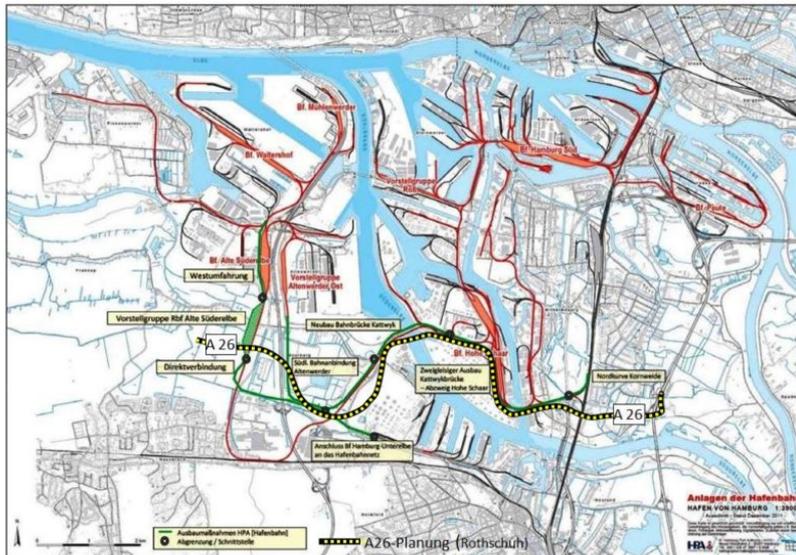


A26-Ost-Planung blockiert die Entwicklung der Hafengebahn

Von Michael Rothschuh (BR) - 10. Mai 2021



- 1 Südanbindung Altenwerder
- 2 Westumfahrung Rangierbahnhof Alte Süderelbe
- 3 Direktanschluss des Westhafens an die Kattwykbrücke
- 4 Zweigleisiger Ausbau Bostelbek – Neue Kattwykbrücke – Hohe Schaar
- 5 Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Hohe Schaar – Wilhelmsburg (Nordkurve Kornweide)
- 6 Anschluss Bahnhof HH-Untereibe an das Hafennetz

Die A 26-Ost durchkreuzt die Planungen für die Hafengebahn

Hamburg rühmt sich als **größter Eisenbahnhafen Europas**. Aber die dringend notwendigen Ausbauten der Hafengebahn werden durch die Planungen für die Autobahn A26 mindestens noch ein Jahrzehnt lang verhindert. Der Knotenpunkt der Hafengebahn auf der Hohen Schaar wird in den Notfallmodus versetzt.



Die Kattwyk- Bahn-, Fahrrad- und Fußweg-Brücke, Ende 2020 fertiggestellt. Verbindung zwischen dem Westhafen und dem Osthafen.

Ende 2020 wurde die Neue Bahnbrücke Kattwyk neben der alten Kattwykbrücke fertiggestellt. Endlich wurde damit der Zustand beendet, dass sich die Bahn und der Straßenverkehr die Brücke teilen mussten. Die Züge zuckelten langsam über die Brücke, die Autos und Schwerlasten stauten sich in Moorburg und auf der Hohen Schaar. Über die neue zweigleisige Bahnbrücke Kattwyk könnten z.B. die von der METRANS (Tochterunternehmen der HHLA) betriebenen Containerzüge von den Terminals Burchardkai, Altenwerder und dem Eurogate-Terminal in Waltersdorf ungehindert über den jetzt ebenfalls zweigleisigen Anschluss an die DB-Gleise in Wilhelmsburg (Höhe Kornweide) nach Prag, Budapest, Polen, München fahren. „Könnten“, denn schon an der Kurve zur Hohen-Schaar-Straße werden sie nahezu zum Schrittempo gezwungen, in dem sie eingleisig über Fußweg und Straße mitten durch den Hafengebahnhof gelenkt werden.

Hamburg hatte schon vor über zehn Jahren einen umfassenden Masterplan für die Hafengebahn entwickelt (grün gezeichnete Strecken im Bild): Der Bahnhofsteil in Altenwerder und der Westhafen sollten direkt an die Kattwykbrücke angeschlossen werden, die Strecke von der Süderelbebahn (Harburg-Cuxhaven) über die Kattwykbrücke, die Hohe Schaar und Wilhelmsburg sollte durchgehend zweigleisig, der Hafengebahnhof Hohe Schaar erweitert werden. So sollten auch der Osthafen und der Westhafen besser miteinander verbunden werden.

