

Die häufigsten Fragen und Antworten zur Köhlbrandbrücke

Hamburg, im September 2024

Warum soll die Brücke abgerissen werden?

- ◆ Der Containerterminal Altenwerder soll auch von sogenannten „Megafrachtern“ befahren und damit maximal profitabel genutzt werden können. Für diese Schiffe reicht die Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke nicht aus.
- ◆ Dahinter steht das wirtschaftliche Interesse der Hapag Lloyd AG: Die Reederei hält 25 % am Terminal Altenwerder, ist aber zu 50 % am Gewinn beteiligt. Die Stadt Hamburg wiederum hält 14 % an der Hapag Lloyd AG. Der Senat fordert daher seit 2008 gemeinsam mit Hapag Lloyd den Abriss des Wahrzeichens.
- ◆ Es gibt jedoch neben Altenwerder drei weitere Terminals, die vor der Brücke liegen. Sie könnten alle größeren Schiffe abfertigen, die nach Hamburg kommen.
- ◆ Die Stahl- und Stahlbetonkonstruktionen der Köhlbrandbrücke haben Schäden, die laut HPA und Senat so gravierend sind, dass ein Abriss unvermeidlich ist. Das trifft jedoch nicht zu. Die Brücke kann repariert und noch lange genutzt werden, wenn der LKW-Verkehr auf eine neue Brücke verlagert werden würde.
- ◆ Ein Abriss und Neubau der Brücke würde nach aktuellen Schätzungen mehr als 6 Mrd. € Steuergelder kosten. Das sind voraussichtlich über 1 Mrd. € mehr als ein Erhalt der Brücke und der Bau einer Zwillingenbrücke für LKWs.
- ◆ Weil diese Mehrkosten vor allem für die Rentabilität des Terminals Altenwerder ausgegeben würden, könnte das eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber den anderen Terminal-Betreibern darstellen.

Welche Schäden hat die Brücke?

- ◆ Die Köhlbrandbrücke besteht aus einer mittigen Stahlkonstruktion über der Elbe und aus Stahlbeton-Rampen, die von beiden Seiten zum Mittelteil führen. Sowohl am Stahl als auch am Beton gibt es an vielen Stellen Zeichen von Materialermüdung.
- ◆ Die Stahlbeton-Rampen enthalten Zuschlagsstoffe, die alkalisch wirken und damit die Druckfähigkeit des Betons reduzieren („Betonkrebs“). Die zuständige Hamburg Port Authority (HPA) konnte die Rampen jedoch in den letzten Jahren reparieren, so dass sie wieder gute Zustandsnoten haben.
- ◆ An der Stahlkonstruktion in der Mitte gibt es immer wieder neue Risse, weil die Brücke von schweren LKWs befahren wird. Die Risse entstehen zuerst an den Schweißnähten, die dann mit Stahlblechen repariert werden, wo anschließend neue Risse auftreten können.
- ◆ Würde man die Brücke von den LKWs befreien und für diese eine zweite Brücke südlich der heutigen bauen, würden hier keine neuen Schäden mehr entstehen. So könnte die Brücke noch lange erhalten werden, wie auch die HPA mehrfach öffentlich bestätigt hat.

Was ist besonders an der Brücke?

- ◆ Die Köhlbrandbrücke war zu ihrer Bauzeit die höchste Pfeilerbrücke in Deutschland und ist bis heute die zweithöchste! Ihre Pylone ragen 130 Meter in die Höhe und sind damit nur 2 Meter kürzer als der Michel.
- ◆ Mit ihren Rampen ist sie insgesamt 3.618 Meter lang und hat eine Durchfahrtshöhe von 53 Metern. Sie steht auf 1.700 Pfählen und ihre 88 Stahlseile sind zwischen 54 und 110 Millimeter dick.
- ◆ Die „Golden Gate von Hamburg“ nannte sie das Hamburger Abendblatt zur Eröffnung, und sie gehört zu den wichtigsten Wahrzeichen Hamburgs neben dem Michel oder der Elbphilharmonie.

Wie könnte man die Brücke retten?

- ◆ Die Brücke könnte noch sehr lange stehen bleiben und für den Autoverkehr genutzt werden, wenn man die aktuellen Schäden repariert und den Schwerlastverkehr über eine neue, zweite Querung abwickelt.
- ◆ Diese wäre südlich der heutigen Brücke denkbar, so wie es auch schon zur Bauzeit der Köhlbrandbrücke geplant war. Der Untergrund wurde bereits intensiv untersucht und ist dafür geeignet.
- ◆ Ein Teil des heutigen Hafenverkehrs könnte vermieden werden, indem man den Hafen räumlich effizienter organisiert. Außerdem könnte man ihn mit sogenannten Container-Barges aufs Wasser verlagern.
- ◆ Das wäre deutlich wirtschaftlicher als ein Abriss der Köhlbrandbrücke, der über 600 Millionen Euro kosten würde. Nach Expertenschätzungen wäre eine neue Brücke mindestens 1 Mrd. Euro teurer als die Erhaltungsvariante.

Stimmt es, dass die Brücke zu niedrig ist?

- ◆ Es ist richtig, dass „Megafrachter“ mit über 18.000-TEU (1 TEU = ein Standard-Container) das Containerterminal Altenwerder (CTA) hinter der Brücke nicht anfahren können.
- ◆ Das CTA ist allerdings nur eines von insgesamt vier Terminals in Hamburg - die drei anderen Terminals liegen vor der Brücke und können daher sämtliche Großschiffe abwickeln, die noch nach Hamburg kommen.
- ◆ Hafenexpert:innen sehen die Zukunft Altenwerders ohnehin im Amerika-Verkehr, wo keine Megafrachter eingesetzt werden - oder als Terminal für Feeder bzw. Transshipment-Verkehr, der nur von kleineren Schiffen bedient wird.
- ◆ Es besteht insofern keine hafenwirtschaftliche Notwendigkeit, dass Megafrachter auch Altenwerder befahren können.

Warum sollte die Brücke erhalten werden?

- ◆ Die Brücke steht als bedeutendes und einzigartiges Ingenieurbauwerk der 1970er Jahre mit einer hohen architektonischen Qualität unter Denkmalschutz. Sie prägt seit fast 50 Jahren das Hamburger Stadtbild und ist seit ihrem Bau ein Wahrzeichen.
- ◆ Laut Denkmalschutzgesetz muss die Stadt vorbildhaft mit ihren eigenen Denkmälern umgehen. Wie könnte sie sonst von privaten Denkmaleigentümer:innen fordern, dass sie ihre Denkmäler erhalten?
- ◆ Der „Grundsatz der wirtschaftlichen Zumutbarkeit“ gilt nur für private Eigentümer:innen, nicht jedoch für die Stadt Hamburg. Wenn die Wirtschaftsbehörde argumentiert, eine Erhaltung der denkmalgeschützten Brücke sei „nicht wirtschaftlich“, ist das insofern höchst fragwürdig.
- ◆ Zudem sind Stahl und Beton der Brücke wichtige Ressourcen und enthalten große Mengen „Grauer Energie“, die man weiter nutzen sollte. Graue Energie ist die Energie, die z.B. für die Produktion der Materialien, den Transport und den Bau eingesetzt wurde.
- ◆ Ökologisch, ökonomisch und baukulturell gesehen wäre es daher am sinnvollsten, die Köhlbrandbrücke zu erhalten.