

„Es spricht vieles für einen Autobahn-Deckel“

Andreas Rieckhof, Staatsrat der Verkehrsbehörde, kann sich vorstellen, die geplante A26-Ost bei Kirchdorf im Tunnel zu führen

ANGELIKA HILLMER
FRANK ILSE
THOMAS SULZYC

HARBURG :: Andreas Rieckhof, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, besuchte am Montag das Abendblatt in Harburg. Ein Thema beherrschte das Gespräch: Die geplante Hafentunnel A26. Nachdem der Bund im Herbst grünes Licht für den Bau der Autobahn gab, beginnt im Februar mit der öffentlichen Auslegung der Baupläne das Planfeststellungsverfahren.

Hamburger Abendblatt: *Hamburger Abendblatt: Welche Vorteile haben die Menschen in Harburg, Moorburg und Kirchdorf von dem Bau der A26-Ost?*

Andreas Rieckhof: Das Bauvorhaben bündelt die großräumigen Ost-West-Verkehre und verbessert die Erreichbarkeit unseres Hafens. Die A26-Ost zieht vorhandenen Verkehr auf sich und entlastet insbesondere die B73. Der Autoverkehr auf der B73 westlich der A7 wird beispielsweise um 46 Prozent zurückgehen, bezogen auf den Lkw-Verkehr sogar um 75 Prozent, auf Basis der Prognosen für das Jahr 2030. Das bedeutet eine massive Entlastung für die Anwohner. Deshalb gibt es wohl kaum jemand in Harburg, der sich gegen den Bau der A26-Ost wendet. Für Wilhelmsburg und Moorburg räume ich eine größere Betroffenheit ein.

Harburg würde entlastet, Wilhelmsburg belastet. Die SPD in Wilhelmsburg setzt sich hinter den Kulissen dafür ein, den Autobahnabschnitt ab der Siedlung Katzenweg in Kirchdorf an Kirchdorf-Süd vorbei bis zur A1 unter einen Deckel zu legen, also in einem Tunnel zu führen. Für wie realistisch halten Sie die Idee?

Das wäre nach Schnelsen, Stellingen und Altona der vierte Deckel in Harburg. Im Bereich Finkenriek wird es ihn geben. Wie er konkret gestaltet wird, wie lang er werden soll, ist eine der Fragen, über die man sich unterhalten kann. In Altona geht der Deckel einher mit der Bereitschaft vor Ort, zusätzlichen Wohnungsbau zu akzeptieren.

Sie schließen eine Deckel-Lösung bei Kirchdorf und Kirchdorf-Süd nicht aus? Es spricht vieles dafür, dass es einen Deckel geben wird, das sehen unsere Planungen ja auch vor. Es bleibt die Frage, wie lang dieser Deckel werden soll. Sie werden mit Sicherheit nicht an die A1 direkt herangehen können.

Haben wir Sie richtig verstanden: Wenn die Wilhelmsburger zusätzlichen Wohnungsbau akzeptierten, dann würde das die Bereitschaft Harburgs, einen Deckel zu bauen, befördern?

Es macht sicherlich keinen Sinn, einen verlängerten Deckel nur zu bauen, um weiterhin gute Sicht zu haben. Das muss stadtwirtschaftlich einigermaßen funktionieren. Bislang ist ein Tunnel überhaupt noch nicht durchgeprüft worden. Wilhelmsburg ist eine Insel. Da ist es schwerer zu bauen als auf der Geest. Aber er ist sicherlich ein Diskussionspunkt.



Staatsrat Andreas Rieckhof (r.) im Gespräch mit Redaktionsleiter Frank Ilse in der Harburg-Redaktion des Hamburger Abendblattes

Thomas Sulzyc

Der Naturschutzbund Hamburg und das Bürgerbündnis Verkehrswende Hamburg haben Sie in einem Schreiben gebeten, bei der Bürgerbeteiligung am 18. Januar in Moorburg über Alternativen zum Bau der A26-Ost zu sprechen. Wird das geschehen? Bei allem schuldigen Respekt vor den Bürgerinitiativen und den Umweltverbänden: Die Messe ist gesungen. Eine Debatte, etwas völlig anderes zu planen, macht keinen Sinn mehr. Der Deutsche Bundestag hat im Dezember 2016 den Bundesverkehrswegeplan und das Fernstraßenausbaugesetz beschlossen. Damit ist der Bau der Hafentunnel A26 erklärter Wille des bundesdeutschen Gesetzgebers. Im Übrigen: Eine Route bei der Köhlbrandbrücke würde die Anwohner entlang des Sprechhafens und auf der Veddel stark belasten.