Geplant ist im **Koalitionsvertrag** von den GRÜNEN und SPD zumindest die Prüfung, hafeninterne Umfuhren von LKW auf die Bahn zu verlegen. Der Containertransport auf Schwerlastern im Hafen, den Stadtteilen sowie über die Köhlbrandbrücke könnte so erheblich gedrosselt werden. Das gilt auch für die Leercontainer, die von den riesigen Depots auf die Terminals gebracht werden. Voraussetzung aber ist eine gut funktionierende Hafenbahnverbindung zwischen dem östlichen und westlichen Hafen über die Hohe Schaar.

Bürgermeister Scholz **reichte den oben dargestellten Plan 2013 für den Bundesverkehrswegeplan 2030 ein**, damit die Projekte von Bund mit bezahlt werden. Dies war vergeblich, weil die Hafenbahn als bloße Privatbahn gilt.



Planung der A21-Ost nach den Planfeststellungsunterlagen

Dieser Bundesverkehrswegeplan aber sah dann die ebenfalls vom Hamburger SPD-Senat beantragte A26-Ost vor, die unmittelbar neben und über der Hafenbahn gebaut werden soll und deren Ausbau behindert.

- Die 26-West, die im Bau ist, blockiert den Bau des Rangierbahnhofs, weil dieser über einem Autobahntunnel entstehen soll.
- Östlich vom Autobahnkreuz von A26 und A7 soll die Hafenbahn, die Altenwerder mit der Kattwykbrücke verbindet, auf einer Brücke über die A26 führen, was erst möglich wäre, wenn die A26-Ost fertig ist.
- Beim geplanten A26-Anschluss Moorburg gibt es ein Gedrängel mit den verschiedenen Anschlussplanungen zum Seehafenbahnhof (Bahnhof Unterelbe) sowie der Direktverbindung des Westhafens mit der Kattwykbrücke.
- Im Bereich der zwei Kattwykbrücken käme der Autobahnbau der bestehenden Hafenbahnstrecke in die Quere, so dass es umfangreiche Sperrungen geben müsste, auch aufgrund der Gefahr durch Strom-Oberleitungen.



Planung für die A26-Ost: Die Hafenbahn soll nach Fertigstellung der A26-Ost unter der Autobahn und den Autobahnanschlüssen liegen.

Am schlimmsten ist es aber bei dem Abschnitt von der Kattwykbrücke über die Hohe Schaar bis zur Kornweide. Der Ausbau des Hafenbahnhofs sowie der Bau von durchgehenden zwei Gleisen soll nach den Planfeststellungsunterlagen gestoppt werden, bis die A26-Ost fertig gestellt wäre. Zudem sollen Teile des Hafenbahnhofs von Gleisen geräumt und für eine zeitweise Verlegung der Hohen-Schaar von Gleisen genutzt werden.

Die Planfeststellungsunterlagen für die A26-Ost weisen darauf hin, dass die Hochstraße der A 26, die verlegte Hohe-Schaar-Straße und der straßenbegleitende Radweg in Parallellage zur Erweiterungsfläche des Hohe-Schaar-Bahnhofs und zu den Oberleitungsmasten der Hafenbahn liegen.

**AUF DER ERWEITERUNGSFLÄCHE PLANT DIE HPA DEN NEUBAU EINER
4-GLEISIGEN GLEISGRUPPE. DER NEUBAU DER GLEISGRUPPE SOLL
NACH DEM NEUBAU DER A 26 ERFOLGEN.**

Hinzu kommen Baufelder, Umleitungen und Sperrungen während der Bauphase, die bis in die 2030er Jahre reichen soll.

Zur Planung sind noch bis zum 28.Mai 2021 (Eingang einer schriftlichen Stellungnahme bei der Behörde) Einwendungen möglich.

Schon die Planung der A26-Ost hat den Ausbau der Hafенbahn massiv behindert. Bleibt die Hafенbahn in diesem behelfsmäßigen Zustand, macht Hamburg sich lächerlich mit der Werbung für den größten Eisenbahnhafen Europas.

Die Autobahn A26-Ost schadet der Hafенbahn, dem Hafен und dem Ansehen Hamburgs. Die Pläne müssen gestoppt werden. Jetzt.

Michael Roths Schuh (BR)