

Südspange bekommt Gestalt

Die Hafenspange soll die Autobahnen 1 und 7 südlich von Moorburg und Wilhelmsburg miteinander verbinden. Nach jahrzehntelangen Debatten stellt der Senat die Trassenführung vor

VON SVEN-MICHAEL VEIT

Die Hafenspange soll im Süden von Moorburg und Wilhelmsburg verlaufen und die Autobahnen A 7, A 253 und A 1 miteinander verbinden. Errichtet werden soll sie als vierspurige Autobahn in Verlängerung der A 26, die dann die direkte Verbindung vom Alten Land nach Berlin und an die Ostsee würde. Das erklärten Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk (GAL) und Wirtschaftssenator Axel Gedaschko (CDU) am Mittwoch im Rathaus vor Journalisten.

"Wir sind von dieser Lösung überzeugt", sagte Hajduk. Diese Trasse werde den Verkehr aus dem Hafen herausführen "und sie wird die Stadtteile Wilhelmsburg und Harburg vom Durchgangsverkehr entlasten". Bereits in der nächsten Woche werde sich der Senat abschließend mit dieser Planung befassen. Nach der Feinabstimmung mit dem Bund, der für den Bau von Autobahnen zuständig ist, könnte das Planfeststellungsverfahren im nächsten Jahr starten, mit einem Baubeginn wäre 2012 oder 2013 zu rechnen. Über einen Fertigstellungstermin wollte jedoch niemand philosophieren, dazu sei es noch zu früh.

Seit etwa 20 Jahren wird in Hamburg über eine Ergänzung zur überlasteten Köhlbrandbrücke durch den Hafen debattiert. Frühere Senate favorisierten eine Nordvariante mit einer zweiten Köhlbrandbrücke, die über den Spreehafen und die Veddel zur A 255 südlich der Nordereilbrücken führen sollte. Diese Trasse war heftig umstritten, weil sie dem Sprung über die Elbe entgegenstehen würde: Die Autobahn auf Stelzen würde wie ein Riegel vor dem Norden Wilhelmsburgs liegen.

Außerdem wäre diese Variante mit mehr als 1,1 Milliarden Euro die teuerste, hat nun eine Untersuchung der Planungsgesellschaft Deges im Auftrag der Stadtentwicklungsbehörde ergeben. Diese Gesellschaft im Besitz von Bund und mehreren Ländern plant den größten Teil der Autobahnen in Deutschland, darunter auch die Feinplanung für den Deckel über der A 7 nördlich des Elbtunnels.

Die Deges-Untersuchung, die am Mittwoch vorgestellt wurde, hat die Südtrasse als "einfachste, billigste und effektivste" Variante ermittelt. Die 9,4 Kilometer lange Autobahn würde etwa 720 Millionen Euro kosten, die vollständig der Bund bezahlen müsste. Darin eingeschlossen ist eine zweite Brücke über die Süderelbe zwischen der Kattwyk-Brücke und dem im Bau befindlichen Kohlekraftwerk Moorburg sowie eine etwa 1,6 Kilometer lange Trog- und Tunnelstrecke zwischen Kornweide und dem Anschluss an die A 1 bei Stillhorn.

Dort soll die Straße südlich von Wilhelmsburg in einer Vertiefung verlaufen, die auf etwa 600 Meter Länge "überdeckelt" und begrünt werden solle. "Wir wollen Wilhelmsburg ja entlasten, nicht belasten", so Hajduk. Dazu gehört auch, dass es an der Kreuzung von Kornweide und A 253 keine Abfahrt nach Norden in die Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/B 75) geben wird.

Über die Verlegung der Reichsstraße aus der Mitte Wilhelmsburgs nach Osten an den Bahndamm hatte Hajduk vor zwei Wochen auf einer Bürgerversammlung in Wilhelmsburg diskutiert. Dabei hatte sie ihr Versprechen gegeben, dass "die Reichsstraße nicht Teil der Hafenspange wird". Viele BewohnerInnen der Elbinsel befürchten zusätzliche Verkehrsbelastungen durch eine verbreiterte Reichsstraße und eine neue Autobahn.

Niemand wolle, dass die Reichsstraße zum Schleichweg werde, versichert Hajduk. Über die Hafenspange könne man das Hafengebiet im Süden queren, auch käme man rascher von Buxtehude nach Berlin - "aber nicht nach und durch Wilhelmsburg".

© taz Entwicklungs GmbH & Co. Medien KG, Vervielfältigung nur mit Genehmigung des taz Verlags