut. Bis zu 150.000 Autos und LKW rauschen am Tag durch den Tunnel. Das macht weit über 6000 Fahrzeuge in der Stunde. Der Elbtunnel wird 40 und in unserer Serie „Deutschland ist Spitze“ erzählt uns jetzt Christina Hansen die Geschichte.

Sprecherin Christina Hansen:
(Fahrt durch den Elbtunnel.)

Diese Tage sind gute Tage für den Elbtunnel und vor allem für die Autofahrer, alle vier Röhren sind offen. Jetzt zum Jahresanfang kaum Stau, freie Fahrt im 3,3 km langen Nadelöhr. Es ist Deutschlands wichtigster Tunnel, die Nordsüd Achse Europas und hier oben wird er gemanagt. Jede Röhre wird rund um die Uhr mit Kameras überwacht, den Männern entgeht nichts.

Andree Poggendorf, Tunnelbetriebszentrale:
(In der Tunnelbetriebszentrale.)

Es ist schon so, wir sehen fast jeden Millimeter hier, und in jeder Röhre sind 16 Kameras verbaut, sie sin zoom und schwenkbar und drehbar, sodass wir fast jeden Millimeter erkennen können.

Sprecherin Christina Hansen:
(Fahrt durch den Elbtunnel, dann Eröffnungsfeier 1975.)

2013 hat es 46 Mal gekracht, beinah täglich bleibt ein Fahrzeug liegen, gerne auch mal wegen Spritmangel und fast jeden Tage ein Stau, Alltag seit 40 Jahren. Der neue Elbtunnel war ein Riesenereignis in der Hansestadt. Zehntausende Hamburger liefen kurz vor der Freigabe durch die Röhren, dann feierliche Eröffnung mit Bundeskanzler Helmut Schmidt.

Bundeskanzler Helmut Schmidt:
(Rede bei der Eröffnung des Elbtunnels.)

Wollen wir jetzt das erste Mal durch den Tunnel fahren.

Sprecherin Christina Hansen:
(Bilder vom Bau des Elbtunnels.)

Die Tunnelkonstruktion, vor allem des Unterwasserteils, war damals eine technische Meisterleistung. Direkt am Ufer war ein künstliches Hafenbecken gebaut worden. Hier

entstanden 8 Tunnelelemente, dann wurden sie hintereinander auf einer ausgebaggerten Rinne auf in 29 Meter Tiefe auf den Elbgrund gelegt und zusammengeschweißt, Maßarbeit.

Arbeiter beim Bau des Elbtunnels:
(Arbeiter im Elbtunnel 1975.)

Das ist mein letzter Handgriff beim Bau des Elbtunnels in Hamburg. Irgendwie ist es ein komisches Gefühl, das nun zu Ende ist.

Sprecherin Christina Hansen:
(Stau vor dem Elbtunnel, verschieden Bilder aus dem Elbtunnel, Bilder vom Feuerwehreinsatz 2011.)

Mit 65.000 Autos täglich hatte man gerechnet, doch schon bald wurden es sehr viel mehr. 20 Jahre später die Fertigstellung der vierten Röhre. 2011 hier ein Großbrand, das Sicherheitskonzept aber funktionierte. Inzwischen sind die alten Röhren auch nach den neusten Brandschutzauflagen modernisiert worden. Die Fluchtwege führen immer in den Nebentunnel. Alle 4 Wochen wird übrigens jede Röhre einmal rundum geputzt. Mit dem Tunnel kam auch der Lärm. Die Autobahn läuft mitten durch Hamburg, durchschneidet ein Wohngebiet. Nach mehr als 20 Jahren Kampf sollen für die Lärmgeplagten Anwohner nun endlich Autobahndeckel gebaut werden.

Bernt Grabow von der Bürgerinitiative „Ohne Dach ist Krach“:
(auf einer Brücke über der A7.)

Ein Wahnsinn, hier eine Autobahn mitten durch die Stadt zu bauen würde man sicherlich heute nicht noch einmal so begehen. Wir haben jetzt die Chance zumindest die Folgen, die Teilung der Stadt und diesen permanenten Lärm wieder in Teilen zu beseitigen.

Sprecherin Christina Hansen:
(Luftaufnahmen vom südlichen Elbtunneleingang in Waltershof.)

Künftig rechnet man hier nämlich mit noch mehr Verkehr. Die Planungen für eine weitere Elbquerung westlich von Hamburg stocken seit Jahren. Eine fünfte Röhre aber wird es nicht geben.

Andreas Rieckhof, Staatsrat in der Verkehrsbehörde Hamburg:
(in einem Bürogebäude der Behörde.)

Was viel wichtiger ist, das wir nördlich und südlich des Tunnels 2 zusätzliche Fahrspuren bekommen. Wir haben 8 im Tunnel und wir brauchen auch 8 nördlich und südlich des Tunnels.

Sprecherin Christina Hansen:
(Fahrt auf der A7 bei der Anschlussstelle Volkspark und im Elbtunnel.)

Die Bauarbeiten werden Jahre dauern. Die Autofahrer brauchen also weiter gute Nerven. Alltag am Elbtunnel und das seit 40 Jahren.

Dauer des Beitrags: 3 Min. 41 Sek.