

„Die Köhlbrandbrücke bröckelt bei jeder Lkw-Fahrt“

Neue Untersuchung zeigt gefährliche Schäden auf. Tragfähigkeitsnachweis für Schwerlastverkehr nicht möglich. Firmen warnen vor Megastau

Martin Kopp

Hamburg. Behörden und Wirtschaft in Hamburgs Hafen stehen vor einer der größten Herausforderungen der vergangenen Jahrzehnte. Sie müssen den vorzeitigen Kollaps der Köhlbrandbrücke verhindern, bevor ein Ersatzbau steht. Dem alten Bauwerk geht es nämlich wesentlich schlechter als bisher angenommen. Das ist der Befund mehrerer Überprüfungen durch externe Ingenieurbüros. Ihn haben die Behörden am Donnerstag der Hafenwirtschaft in einer Krisensitzung beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) präsentiert.

Ergebnis: Die Köhlbrandbrücke leidet stark unter dem seit ihrer Inbetriebnahme massiv zugenommenen Schwerverkehr. Das zulässige Gesamtgewicht für Lkw hat sich seit den 1950er-Jahren fast verdoppelt. Deswegen erhöhen sich die Ermüdungsschäden. Und was noch schwerer wiegt: eine statische Nachweiseführung, also eine bautechnische Berechnung, wie standesicher die Köhlbrandbrücke überhaupt noch ist,

Behörden bleiben bei Fahrverbot für Schwerlast-Lkw hart

„Sogar den Behördenmitarbeitern stand selbst das Entsetzen ins Gesicht geschrieben, als sie uns das eröffneten“, sagt Carstin Schryver, Chef der internationalen Spedition Schryver Logistics, der bei der Krisensitzung dabei war. Rund 25 Teilnehmer waren der Einladung gefolgt. Eigentlich wollten sie die Vertreter der für die Köhlbrandbrücke zuständigen Hamburg Port Authority (HPA) darum bitten, das ab 1. Mai geltende ausgesprochene Fahrverbot für Schwerlast-Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 44 Tonnen zu verschieben, bis sinnvolle Ausweichstrecken für diese Transporte gefunden sind. Doch nach der Präsentation der Behördenvertreter war daran nicht mehr zu denken.



Mit Containern beladene Lastwagen stauen sich auf der Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen. Die Brücke ächzt unter deren Gewicht.

Kay Nietfeld/picture-alliance/dpa

Diese machten nämlich unmissverständlich deutlich, dass ihnen gar keine Wahl bleibt, als die Sperrung für solche genehmigungspflichtigen übergroßen und über-schweren Transporte auszusprechen. Das geht aus der Präsentation hervor, die dem Abendblatt exklusiv vorliegt.

Darin heißt es: „Der erforderliche bauwerksbezogene Tragfähigkeitsnachweis für die Genehmigung der Sondertransporte ... kann nicht mehr erbracht werden. Ohne positiven Nachweis besteht kein Ermessenspielraum.“ Anders gesagt: Die Behörden können nicht mehr für die Sicherheit garantieren und müssen die Sperrung vornehmen.

„Die Brücke bröckelt bei jeder Fahrt eines Schwerlast-Lkw“, sagt Thomas Wolniewitsch vom großen Hamburger Lagerungs- und Umschlagsbetrieb, TCO Transcargo. 30 Prozent der am Standort abgefertigten Ladung kommen normalerweise mit Schwerlasttransportern über die Köhlbrandbrücke am Standort in Wilhelmsburg an. „Dafür fehlt uns jetzt eine Lösung.“ Was Wolniewitsch besonders verärgert: „Seit Jahrzehnten ist bekannt, dass die Köhlbrandbrücke

abgängig ist, erst jetzt wachen die Behörden auf. Man hätte sich schon lange Alternativen vornehmen müssen.“

In der Tat wirken die Behörden über das Ausmaß der Schäden überrascht. So werden derzeit bereits ausgesprochene Genehmigungen für Schwerlasttransporte über die Köhlbrandbrücke wieder zurückgenommen. Es hat sich herausgestellt, dass sie die Brücke mehr schädigen, als die 32.000 anderen Fahrzeuge, die täglich darüber fahren.