Das europäische Naturschutzrecht lässt die Zerstörung ökologisch wertvoller Flächen durch den Tunnelbau nur dann zu, wenn es keine alternative Lösung gibt. Fürchten Sie eine jahrelange gerichtliche Auseinandersetzung wie derzeit bei der Elbvertiefung? Im optimalen Fall würde man sich, wie bei der A26 West geschehen, mit den Umweltverbänden einigen. Das wird sicherlich nicht einfach, weil die Grundratsentscheidung aus 2011 zur Trassen-

führung möglicherweise nicht akzeptiert wird. Bisher sind noch keine Pläne ausgelegt worden. Wenn dies für den ersten Abschnitt bei Moorburg im Februar geschieht, werden die Planungen diskutiert, und es wird Einwendungen geben. Eines ist völlig klar: Die Trasse liegt fest – ich persönlich finde sie auch richtig. Es wird sicherlich noch geprüft, ob es die eine oder andere Möglichkeit gibt, Härten für die Natur zu vermeiden. Doch in einem Hafengebiet mit massiven Nutzungskonflikten wird es am Ende immer nur einen Kompromiss geben können. Wer diesen ablehnt, muss vor Gericht ziehen.

Die Trasse führt über Ausgleichsflächen, die andere, ältere Eingriffe in die Natur kompensieren sollen. Welchen Sinn machen Ausgleichsflächen, wenn sie bei Bedarf überbaut werden?

Es muss ausnahmsweise möglich sein, an Ausgleichsflächen heranzugehen. Beispiel Wilhelmsburger Reichstraße: Da ist der bisherige Damm zum größten Teil als Ausgleichsfläche vorgesehen. Gleichwohl hat der Senat entschieden, zumindest auf einem Teil der Trasse zu prüfen, ob er für den Wohnungsbau genutzt werden sollte. Wenn ausnahms-

weise eine Ausgleichsfläche verlagert wird, muss die neue Fläche jedenfalls eine der alten Fläche vergleichbare ökologische Wertigkeit haben. Für den Bau der A26 soll übrigens trassennah Ausgleich geschaffen werden, zum Beispiel auf den Böschungen der Autobahn.

Die alten Planungen der Hafentunnelstrecke stammen aus einer Zeit vor der Schiffsfahrtskrise. Seit Jahren stagniert der Güterumschlag bei neun bis zehn Millionen Containern pro Jahr. Brauchen wir neben der bestehenden Route durch den Hafen diese große, neue Trasse überhaupt?

Wer, wie ich, häufiger im Stau auf der Köhlbrandbrücke steht, weiß, dass schon die heutigen Verkehre derzeit nicht störungsfrei abgewickelt werden können. Die A26 hat eine große Bedeutung für den Hafenverkehr. Eine sehr aufwendige Güterverkehrsprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sagt für die deutschen Seehäfen erheblich wachsenden Güterumschlag voraus. Und: Eine Entlastungswirkung auf der B73 tritt natürlich umso stärker ein, je besser die Trasse an die A26 West angebunden ist.

Der Neubau der Köhlbrandbrücke wird ebenfalls richtig teuer. Rechnen Sie damit, dass der Bund auch für dieses Projekt Geld ausgibt, wenn er gerade etwas südlich eine teure A26-Elbbrücke gebaut hat?

Die Köhlbrandbrücke ist eine Stadtstraße. Deshalb wird sich Hamburg mit der Frage auseinandersetzen müssen, wie eine neue Brücke finanziert werden kann. Ich hoffe, dass der Bund auch die zweite Brücke bezuschusst, wenn es soweit ist. Wir sprechen hier über einen Zeitraum, der deutlich hinter dem Bau der A26 Ost liegt.



Zur Person

Andreas Rieckhof (SPD) ist seit dem Jahr 2011 Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. Von 2007 bis 2011 hauptamtlicher Bürgermeister der Hansestadt Stade.

Er ist 57 Jahre alt, verheiratet und hat einen Sohn.

Geboren ist er in Hamburg, wo er aufgewachsen ist. Heute lebt er in Stade.

