



Wie Perlen an einer Kette: mit Containern beladene Lastkraftwagen auf der Köhlbrandbrücke im Hafen von Hamburg
Foto dpa

Die Köhlbrandbrücke ist eines der Wahrzeichen von Hamburg. Über die 3,6 Kilometer lange Schrägseilbrücke, die den östlichen mit dem westlichen Bereich des Hafens verbindet, fahren Tag für Tag rund 32.000 Fahrzeuge, darunter 11.000 Lastwagen: eine ruinöse Verkehrsmenge. War man bei der Einweihung der Brücke im September 1974 noch von einer Lebensdauer von hundert Jahren ausgegangen, ist längst klar, dass bald ein Ersatzbauwerk her muss, je schneller, desto besser. Damit das Bauwerk die Jahre noch übersteht, bis es Ersatz gibt, wurde vor einem Jahr schon ein Tempolimit von 50 Kilometern je Stunde auf der Brücke eingeführt.

Die kontinuierliche Überwachung der Brücke zeigt aber: Diese Art der Schonung reicht nicht. „Die Ergebnisse der aktuellen Bauwerksprüfung zeigen nun eine bedenkliche Zunahme der Schadensdynamik an den Längsrippen der Strombrücke“, teilte die Hamburg Port Authority jüngst mit: „Auch im Bereich der Rampenbauwerke zeigen sich verstärkt Risse und Abplatzungen sowie deutlich verschlechterte Materialeigenschaften.“ Die Konsequenz: Vom 1. Mai an dürfen genehmigungspflichtige Schwertransporte über 44 Tonnen die Köhlbrandbrücke nicht mehr nutzen.

Wer vermutet, dass das eine Kleinigkeit sei, irrt. Was man als Außenstehender vom Hafen zu sehen bekommt, sei es aus der Hafencity heraus oder durch eine Hafenumrundung auf einem Ausflugschiff, ist kaum mehr als die Kulisse eines riesigen Logistik- und Industrienezwerks. Allein für die Hafenbahn sind 300 Kilometer Gleise verbaut, rund 200 Güterzüge fahren hier täglich. Für den Hafen als Herz der Hamburger Wirtschaftskraft ist die Köhlbrandbrücke quasi die Hauptschlagader. Auch scheinbar marginale Einschränkungen haben große Wirkungen.

„Eine Sitzung jagt die nächste“, berichtet Rainer Fabian, Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), von den vielen Arbeitskreisen, in denen nun eiligst daran gearbeitet wird, dass auch nach dem 1. Mai noch jeder Schwertransport dort ankommt, wo er hinsoll. „Wir erwarten, dass alles getan wird, dass die Umfahrungen optimal funktionieren“, sagt Fabian. Das heißt auch, hier und da muss noch mal gebuddelt werden, damit die nötige Höhe unter einer Brücke hindurch geschaffen wird und selbst wenn alles klappt, sei nicht alles gut, wie Fabian bemerkt: Der administrative und personelle Aufwand steige, die Transporte würden teurer.

Das Problem ist keineswegs nur eines der örtlichen Betriebe, sondern eines des Wirtschaftsstandorts Deutschland, denn ein Gutteil der Exporte verlässt das Land über den Hamburger Hafen. Was so groß und so schwer ist, dass es als genehmigungspflichtiger Schwertransport über

Ruinöser Verkehr

Die Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen wird von Mai an für Schwertransporte gesperrt. Das ist auch ein Problem für Deutschland als Exportstandort.

Von Susanne Preuß, Hamburg

die Brücke geleitet werden muss, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Traktor oder ein Bagger, vielleicht auch eine Abfüllanlage für Getränke oder eine der heiß begehrten Lasermaschinen, die zur Produktion der effizientesten Chips gebraucht werden.

Wie viele Lastwagen vom neuen Fahrverbot betroffen sind, wird nicht offiziell mitgeteilt. Mancher vermutet, dass die Schweigsamkeit von Stadtverwaltung und Hafenbehörde damit zusammenhängt, dass man das Thema Sicherheit und Zuverlässigkeit gar nicht so im Fokus sehen möchte. Das nämlich könnte Futter für jene sein, die Rotterdam oder Antwerpen als gute Alternative für die Verschiffung deutscher Exportgüter sehen.