Und es sind gar nicht wenige Sondertransporte. TCO geht von 700 bis 1000 Containern im Jahr aus. Laut Verkehrsbehörde wurde die Brücke 2024 von 9,9 Millionen

Fahrzeugen befahren. 29 Prozent davon waren Lkw. Ein Großteil dieser Lkw wog mit seiner Ladung zwischen 38 und 60 Tonnen. Laut Berechnungen des Verbands Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg (VSH) nutzen im Schnitt 30 bis 50 Schwerlasttransporter mit einem Gewicht von mehr als 44 Tonnen täglich die Brücke. „Für diese müssen jetzt adäquate Ausweichrouten geschaffen werden. Die bisher von den Behörden vorgestellten Lösungen reichen nicht aus“, sagt VSH-Chef Hans Stapelfeld.

„Tatsächlich sind die Köhlbrandbrücke die einzige Strecke, auf der wir solche Transporte ohne Einschränkung abwickeln konnten“,

sagt Johan Ewers von der Schwervertransportgruppe Gustav Seeland. „Es geht doch nicht nur ums Gewicht, sondern auch um Höhe und Breite. Auf die Autobahn können wir nicht, weil da die Schilder zu tief hängen. Und bei den genannten Ausweichstrecken durch den Hamburger Süden stehen Ämpeln und Mittelinseln im Weg.“ Bei der Transportfirma geht es um 25 Prozent des Frachtaufkommens, für das nun neue Wege gesucht werden müssen. „Wir überlegen schon, ob wir Schuten mieten, um die Transporte aufs Wasser zu verlagern“, so Ewers.

Wasserwege als Entlastung für Containertransporte?

Besonders betroffen ist das auf Schwerguttransporte spezialisierte Hamburger Unternehmen Stange Transport. Inhaber Maik Stange muss jetzt für 40 Prozent seines Geschäfts neue Fahrwege suchen. „Und die gibt es meiner Ansicht nach nicht. Das, was uns die Polizei vorgestellt hat, bedarf vieler Umbauten, damit wir mit unseren Übergroßen durchkommen. Dazu müssten Straßenschilder abmontiert, Mittelinseln abgebaut und Kurvenradien vergrößert werden.



Wieder mal kein Durchkommen: Die Köhlbrandbrücke wird für Reparaturarbeiten oft gesperrt. PA/dpa

Das dauert Jahre. Das Fahrverbot kommt übernächste Woche!“

Tatsächlich sind die Behörden dabei, diese Dinge zu prüfen. Ein weiteres Krisentreffen in der kommenden Woche soll sich nur mit Ausweichrouten befassen. Dazu soll das Baustellenmanagement intensiviert werden. Sogar die Verlagerung auf Wassertransporte auf den Hamburger Kanälen und Fleeten wird erwogen.

Dabei könnte ein altes Konzept, wieder aktuell werden, das die Behörden und die Umschlagsbetriebe bisher abgelehnt haben: die Port-Feeder-Barge. Dabei handelt es sich um einen selbstfahrenden Containerponton mit einer Kapazität von 168 Containern und einem eigenen Kran. „Es liegt auf der Hand, dass die Brücke jetzt dringend extrem geschont werden muss, indem ihr endlich alle unnötigen Transporte erspart werden. Das sind insbesondere die hafenen-internen Containerumfuhren per Lkw, die einen Großteil der Containertransporte im Hamburger Hafen ausmachen. Sie lassen sich zu einem Großteil relativ leicht auf das Wasser verlagern“, sagt der Erfinder der Port Feeder Barge, der Hafexperte Ulrich Malchow.

Egal was unternommen wird, um Abhilfe zu schaffen. Alles benötigt Zeit. „Die haben wir nicht. Hamburg droht ab 1. Mai der Megastau“, warnt Stange. Und Spediteur Schryver, bangt um den Standort Hamburg. „Diese Probleme mit der Brücke, werden Hamburgs Hafen extrem schwächen. Die Fahrzeiten für die Schwer-Lkw werden sich deutlich verlängern und die Kosten erhöhen. Das schauen sich die Kunden nicht lange an, sondern sie werden darauf dringen, ihre Fracht künftig über Wilhelmshaven oder gar Antwerpen abzufertigen.“

Große Sorgen bereitet der Hafenwirtschaft, dass der Ersatzbau für die alte Köhlbrandbrücke frühestens 2040 fertig werden soll. „Von uns glaubt keiner mehr, dass das Bauwerk noch so lange hält“, sagt Stange.