

Köhlbrandbrücke – Staatsversagen mit langer Ansage



Foto: NDR

Schon 2008 hatte der damalige Wirtschaftssenator Gedaschko verkündet, dass die Köhlbrandbrücke in 20 Jahren ersetzt werden müsse (also in 2 Jahren). 2012 hatte Olaf Scholz, als Hamburgs damaliger Bürgermeister, dann offiziell angekündigt, dass die Brücke tatsächlich ersetzt wird. Ihr Nutzungsende war nunmehr auf 2030 terminiert und wurde später (trotz des sich kontinuierlich verschlechternden Zustandes) auf wundersame Weise immer weiter nach hinten, zuletzt auf 2036, verschoben. Bis dahin sind es jetzt nur noch 10 Jahre, aber seit der offiziellen Verkündung sind schon 14 Jahre ins Land gezogen.

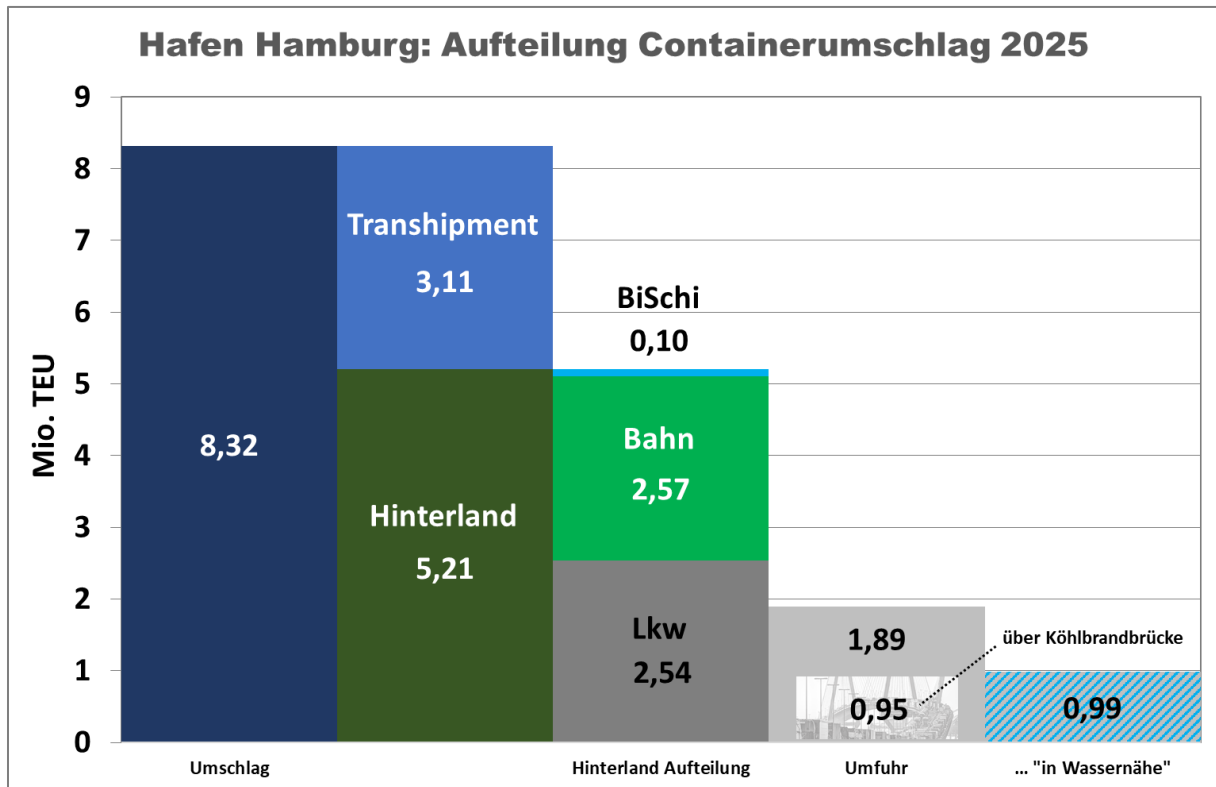
Dass die Brücke tatsächlich noch bis 2036 durchhalten wird, ist angesichts der Anordnung des jetzt offensichtlich notwendig gewordenen Gewichtslimits für Lkw höchst zweifelhaft. Dabei soll nach Senatsplanung erst 2030 mit dem Bau der Ersatzbrücke begonnen werden, die aber nach Plan erst 2042 fertig sein soll. Wenn es ganz toll läuft, könnte es nach Senatsangaben vielleicht bis 2040 zu schaffen sein. Allein das kümmerliche Beschleunigungspotenzial, das man meint ausgemacht zu haben, ist schon Realsatire genug. Aber noch nicht einmal die Finanzierung ist geklärt. Merkt hier eigentlich noch irgendjemand etwas?