Hobby: Reisen. Lieblingsstadt im Ausland ist Paris. (tsu)

Die A26-Ost ist ein kompliziertes Straßenaufbauwerk mit Rampen und Tunneln. Können Sie versprechen, dass es bei den geplanten Kosten von 896 Millionen Euro bleibt? Die Planung der A26-Ost ist mit einem hohen Nutzen- und Kostenverhältnis verbunden. Zusätzliche Auflagen würden das Projekt teurer machen – denken Sie an die Möglichkeit eines Deckels in Wilhelmsburg. Wir beginnen im Februar mit der Planfeststellung für den ersten Abschnitt. Wenn die Planungen weiter fortgeschritten sind, können wir mehr sagen.

Es gibt Aussagen, wonach im Zuge der A26-West eine Ortsumgehung von Rübeke auf Hamburger Gebiet möglich erscheint. Bei dieser Frage ist zunächst einmal Niedersachsen am Zug. Das muss planungsrechtlich vorbereitet sein und auch die Frage des Grunderwerbs muss von niedersächsischer Seite erst einmal beantwortet werden. Hamburg wird davon die Finger lassen nach dem Erfahrungen mit der Airbus-Erweiterung.

Lieblingsplatz
restaurant & café auf dem forellenhof

GlanzVoll renoviert

Genießen Sie eine köstliche Winterküche im schönsten Ambiente am Kamin.

Di-So 12-24 Uhr | Küche bis 22 Uhr
Moorstr. 41 21218 Seevetal T 04105-6766 966
Online-Reservierung: restaurant-lieblingsplatz.de

ANZEIGE

MOMENT MAL!

Frühsport am Winsener Bahnhof

ROLF ZAMPONI

Manche nennen es Frühsport am Bahnhof, manche schließen inzwischen Wetten auf das Einfahrtgleis für die Regionalzüge ab. Aber eigentlich geht es nur darum, mit dem Metronom nach Hamburg oder in Richtung Lüneburg zu kommen. Dass das nicht so einfach ist, erlebte Winsens CDU-Chefin Cornell Babendererde nach der Installation der Zuganzeiger kurz vor Weihnachten nun zum dritten Mal. Dabei gehört sie zu den Menschen, die sich vehement für die Anzeiger eingesetzt hatten. Ihr Fazit fällt bescheiden aus: „Zunächst gab es gar keine Durchsagen, jetzt sind die Hinweise und Ansagen irreführend.“ Hat sich dadurch nun etwas verbessert?

Eine Momentaufnahme: Montagmorgen, kurz nach 7.30 Uhr, Winsen. Babendererde will den Zug 7.48 Uhr in Richtung Hamburg nehmen, Abfahrt auf Gleis 1. Dann die Ansage, heute auf Gleis 3. Rüber durch den Tunnel. Dann die Durchsage: ein verspäteter Zug von 7.20 Uhr fährt auf Gleis 1 ein. Einige Fahrgäste wechseln erneut den Bahnsteig. Dann: Der Zug um 7.48 Uhr fährt doch auf Gleis 1. Wieder rüber. Dort angekommen nimmt der Metronom Gleis 3. Immerhin: Er wartet, alle können umsteigen.

Die Moral von der Geschichte? Die hängt davon ab, ob man Fahrgast, Politiker oder Bahnsprecher ist. So sei darauf verwiesen, dass die Ursache der Unbill eine ob der Kälte ausgefallene Weiche war. „Sie ließ sich trotz des Einsatzes von Reinigungskräften nicht schalten“, erklärt Bahn-Sprecher Egbert Meyer-Lovis. Sch... Technik, sch... Winter. Cornell Babendererde nimmt das zur Kenntnis, wird aber weiter Antworten von der Bahn einfordern.

Betrunkener Autofahrer rammt Streifenwagen

JESTEBURG :: Ein betrunkenen Autofahrer hat am Sonntagabend einen Verkehrsunfall auf der Lüllauer Dorfstraße in Fahrtrichtung Jesteburg verursacht. Er hatte mit 2,9 Promille offenbar so stark dem Alkohol zugesprochen, dass er einen Streifenwagen übersah, der mit eingeschaltetem Warnblinklicht am Straßenrand stand. Er fuhr ungebremst ins Heck des Polizeifahrzeugs.

