

Hafenquerspange: Eine „zweite Köhlbrandbrücke“ für Hamburg

17. März 2016

Das Bauwerk hat nach den vorliegenden Plänen frappierende Ähnlichkeit mit der Original-Köhlbrandbrücke.

HAMBURG | Darauf hat Hamburg lange gewartet: Seit mehr als 30 Jahren arbeiten die verschiedenen Senate auf den Bau einer Autobahn durchs südliche Hafengebiet hin - jetzt ist das Vorhaben zum Greifen nah. In seinem gerade veröffentlichten Bundesverkehrswegeplan hat Minister Alexander Dobrindt (CSU) die Hafenquerspange (A26 Ost) im vordringlichen Bedarf verankert. „So dicht an der Realisierung waren wir wohl noch nie“, atmete Verkehrssenator Frank Horch (parteilos) auf.

Der Bund hat die lang ersehnte Hafenquerspange als vordringliches Straßenverkehrsprojekt eingestuft und damit die Realisierung des 900-Millionen-Euro-Vorhabens deutlich wahrscheinlicher gemacht.

Geplant ist eine 9,7 Kilometer lange Autobahn, die von der A 7 (Höhe Moorburg) nach Osten führt und in Höhe der Auffahrt Stillhorn an die A 1 anschließt. Die Gesamtbaukosten schätzt der Bund auf knapp 900 Millionen Euro. Bei optimalem Verlauf könnten die ersten Autos im Jahr 2026 rollen. Allerdings ist die Finanzierung noch nicht abschließend geklärt, auch weil der Bund private Geldgeber ins Boot holen will. Die A26 Ost steht auf einer Liste mit neuen Autobahnen in Deutschland, die von Investoren gebaut und betrieben werden könnten. Ob das Modell im Falle der Hafenspange Sinn ergibt, will Dobrindt (CSU) erst später entscheiden.

Die neue Autobahn im südlichen Stadtgebiet soll zwei Hamburger Staufallen entschärfen: das Hafengebiet und den Elbtunnel. Obendrein brächte die A 26 Ost der Hansestadt aber auch einen neuen architektonischen Hingucker. Denn für die Querung der Süderelbe in Höhe des Kraftwerks Moorburg ist eine 535 Meter lange, spektakuläre Hochbrücke vorgesehen, die auf frappierende Weise der Köhlbrandbrücke ähnelt, die einige hundert Meter weiter nördlich denselben Elbarm überspannt.

Vorgesehen ist eine schlank gestaltete, so genannte integrale Schrägseilbrücke. Die lichte Durchfahrthöhe über Wasser beträgt 53 Meter, genauso viel wie bei der Köhlbrandbrücke. Die Pylone des Neubaus werden mit 140 Metern die des berühmten Vorbildes sogar um fünf Meter übertreffen. Diese „wie Masten aufragenden“ Stützpfeiler verleihen der

Süderelbebrücke laut Architekten zusammen mit den mittig angeordneten Seilebenen einen „unverwechselbaren Charakter“. Die Kosten der Brücke beziffert der Bund auf 180 Millionen Euro, die Bauzeit soll drei Jahre betragen.

Während Senat und Vertreter der Hafenwirtschaft den näherrückenden Bau der Hafenuferspange einhellig begrüßen, gehen Umweltschützer auf die Barrikaden. Der Landeschef des Naturschutzbundes Deutschland (Nabu), Alexander Porschke, lehnt die Hafenuferspange rundweg ab. Der vorgesehene südliche Trassenverlauf berge „gravierende Nachteile für die Natur“. Die Uferspange durchschneidet laut Porschke die Lebensräume Dutzender gefährdeter Tiere und Pflanzen und würde diese komplett zerstören.“ Betroffen seien insbesondere Feuchtbiotope sowie Brach- und Hochstaudenfluren mit Rohrkolben und Schilfflächen. In Gefahr sind demnach 53 Pflanzenarten von der Roten Liste sowie 82 Brutvogelarten. Frederik Schawaller von der NABU-Gruppe Süd: „Es kann nicht angehen, dass die Interessen des Naturhaushaltes und der Steuerzahler derart massiv den Hafeninteressen untergeordnet werden.“

Eine Klage gegen die Baupläne schließen die Naturschützer nicht aus.

Autor: Markus Lorenz