Es droht ein Fiasko mit Ansage, das sich schon lange abzeichnet hat: 30 Jahre (mit Chance: "nur" 28 Jahre!) von der Entscheidung bis zur geplanten Fertigstellung einer Ersatzbrücke (allerdings noch ohne die bei deutschen Großbauwerken mittlerweile üblichen massiven Bauzeitüberschreitungen)! Was ist das für eine verheerende Planung, aus der jetzt eine mindestens 4-jährige Sperrung der Haupthafenroute droht? Für den Hafen zeichnet sich damit mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Super-GAU ab! Die reichlich zum Planen zur Verfügung gestandene Zeit ist ganz offensichtlich fahrlässig vertrödelt worden. Das ist Staatsversagen in Bestform! Die Planungskompetenz im deutschen Tor zur Welt und der angeblichen Logistikmetropole ist zur Lachnummer verkommen (aber Olympia will man schon noch ausrichten)!

Wenn schon 2008 klar war, dass die 1974 fertiggestellte Brücke niemals ihre ursprünglich vorgesehene Lebensdauer von 100 Jahren erreichen wird, sondern es sachlogisch eher auf die Hälfte hinausläuft (weil sich der Verkehr ziemlich exakt doppelt so stark entwickelt hat, wie ursprünglich einmal angenommen), hätte doch damals schon alles daran gesetzt werden müssen, die Brücke zu entlasten, indem ihr Verkehr erspart wird, der nicht unbedingt über sie führen muss. Rein rechnerisch kostet jeder Lkw die Brücke eine knappe halbe Minute an Lebenszeit – bei 13.000 täglich! Eingeführt wurde für Lkw nur ein Überholverbot (2012), ein Abstandsgebot von 50 m im Mittelteil der Brücke (2018) sowie eine allgemeine und durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h (2025). Als drastische Notmaßnahme wurde jetzt plötzlich ein Fahrverbot für Lkw über 44 t zum 1. Mai 2026 verfügt. Damit ist mittlerweile auch für jeden Laien klar, dass diese Maßnahmen wohl kaum ausreichen werden, die Brücke weitere 10 Jahre für den allgemeinen Lkw-Verkehr nutzbar zu halten – geschweige denn bis 2040 oder gar 2042!!!

