

Bund fördert Hafenautobahn mit 890 Millionen Euro

Es gilt als eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte im Norden: Der 20 Kilometer lange Bau soll die Verkehrsanbindung des Hamburger Hafens verbessern. Kritiker bemängeln den enormen Platzverbrauch.

Von Julia Witte genannt Vedder | Stand: 13.10.2016 | Lesedauer: 4 Minuten



Quelle: Ingenieursgemeinschaft sbp

Seit 1993 steht das Projekt im Bundesverkehrswegeplan. Jetzt könnte die inzwischen in A26-Ost umbenannte Hafenuferspange endlich kommen. Wie die Verkehrsbehörde nun bekannt gegeben hat, rechnet Hamburg noch im Oktober mit der Finanzausage des Bundes. Zumindest für den ersten Bauabschnitt von der A7 bis zur neuen Anschlussstelle Hamburg-Hafen-Süd könnte damit Anfang kommenden Jahres das Planfeststellungsverfahren starten und mit dem Bau im Jahr 2020 begonnen werden.

Rund 9,5 Kilometer wird das Stück Autobahn lang, das die A7 im Westen mit der A1 verbindet und damit die bisherigen Hafenrouten, vor allem die Strecke über die Köhlbrandbrücke, entlasten soll. 890 Millionen Euro wird der Bund für diesen Abschnitt der neuen A26 zahlen.

Hamburg muss die Planungskosten übernehmen, bis Ende der Bauzeit sind dafür rund 100 Millionen Euro eingeplant. Fertiggestellt könnte die Passage der A26 im Jahr 2025 sein. „Das ist aber sicher ein optimistischer Zeitplan“, sagte Bernd Rothe, Projektleiter der mit dem Bau der Autobahn beauftragten Deges (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH).

Denn die Zeitpläne gehen von gerade einmal zwei Jahren für die Planfeststellung aus, ein Verfahren, das bei strittigen Projekten häufig deutlich länger braucht – und die Hafenspassage der A26 ist so ein Projekt. Es gibt Bedenken der Umweltverbände gegen die geplante Trassenführung, außerdem fürchten die Anwohner in Moorburg und Bostelbek eine erhöhte Lärmbelastung durch die neue Autobahn. Für einen geplanten Deckel im Bereich Finkenriek müssen außerdem Anwohner umgesiedelt werden.



Quelle: BWVI

2011 hatten sich Hamburg und der Bund für die sogenannte südliche Trasse entschieden, die südlich an Moorburg vorbei über eine neue Süderelbbrücke, die Insel Hohe Schaar an Kirchdorf vorbei bis zur A1 in Stillhorn führt. Eine im Norden verlaufende Variante der Hafensquerung war damals verworfen worden. Seitdem hat die von der Stadt beauftragte Deges die Trassenplanung konkretisiert, unter anderem untersucht, an welchen Stellen der Autobahn welche Lärmschutzvorkehrungen getroffen werden müssen und von welchen Sichtachsen aus die Bauwerke für die Autobahn zu sehen sein werden.

Rund 75 Prozent des neuen Autobahnabschnittes werden auf Brücken gebaut. Zum Teil, weil Straßen und Hafenflächen überbaut werden müssen, zu einem Teil aber auch, weil parallel ein Ausbau der Hafenbahn geplant wird und die neuen Gleise und die neuen Fahrspuren möglichst wenig Raum wegnehmen sollen.

Einer der Kritikpunkte, die den Bau der Hafenquerspange seit den ersten Tagen begleiten, ist deren Platzverbrauch in einer Stadt, die nicht mehr viele freie Flächen hat. Diesen Vorwurf zu entkräften, habe man sich bemüht, sagte Verkehrsstaatsrat Andreas Rieckhof und nennt als Beispiel die neue Anschlussstelle Hohe Schaar. Dort wird die Autobahn in zwei Ebenen oberhalb der Schienen verlaufen, die Auf- und Abfahrten mit einem schwebenden Kreisverkehr verbunden.

Dass Stadt und Deges mit ihren neuen Plänen alle Kritiker überzeugen, glauben sie nicht. Daher enthalten die Vorträge, mit denen sie die Planungen vorstellen, Zahlen, die aus Sicht der Verkehrsplaner belegen, warum die neue Autobahn nahezu alternativlos ist. „Die jetzigen Straßen der Hafenanbindung sind einfach nicht leistungsfähig genug“, so Deges-Planer Rothe.

„Verkehrsmengen werden sich noch erheblich erhöhen“

Laut Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2013 sind auf den querenden Routen nördlich und südlich des Hafens täglich im Durchschnitt 73.000 Fahrzeuge unterwegs. „Diese Verkehrsmengen werden sich noch erheblich erhöhen“, sagt Rothe. Im Jahr 2030 werde es rund ein Drittel mehr sein. Auf manchen Streckenabschnitten wäre jedes dritte Fahrzeug ein Lastwagen. Die fertiggestellte Hafenpassage der A26 würde rund 60.000 Fahrzeuge davon aufnehmen, damit zum Beispiel die B73 um mehr als ein Drittel des gesamten Verkehrs entlasten. Betrachtet man nur die Lkw, wären es laut der Hochrechnungen der Deges sogar bis zu 75 Prozent weniger Verkehrsbelastung.

Die Deges hat die notwendigen Planungsunterlagen für den ersten Bauabschnitt beim Bundesverkehrsministerium eingereicht. Parallel berät der Bundestag aktuell die gesetzlichen Voraussetzungen für den Hamburger Teil der A26. Sollte beides bis Ende des Jahres abgeschlossen sein, könnten im kommenden Jahr die Planfeststellungsunterlagen ausliegen. Staatsrat Rieckhof rechnet mit zahlreichen Einwendungen, hofft aber, dass der Planfeststellungsbeschluss dennoch zügig erfolgen kann.

Denn selbst mit dem Beschluss hat die Stadt noch keine endgültige Rechts- und Planungssicherheit. „Diesen Beschluss werden Gerichte überprüfen, darüber machen wir uns keine Illusion“, so Rieckhof. Unter anderem der Umweltschutzverband Nabu hat eine Klage bereits angekündigt.



Quelle: dpa

© WeltN24 GmbH 2016. Alle Rechte vorbehalten.

Ein Angebot von WELT und N24.

© WeltN24 GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/158728879>