Hamburger Abendblatt

Hafenquerspange: Behörde legt neue Pläne vor

Der Trick mit dem Abbiege-Verbot

Die neue Autobahn soll die A 7 und A 1 nicht mehr im Norden des Hafens, sondern im Süden verbinden. Baubeginn für 2012 geplant.

Von Axel Tiedemann

Die Hafenquerspange als neue Autobahn zwischen A 7 und A 1 in Hamburg soll gebaut werden - aber nicht mehr so, wie seit Jahrzehnten geplant. Am Mittwoch stellten Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk (GAL) und Wirtschaftssenator Axel Gedaschko (CDU) dazu gemeinsam eine neue Linienführung vor: Sie verläuft im südlichen Hafengebiet. Der Neubau einer zweiten Köhlbrandbrücke würde sich damit zwar erübrigen - über der Süderelbe müsste aber eine neue Hochbrücke mit ähnlichen Dimensionen gebaut werden. Die alte Köhlbrandbrücke soll als zusätzliche Ost-West-Verbindung erhalten bleiben, so Wirtschaftssenator Gedaschko. Notwendig sei in zehn bis 15 Jahren möglicherweise aber ihr Neubau, weil die Instandhaltungskosten zu hoch werden.

In den Plan wurde die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße schon aufgenommen. Foto: Rainer Michaelis

Im Bereich Wilhelmsburg ist im Zuge der neuen Querspangen-Linienführung ein etwa 640 Meter langer Tunnel geplant, um den Autobahnlärm zu reduzieren. Zudem soll in diesem Bereich auch ein Abbiegeverbot Richtung Norden eingesetzt werden. Damit soll Wilhelmsburg vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Fahrzeuge, die von der A 7 oder der A 26 kommen, müssten dann durch den Tunnel an der Straße Kornweide und einen anschließenden Trog direkt bis zur A 1 zur Auffahrt Stillhorn durchfahren. "Wir sind von dieser Variante sehr überzeugt", sagte die Senatorin. Schon in den nächsten Wochen werde es eine Entscheidung dazu im Senat geben, um noch in diesem Jahr beim Bund eine neue Linienbestimmung für die Straße zu bekommen.

Mehr zum Artikel

Reichsstraße: Bund stimmt Verlegung zu
Hamburg investiert in Hafen und Hochbau
Wilhelmsburger wollen Ringstraße

Die neue Südvariante der Hafenquerspange ist das Ergebnis einer sechsmonatigen Untersuchung, wobei im Auftrag des Senats nach Alternativen gesucht wurde. Grund war die Kostenexplosion bei der Hafenquerspange, die eine Realisierung immer unwahrscheinlicher gemacht hatte. Im Vergleich zur ursprünglich geplanten Trasse würde diese Variante "Süd 1" den Bund rund 716 Millionen Euro kosten - und damit 400 Millionen weniger als die alte Trasse im Norden des Hafens. Zudem müsste nun im Bereich des Spreehafens keine Hochstraße mehr quer durch Wilhelmsburg führen - was allen Plänen zur Aufwertung dieses Stadtteils nach Meinung von Kritikern vehement widersprochen hätte. Ende 2010, Anfang 2012 könnte nach den Worten der Senatorin nun das Planfeststellungsverfahren für die neue Hafenquerspange eingeleitet werden. Baubeginn könnte 2012 sein. Mit der Einschränkung allerdings, dass der Bund diese Straße als vordringlichen Bedarf in seinen Verkehrswegeplan stellt.

Der Wilhelmsburger SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Metin Hakverdi forderte den schwarz-grünen Senat unterdessen auf, vor einer Entscheidung zu einer neuen Hafenquerspange unbedingt den Dialog mit den Bürgern vor Ort zu führen. Er warnte zudem davor, dass Tunnel und Nordabbiegeverbot "am Ende des Tages doch wieder gekippt werden könnten".

Die Handelskammer und die Hamburg Port Authority (HPA) begrüßten indes die neue Planung: "Eine rasche Entscheidung, bei der die Hafenbelange ebenfalls berücksichtigt wurden", sagte HPA-Chef Jens Meier.

erschienen am 5. März 2009