Wellness-Oase im Harburger Binnenhafen: Irritationen um den Investor

MeridianSpa-Gruppe dementiert Interesse an Standort im Hamburger Süden. Der Immobilienkäufer ist allerdings der Gründer des erfolgreichen Hamburger Unternehmens

LARS HANSEN

HARBURG :: Einen neuen Besitzer hat das ehemalige Gelände der New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie (NYH) im Harburger Binnenhafen auf alle Fälle. Einen Wellness-Tempel könnte es dort auch geben. Beides hat allerdings nichts mit der Nobel-Wellness-Kette MeridianSpa zu tun, betont deren Pressesprecherin Nadine Mielke: „Die MeridianSpa-Gruppe plant zur Zeit nicht, nach Harburg zu expandieren“, sagt sie.

Das Abendblatt hatte am Donnerstag berichtet, dass eine Hamburger Wellness-Kette, namentlich Meridian-

Spa, auf dem alten NYH-Gelände ein Parkhaus, Wohnungen und einen Wellness-Turm errichten wolle. Der Harburger CDU-Vorsitzende Ralf-Dieter Fischer hatte das Projekt Tags zuvor bei der Monatspressekonferenz seiner Bezirksfraktion vorgestellt, zunächst ohne den Investor zu nennen. Auf hartnäckige Nachfragen kam der Name MeridianSpa ins Spiel. Es handele sich um einen Hamburger Projektentwickler, hatte Fischer gesagt, der große Erfahrung mit der Planung und dem Betrieb solcher Anlagen habe, und dann: „Ist doch klar: Dahinter steckt MeridianSpa.“

Am Mittwoch selbst war trotz Nachfragen von MeridianSpa kein klares Ja

oder Nein zu erhalten. Am Donnerstag kam das erste Dementi. Allerdings waren die Umstände Fragen auf. Das NYH-Gelände erworben hat die „HafenQuartier Harburg Grundstücksgesellschaft mbH“. Deren Adresse, Wandsbeker Zollstraße 87 – 89 ist identisch mit der von Meridian Spa. Für die HafenQuartier Harburg Grundstücks-GmbH gegenüber dem Bezirk aufgetreten war Barthold Richters, Gründer der MeridianSpa-Gruppe.

Beides, sagt Nadine Mielke, habe aber mit MeridianSpa nichts weiter zu tun: „Herrn Barthold Richters kennen wir natürlich“, sagt sie, „er ist der ursprüngliche Gründer der MeridianSpa-

Gruppe und war auch Mitgesellschafter. Herr Richters ist aber im Herbst 2016 als Gesellschafter ausgeschieden und es gibt keinerlei Zusammenarbeit mehr mit ihm, auch nicht in beratender Funktion oder als Projektentwickler. Er ist als ehemaliger Gesellschafter natürlich auch nicht legitimiert, im Namen von MeridianSpa aufzutreten oder auch nur die Assoziation zu erwecken, dass er noch Teil der MeridianSpa-Gruppe wäre.“

Im Herbst 2016, also zur Zeit des Ausscheidens von Barthold Richters bei MeridianSpa, wurde auch die Hafen-Quartier Harburg Grundstücks-GmbH beim Handelsregister eingetragen. MeridianSpa war die Firma bis zum Abend-

blatt-Bericht nicht bekannt, betont Nadine Mielke. Die Pressesprecherin des Unternehmens betont: „Die Hafen-Quartier Harburg Grundstücksgesellschaft mbH war uns bisher unbekannt, nicht aber deren Geschäftsführer Michael Bodo Hoffmann. Er ist seit vielen Jahren Untermieter in unserem Gebäude und verfügt daher über die gleiche Anschrift. Herr Richters und Herr Hoffmann kennen sich ebenfalls seit vielen Jahren. Ob und wie es hier eine geschäftliche Zusammenarbeit zwischen den beiden Herren bezüglich des Projekts in Harburg gibt, entzieht sich unseren Kenntnissen. Herr Hoffmann ist jedenfalls kein Branchenkenner.“

Barthold Richters hingegen schon: Er gründete MeridianSpa 1984 mit zunächst nur einem Studio. Mittlerweile hat die Meridian-Gruppe acht Standorte und nach eigenen Angaben über 35.000 Mitglieder. Die Expansion lief nicht immer ohne Komplikationen. 2007 stiegen zum ersten Mal andere Investoren ein, MeridianSpa setzt auf Exklusivität, sowohl, was das Angebot und die Standorte, als auch, was die Mitgliedsbeiträge angeht.

Denkbar erscheint demnach, dass der in diesem Geschäft erfahrene Investor zwar einen Fitness- und Wellness-Tempel plant, der aber einen anderen Namen tragen wird als „MeridianSpa“.