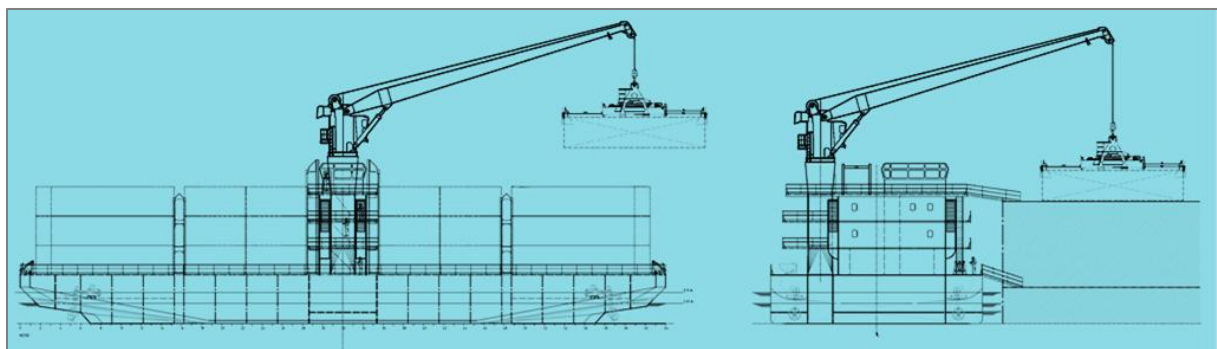
Es liegt auf der Hand, dass die Brücke jetzt **dringend extrem geschont** werden muss, indem ihr endlich alle unnötigen Transporte erspart werden. Das sind vor allen Dingen die hafeneninternen Containerumfuhren per Lkw, die einen Großteil der Container-Transporte im Hamburger Hafen ausmachen. Sie lassen sich zu einem Großteil relativ leicht auf das Wasser verlagern. Rd. 50% der Umfuhren erfolgen über die Köhlbrandbrücke (ca. 1 Mio. TEU p.a.). Rd. $\frac{3}{4}$ davon haben entweder eine HHLA-Anlage als Quelle oder Ziel (oder gar beides). Speziell die HHLA sollte also ein vitales Interesse daran haben, dass die Brücke für Lkw noch möglichst lange befahrbar bleibt (indirekt ist sie ohnehin auch "Verursacherin" des erhöhten Verschleißes).

Lediglich 0,12 Mio. TEU p.a. werden derzeit schon mit konventionellen Schuten im (Großraum-) "Taxi-Modus" auf dem Wasser umgefahren. Diese Menge ist mit dem bisherigen System kaum steigerbar, da es den Einsatz von kaiseitigem Umschlagsgerät bedingt (z.B. die riesigen Containerbrücken), wodurch die herkömmliche "nasse" Umfuhr grundsätzlich deutlich teurer ist als mit dem Lkw. Einzelcontainer, die ungefähr die Hälfte der Lkw-Umfuhren ausmachen, können auf diese Weise schon gar nicht wirtschaftlich umgefahren werden.



Quelle: HHM, HPA, eigene Berechnungen

Ein geeignetes Konzept, die Umfuhren vermehrt auf das Wasser zu verlagern, wäre z.B. die "Port Feeder Barge": Ein selbstfahrender Containerponton in Doppelend-Konfiguration mit einer Kapazität von 168 TEU, der mit einem vollwertigen Containerkran ausgestattet ist und im Rahmen eines Liniendienstes durch den Hafen fahren soll (eine Rundreise pro Tag) und somit wie ein Linienbus auch für einzelne Container gebucht werden kann. Die "Port Feeder Barge" ist nicht von der Verfügbarkeit und den hohen Kostensätzen der kaiseitigen Umschlagsgeräte abhängig, so dass sie wettbewerbsfähig zum Lkw umfahren kann (mit konventionellen Leichtern lässt sich aufgrund der vielen sich unregelmäßig einstellenden Wartezeiten auf Liegeplatz und kaiseitiges Umschlagsgerät grundsätzlich kein Liniendienst einrichten). Die Umfuhr erfolgt zudem klimaneutral, da die "Port Feeder Barge" entweder mit HVO100, grünem Methanol oder grünem Strom aus einer Batterie angetrieben werden soll.



"Port Feeder Barge": Seiten- und Frontansicht (inkl. Kaianlage)

Auch der vom Hamburger Senat eingesetzte Klimabeirat empfiehlt in seinem jüngsten Zwischenbericht zum Umsetzungsstand des Hamburger Klimaplanes die Verlagerung der hafeninternen Containerumfuhren auf das Wasser! Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass der Hamburger Verkehrssektor dem Klimaplan noch gewaltig hinterherhinkt und nach dem Volksentscheid zur Klimaneutralität diese nunmehr schon 2040 erreicht werden muss (auch im Hafen). Dabei auf die "Port Feeder Barge" zu verzichten, hieße, "low hanging fruits" einfach hängen zu lassen.

