

Wilhelmsburger kündigen Klagen gegen neue Hafenautobahn an

Linienbestimmung für „Hafenquerspange“ liegt jetzt beim Bund

AXEL TIEDEMANN

HAMBURG. :: Seit Jahrzehnten gehört sie zu den Hauptforderungen der Hafenvirtschaft, 2009 versuchte der schwarz-grüne Senat einen neuen Anlauf: Seit wenigen Tagen nun liegen die Plan-Unterlagen für eine Hamburger Hafenautobahn (Hafenquerspange) beim Bundesverkehrsministerium, um die Linienführung endgültig festzulegen. Doch ob diese neue Autobahn zwischen A 7 und A 1 wirklich in absehbarer Zeit gebaut wird – das wird aus Sicht ihrer Kritiker immer fraglicher. So hat sich vor Ort in Wilhelmsburg jetzt eine Klagegemeinschaft gebildet: „Wir werden alle Rechtsmittel gegen die Straße ausschöpfen“, kündigte gestern ihr Sprecher Jochen Klein an.

„Man baut heute keine Autobahn mehr mitten durch Stadtgebiete“

Gemeinsam mit dem Verkehrsplaner Hartmut Topp, der gleichzeitig Kuratoriumsmitglied der Internationalen Bauausstellung (IBA) in Wilhelmsburg ist, dem Wilhelmsburg-Aktivisten Michael Rothschuh und der Umweltorganisation Bund stellte Klein neue Argumente gegen die Autobahn vor. Hintergrund des Vorgehens sind neben der aktuellen Linienbestimmung die anstehenden Neuwahlen in Hamburg. „Der neue Senat muss die Planung sofort stoppen“, fordert Bund-Landeschäftsführer Manfred Braasch.

Hauptargument der Gegner: „Man baut heute keine Autobahn mitten durch Stadtgebiete“, sagt Verkehrs-

planer Topp. Mit bisher kalkulierten Kosten von rund 700 Millionen werde die Hafenquerspange zudem eine der teuersten Autobahnen der Republik.

Der Wilhelmsburger Rothschuh stellt daher infrage, ob diese Straße überhaupt jemals finanziert werden könne. Der Hafen brauche langfristig auch eine neue Köhlbrandbrücke für die Hafenhaupttroute: „Ich bezweifle, dass der Bund zwei solcher Straßenprojekte für Hamburg finanziert.“ Zumal durch die neue südliche Variante der Hafenquerspange kaum eine Entlastung der Hamburger Innenstadt zu erwarten sei und sie vielmehr zusätzliche Pendlerströme anziehen werde. Rothschuh: „Ich vermute daher, dass diese Straße auch in den nächsten Jahrzehnten nicht gebaut wird – die geplante Trasse aber schon jetzt die Weiterentwicklung in Wilhelmsburg behindert.“

Die neue Linienbestimmung für die seit 1979 geplante Hafenquerspangen-Trasse war 2009 notwendig geworden, weil die Kosten für die ursprüngliche geplante „Nordvariante“ seinerzeit auf eine Milliarde Euro geschätzt worden waren. Sie gilt damit als nicht mehr finanzierbar. Die Südvariante wird nun nach ersten Schätzungen etwa 715 Millionen Euro kosten. Sie soll, so die Planer, vor allem die Erreichbarkeit des Hafens verbessern und einen „Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz“ darstellen – was in Wilhelmsburg wohl zu dem meisten Ärger führt: Anwohnersprecher Jochen Klein: „Wir fordern die Politik auf, unsere Belange endlich ernst zu nehmen.“

Die Trasse verbindet die A 7 und die noch in Bau befindliche A 26 mit der A 1 bei Wilhelmsburg.
Grafik: Frank Hasse

