

URL: http://www.welt.de/welt_print/article3320964/Hafenquerspange-soll-im-Sueden-gebaut-werden.html

[Bilder ein-/ausblenden](#)

[Artikel drucken](#)

Hafenquerspange soll im Süden gebaut werden

Von Martin Kopp 5. März 2009, 02:42 Uhr

Neues Gutachten verwirft bisherige Planungen - Senatorin verspricht: Keine Verzögerungen - 718 Millionen Euro Kosten

Die Hafenquerspange wird nicht in der bisher geplanten Form gebaut. Stattdessen will der Senat eine direkte Autobahnverbindung zwischen der A 7 und der A 1 im Süden von Wilhelmsburg verwirklichen. Das kündigten Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk und Wirtschaftssenator Axel Gedaschko am Mittwoch an. Sie begründeten ihre Entscheidung mit einem Gutachten des Fernstraßenplanungsunternehmens Deges, das gestern vorgestellt wurde. Dieses sieht den Bau einer 9,4 Kilometer langen West-Ost-Autobahn von der künftigen Anschlussstelle der A 26 an die A 7 über die Süderelbe, den Kattwykdamm und die Hohe Schaar bis zur Kornweide und weiter bis zur Autobahnanschlussstelle Stillhorn an der A 1 vor. Dabei kreuzt die Trasse die Wilhelmsburger Reichsstraße, die nur eine Auffahrt in Richtung Süden bekommt, um die Bundesstraße in Richtung Norden zu entlasten. Der Autoverkehr in den Hafen soll über eine zusätzliche Autobahnauffahrt an der Hohen Schaar abgewickelt werden. Im Osten ist eine Untertunnelung der Kornweide geplant.

Damit werden die seit fünf Jahren bestehenden Planungen, die den Bau einer nördlichen Autobahnverbindung parallel zur Köhlbrandbrücke und über den Spreehafen nach Wilhelmsburg Nord vorsahen, zu den Akten gelegt. Die Senatoren begründeten die Umplanungen vor allem mit den Kosten. Allerdings hätten auch umweltpolitische Erwägungen eine Rolle gespielt. Die Hafenquerspange ist notwendig, um die Hafenhaupttroute über die Köhlbrandbrücke sowie die Wilhelmsburger Reichsstraße von dem stetig wachsenden Hafenverkehr zu entlasten.

Stadtentwicklungssenatorin Hajduk betonte, dass sich durch die neue Trassenwahl keine Verzögerungen des Projekts ergeben würden. Noch in diesem Jahr werde sich die schwarz-grüne Regierung auf eine Linienführung einigen. Ende 2010 könnte demnach mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden.

Der Bund hat die Hafenquerspange bisher nur im erweiterten Bedarf seiner Verkehrsprojekte berücksichtigt, der eine Finanzierung nicht vor 2015 vorsieht. "Wir haben die Hoffnung, dass wir nach der Bundestagswahl im Herbst darüber erneut mit der Bundesregierung verhandeln können", sagte Hajduk. "Unsere Karten sind mit der neuen Trasse nicht schlechter geworden."

Sie bezog diese Äußerung auf die Kosten, welche die Deges für die neue Südtrasse errechnet hat. Diese belaufen sich demnach auf 718 Millionen Euro. Hinzu kommen weitere zehn Millionen Euro für weitere Straßenanpassungsmaßnahmen. "Die Nordtrasse würde um ein vielfaches teurer werden", versicherte Wirtschaftssenator Gedaschko.

Deren Kosten beziffert die Deges mit 1,06 Milliarden Euro. Hinzu kommen 210 Millionen Euro für den Ausbau einer zweiten Hafentrecke im Süden, die bei einer Realisierung der Nordtrasse notwendig würden.

Nicht mit eingerechnet ist bisher der Neubau der Köhlbrandbrücke, die von 2025 an so baufällig wird, dass eine Sanierung keinen Sinn mehr macht. Gedaschko erklärte, er prüfe die Installation einer Klappbrücke, um sehr hohen Schiffen, die Durchfahrt zum Containerterminal Altenwerder zu ermöglichen. Zudem sei mit der Umfahrung Moorburgs weiter die Möglichkeit gegeben hier bei entsprechendem Bedarf den Hafen zu erweitern.

Heftige Kritik gab es vom Wilhelmsburger Wahlkreisabgeordneten der SPD, Metin Hakverdi. "Frau Hajduk hat bei einer Bürgerversammlung vor drei Wochen in Wilhelmsburg versprochen, sie werde mit den Bürgern einen offenen Willensbildungsprozess über dieses Projekt führen. Jetzt ist offenbar schon wieder alles festgezurr."
