

21. Februar 2025

Leserbrief (Internet-Ausgabe)

4 Jahre ohne Brücke

19. Februar: Wird die neue Köhlbrandbrücke doch schneller fertig?

Das ist ja toll: Die neue Köhlbrandbrücke soll 2 Jahre eher fertig werden als ursprünglich geplant (2040 anstatt 2042)! Dann haben wir ja nur noch 4 volle Jahre keine Köhlbrand-Querung, wobei HPA große Sorge hat, die bestehende Brücke bis 2036 (ursprüngliches End-of-Life-Datum) überhaupt f. Lkw befahrbar zu halten. Merkt hier eigentlich einer noch irgendetwas? Hängt diese desaströse Planung vielleicht auch damit zusammen, dass niemand, der dafür die Verantwortung trägt, nach 2036 noch im Amt sein wird? Amtlicherseits hätte doch längst die Erkenntnis gereift sein müssen, die Brücke jetzt extrem zu schonen (z. B. zumindest durch eine verbindliche Verlagerung der massenhaften hafeninternen Containertransporte auf das Wasser)! Und was sagt der seit 10 Jahren amtierende Senat? „Die Organisation von hafeninternen Containerverkehren obliegt den im Hafen tätigen Unternehmen. Ihre Ausgestaltung ist im Übrigen eine betriebswirtschaftliche Entscheidung der jeweiligen Unternehmen“ (Drucksache 22/14787). So hört sich Verantwortung für den Hafen und seine Infrastruktur gewiss nicht an.

Dr.-Ing. Ulrich Malchow

Bezogener Artikel: Nächste Seite



Hoffnung auf eine schnellere Lösung

Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard sagt, wie der Bau der neuen Köhlbrandbrücke beschleunigt werden kann

Andreas Dey und Martin Kopp

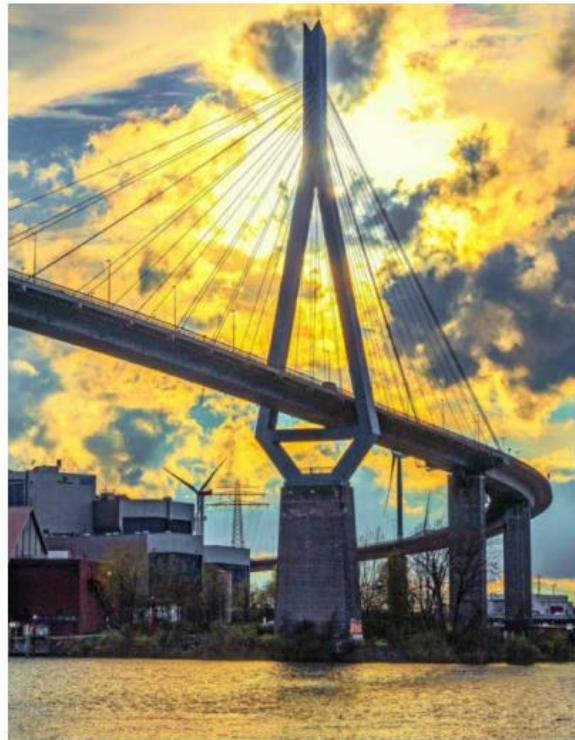
Hamburg. Als der Hamburger Senat vor knapp einem Jahr verkündete, dass die marode Köhlbrandbrücke im Hafen durch einen Neubau ersetzt werden soll, war die Erleichterung in der Wirtschaft groß: Endlich gab es eine Entscheidung, nachdem zuvor Jahre mit einer Tunnel-Planung vergeudet worden waren. Gleichzeitig kam neuer Unmut auf: Darüber, dass die neue Brücke erst 2042 fertig sein soll und dass die künftige Durchfahrtshöhe von 73 Metern, 20 Meter mehr als beim bisherigen Bauwerk, gar erst 2046 zur Verfügung stehen soll, wenn die alte Brücke abgerissen ist.

Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (SPD) sagte schon damals, dass sie auf eine schnellere Realisierung hoffe, möglichst vor 2040. Im Gespräch mit dem Abendblatt deutete Leonard nun erstmals an, wie das funktionieren könnte. Grundlage könnte demnach das Maßnahmenpaket zur „Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“ sein, das die Ampel-Bundesregierung Ende 2023 beschlossen hatte.

Sofern der Bund das „überragende öffentliche Interesse“ für ein Projekt feststellt, kann demnach beschleunigt geplant und gebaut werden. Bei Brücken, die an die zukünftige Verkehrsentwicklung angepasst werden, könnten zum Beispiel Genehmigungspflichten und die Umweltverträglichkeitsprüfung wegfallen. Unklar ist, inwiefern die Köhlbrandbrücke in diese Kategorie fällt, denn einerseits handelt es sich um eine Anpassung an die neuen Gegebenheiten (etwa höhere Schiffe), andererseits um einen kompletten Neubau.

Planverfahren soll beschleunigt werden

„Wir werden keine Möglichkeit auslassen, eine Beschleunigung des Planverfahrens zu prüfen“, sagte Leonhard. „Alles, was in Hamburg dafür unternommen werden kann, gehen wir an und stimmen uns auch mit dem Bund ab.“ In der Antwort auf eine Schriftliche Kleine Anfrage der CDU zeigt der Senat, wie es zumindest zwei Jahre schneller gehen könnte: „Durch eine Aufteilung der Planungsleistungen in gesonderte Aufträge und eine Verschneidung



Die marode Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen soll durch einen deutlich höheren Neubau ersetzt werden.

THORSTEN AHLF

von Planungsabläufen konnte die Planungsphase um ca. ein Jahr und die Bauphase durch Optimierung des Bauablaufs ebenfalls um ca. ein Jahr verkürzt werden.“

Wenn der Neubau der Köhlbrandbrücke 2042 werden sollte, wären 18 Jahre seit dem Beschluss des Senats vergangen. Bei der 1974 eröffneten Brücke hat es vom Beschluss des Senats bis zur Fertigstellung dagegen nur sechs Jahre gedauert. Auf die Frage, wie diese Verdreifachung zu erklären sei, sagte die Wirtschaftssenatorin: „Zum einen haben wir aufwendige Vor- und Verkehrsplanungen: Es wird allein 35 Brücken- und Anschlussbauwerke an Straßen geben, die es seinerzeit noch gar nicht gab.“

Zudem gebe es heutzutage viel umfangreichere Genehmigungsverfahren: „Es müssen viel mehr Stellen einbezogen werden als noch vor 50 Jahren, und es gibt mehr Klagemöglichkeiten“, so Leonhard. „Wir tun alles, dass wir möglichst schnell sind. Aber an den bestehenden Gesetzen kommen wir nicht vorbei.“

Im Gespräch mit dem Abendblatt bekräftigte die Senatorin auch den Willen zum Bau der A26-Ost: „Wir

in Hamburg werden alles dafür tun, dass die A26-Ost kommt“, sagte Leonard. „Wir sehen die Notwendigkeit der Wirtschaftsverkehre, und wir sehen die Verkehrsbelastung im Süderelberaum.“ Dort gilt vor allem die B73 als hoffnungslos überlastet.

Doch auch in der Hamburger Innenstadt litten Ost-West-Verbindungen wie die Stresemann-, die Willy-Brandt- und die Ludwig-Erhard-Straße massiv unter dem Verkehr. Die Wirtschaftssenatorin will das nicht länger hinnehmen: „Künftig werden wir noch mehr Ost-West-Verkehre haben, und dass diese quer durch die Stadt abgewickelt werden, ist ein Skandal, den sich keine andere Großstadt leistet.“

Hamburg habe daher den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt ermöglicht, der seit einem Jahr vorliege. „Wir werden auch in der nächsten Legislatur für diese Autobahn kämpfen“, sagte Leonhard, schränkte aber ein: „Am Ende baut sie aber der Bund.“ Anzeichen, dass die nächste Regierung davon abrücken könnte, erkenne sie nicht: „Das Projekt steht im Bundesverkehrswegeplan.“