Nach Informationen der F.A.Z. aus der Hafenvirtschaft dürften es monatlich mehr als 2500 Schwertransporte sein, die künftig anderweitig durch den Hafen geleitet werden müssen. Diese Schätzung passt auch zu der verlausierten Antwort des Senats auf eine kleine Anfrage aus der CDU. Demnach gehe es um „deutlich weniger als ein Prozent des täglichen Verkehrsaufkommens“. Ein Prozent des Verkehrsaufkommens wären 318 Fahrzeuge pro Tag. Selbst wenn nur ein Drittel von dem neuen Verbot betroffen wären, käme man auf die genannten 2500 Transporte im Monat.

„Das ist ein ganz heftiges Thema“, ächzt UVHH-Präsident Fabian, der eigentlich nicht zur Dramatisierung neigt. Nun komme es darauf an, den Ersatzbau für die Köhlbrandbrücke möglichst schnell voranzutreiben. Das von der Bundesregierung initiierte Infrastruktur-Zukunftsgesetz (InfZuG) könnte den Hamburgern in die Tasche spielen. Und sehr konkret hofft man im Senat darauf, dass die nächste Köhlbrandbrücke ins Bundesfernstraßengesetz genau dort aufgenommen wird, in Anlage 1 zu Paragraph 17e Absatz 1, wo geregelt ist, dass es nur eine einzige Instanz geben wird für Klagen aller Art, nämlich das Bundesverwaltungsgericht.

Einstweilen sehen manche Unternehmen in den Verkehrsproblemen eine neue Geschäftschance. So berichtet zum Beispiel ein Reeder, der namentlich nicht genannt werden will, er habe vor Jahren schon einen Fährbetrieb innerhalb des Hamburger Hafens vorgeschlagen, sei aber von den Verantwortlichen ignoriert worden. Womöglich böte sich nun ein neuer Gesprächsanlass?

Auch Ingenieur Ulrich Malchow fühlt sich missachtet. Er hat vor vielen Jahren schon eine „Port Feeder Barge“ als Alternative entwickelt. Das selbstfahrende Hafenzug mit eigenem Kran würde den Lastwagenverkehr reduzieren und die Hafentlogistik effizienter machen, predigt Malchow seit Langem und sah einmal beinahe sogar das Management der Hafengesellschaft HHLA auf seiner Seite. Letztlich wurde nicht einmal ein Prototyp des Fahrzeugs gebaut. Aufgegeben hat Malchow aber nicht, sondern hat sogar neue Hoffnung gefasst, als er im Bericht des Hamburger Klimabeirats seine Idee propagiert sah. In der Praxis indes hat man Zweifel: Die kleinen Schiffe würden die Abläufe eher bremsen als helfen, vermuten Hafenunternehmer.

Mindestens noch 13 oder 14 Jahre wird es in Hamburg also Schwertransporte mit mehr als 44 Tonnen auf Umwegen geben, die ihrerseits nicht für solchen Verkehr vorgesehen waren. Eine gewisse Entlastung könnte es geben, wenn die Autobahn A 26 Ost zur Bündelung des Verkehrs zwischen der A 7 im Westen und der A 1 im Osten schneller fertig sein sollte als die neue Köhlbrandbrücke. Die bundeseigene Straßenprojektsellschaft Deges geht aktuell von einer Fertigstellung im Jahr 2035 aus. So ist es jedenfalls auf der Deges-Homepage zu lesen. Doch auch hier gibt es Verzögerungen, weil das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig im Herbst 2025 die Planfeststellungsbeschlüsse teilweise für rechtswidrig erklärt hat.

„Das ist ein Symbol für den Zustand in der Republik“, fasst Rainer Fabian den Unmut der Hafenvirtschaft zusammen. Immerhin kann Hamburg auf finanzielle Unterstützung aus Berlin setzen. Der Bund werde „einen größeren Teil der Kosten decken“, sagte Christoph Plöb, der den Koordinator für die maritime Wirtschaft für die Bundesregierung tätig ist, gegenüber der Zeitung „Welt am Sonntag“. Der aus Hamburg stammende CDU-Politiker war von Hamburgs Erstem Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) zuletzt wegen mangelnden Engagements für den Hamburger Hafen angegriffen worden. In dem Interview sagte Plöb nun: „Ich möchte in dieser Legislaturperiode in Berlin möglichst viel für den Hamburger Hafen und die anderen norddeutschen Häfen erreichen und brenne für diese Aufgabe.“