Erstaunlicherweise war der Verband der lokalen Containertrucker (VSH e.V.) noch fortschrittlicher als die Klimaschützer und forderte erstmalig schon 2003 (!), die Umfuhren so weit wie möglich auf das Wasser zu verlagern und hat dies seitdem mehrfach wiederholt (u.a. im TV)! Neben dem Klima- und Brückenaspekt spielen hierbei auch die langen Wartezeiten in Staus oder an den Terminalgates sowie der mittlerweile immer akuter werdende Fahrermangel eine Rolle.

Obwohl die HHLA, als marktbeherrschender Terminalbetreiber in Hamburg, das Konzept anfänglich aktiv unterstützt hatte und ihre Trucking-Tochter CTD eine "Port Feeder Barge" zwischenzeitlich sogar chartern wollte, wird das Konzept seit 2010 von der HHLA rigoros boykottiert – trotz der damals schon bekannten Brückenproblematik! Zunächst wurde der Umschlag mit dem eigenen Kran an den HHLA-Anlagen kategorisch verweigert. Ab 2015, als es die beabsichtigte Verlagerung der Umfuhren auf das Wasser auf einmal sogar in den rot/grünen Koalitionsvertrag geschafft hatte (was aber letztendlich nichts bewirkt hat), wurde der Selbstumschlag auf einmal doch zugestanden. Nunmehr sperrte sich die HHLA subtiler, indem ein (ungerechtfertigtes) "Abfertigungsentgelt" für jeden Anlauf einer HHLA-Anlage gefordert wurde. Kein Hinterlandverkehrsträger (Lkw, Bahn, Binnenschiff) hat in Hamburg ein Entgelt an die Terminals zu entrichten – die HHLA verlangt dies nur von der "Port Feeder Barge"!

Obwohl der "Klimadruck" auch im Hafen immer stärker wurde und sich auch der Zustand der Köhlbrandbrücke weiter verschlechterte, wurde die Verlagerung der Umfuhren in den folgenden rot/grünen Koalitionsverträgen von 2020 und 2025 erstaunlicherweise wieder gestrichen (obwohl das Gewicht der Grünen gestiegen war)!

Mit der "Port Feeder Barge" können naturgemäß nur Umfuhren verlagert werden, die zwischen Anlagen mit Wasseranschluss erfolgen. Das sind aber immerhin noch über 300.000 TEU p.a. (!), d.h. die "nassen" Umfuhren könnten vervierfacht und die Brücke somit signifikant entlastet werden! "In Wassernähe" werden sogar 990.000 TEU p.a. umgefahren. Dort schlummert also noch weiteres Potenzial.

Trotz des sich abzeichnenden Desasters mit der Köhlbrandbrücke und Verfehlens der Hamburger Klimaziele im Verkehrssektor sieht der Senat weiterhin keine Notwendigkeit, die HHLA, als sein öffentliches Unternehmen, zu "motivieren", sich diesem vernünftigen Umfuhrkonzept (weil brückenschonend, klimaneutral, praktikabel und schnell realisierbar) zu öffnen. Man hat vielmehr den Eindruck, dass sich der Senat trotz der heiklen Situation nach der HHLA richtet. Dabei hätte er über die Hamburg Port Authority (HPA) genug Einflussmöglichkeiten: Sie ist nicht nur für den Zustand der Brücke verantwortlich, sondern gleichzeitig auch Verpächterin aller Terminalflächen im Hafen. Für die HPA wäre es ein Leichtes, die HHLA zu "motivieren", ihren erforderlichen Beitrag zur Schonung der Brücke und damit zur Funktionsfähigkeit des Hafens zu leisten. Mit ihrem $\frac{3}{4}$ -Anteil am Hamburger Containerumschlag würde sich die HHLA damit selbst ohnehin den größten Gefallen tun.

Hätte die erste "Port Feeder Barge" bereits 2010 in Dienst gestellt werden können, wären der Köhlbrandbrücke bis heute mehr als 3 Mio. Lkw-Überfahrten erspart geblieben. Das entspricht ungefähr einer vollen Jahresbelastung. M.a.W.: Die Brücke würde ca. ein volles Jahr länger durchhalten. Das ist demnächst u.U. der entscheidende Zeitraum...

April 2026
Dr.-Ing. Ulrich Malchow