

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks und Dr. Till Steffen (GRÜNE) vom 10.02.14

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Argentinienbrücke**

*Laut Presseberichten ist die Argentinienbrücke marode und der Verkehr auf ihr muss ab 1. März 2014 eingeschränkt werden.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Aus welchen Gründen wurden die Verkehrseinschränkungen für die Argentinienbrücke notwendig?*

Bei der statischen Nachrechnung (gemäß Nachrechnungsrichtlinie 05/2011 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) der Brücke hat sich ergeben, dass sie den Anforderungen der heute anzusetzenden Verkehrslasten nicht mehr in vollem Umfang entspricht. So weisen die Fahrbahnplatte und die Lager der ersten Argentinienbrücke rechnerische Überschreitungen der nach Norm zulässigen Werte auf. Um die rechnerischen Überschreitungen zu minimieren und die daraus eventuell resultierenden zukünftigen Schäden zu verhindern, plant die HPA die Durchführung von verkehrlichen Kompensationsmaßnahmen.

2. *Welche konkreten Sicherheitsmaßnahmen müssen im Einzelnen ergriffen werden?*

Für den genehmigungspflichtigen Schwerlastverkehr nach StVO wurde bereits folgende Auflage umgesetzt:

- Die Zustimmung zu Schwertransporten (über 44 t) kann nur nach Prüfung und unter Berücksichtigung der Auflage „Alleinfahrt in Brückenmitte mit einer Geschwindigkeit unter 10 km/h“ erfolgen. Dies gilt auch für den genehmigungspflichtigen Schwerlastverkehr mit Dauererlaubnis.

Als weitere verkehrliche Kompensationsmaßnahmen wird ab dem 1. März 2014 Folgendes im Bereich der ersten Argentinienbrücke umgesetzt:

- ein Überholverbot für Lkws.
- ein Abstandsgebot für Lkws im Stau von 25 m.
- eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h für Lkws.

3. *Welche baulichen Veränderungen sind mittelfristig bis langfristig notwendig?*

Damit die Brücke den heutigen Verkehrsanforderungen entspricht und die verkehrlichen Einschränkungen wieder aufgehoben werden können, muss sie verstärkt werden. Mit der Planung der Ertüchtigungsmaßnahmen für die erste Argentinienbrücke wird die HPA noch dieses Jahr beginnen.

4. *Wie lange werden die Bauarbeiten hierfür erfahrungsgemäß dauern?*

Den Zeitpunkt des Bauabschlusses kann die HPA erst nach Abschluss der Planung und nach Abstimmung mit anderen Baumaßnahmen im Hafentraßennetz terminieren.

5. *Mit welchen Kosten ist grob für die Sanierungs- beziehungsweise Ersatzarbeiten für die Argentinienbrücke zu rechnen?*

Eine Kostenschätzung ist erst nach Abschluss des Planungsprozesses möglich.

6. *Was besagt die Richtlinie des Bundes aus dem Mai 2011, aufgrund derer die Argentinienbrücke statisch überprüft werden musste?*

Die Nachrechnungsrichtlinie kann von der Internetseite der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter [www.bast.de](http://www.bast.de), unter den Menüpunkten Publikationen/Regelwerke, Brücken- und Ingenieurbau abgerufen werden.

7. *Wie viele weitere Brücken im Hafen müssen aufgrund dieser Richtlinie überprüft werden?*

Neben der ersten Argentinienbrücke müssen 24 weitere Brücken nachgerechnet werden.

8. *Bis wann müssen beziehungsweise sollen diese Überprüfungen abgeschlossen sein?*

Die HPA plant den Abschluss der Nachrechnungen für das Jahr 2016.

9. *Wie viele Großraum- und Schwertransporte wurden in den vergangenen fünf Jahren über die Argentinienbrücke genehmigt? Bitte die jährlichen Fallzahlen nennen.*

10. *Wie viele Großraum- und Schwertransporte wurden in den vergangenen fünf Jahren abgelehnt, die über die Argentinienbrücke führen sollten? Bitte die jährlichen Fallzahlen nennen.*

Beim für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (GST) zuständigen Landesbetrieb Verkehr werden keine Statistiken im Sinne der Fragestellung geführt. Auch im EDV-gestützten Verfahrensmodul für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) ist eine Abfrage im Sinne der Fragestellung technisch nicht vorgesehen.

11. *Welche Ausweich- und Umleitungsstrecken aus dem und in den Hafen gibt es für Großraum- und Schwertransporte?*

Die Haupttrouten für GST aus dem beziehungsweise in den Hafen führen über die Bundesautobahnen (BAB) A 1 und A 7. Sollte eine dieser beiden Haupttrouten zum Beispiel aufgrund von Bauarbeiten vorübergehend nicht nutzbar sein, wird der GST alternativ über die jeweils andere BAB geleitet. Überwiegend werden die GST in den beziehungsweise aus dem Hafen über die Anschlussstelle Waltershof an der BAB A 7 geführt. Alternativ wird die Anschlussstelle Veddel an der BAB A 1 genutzt. Der genaue Fahrweg eines GST wird in jedem Einzelfall in Abhängigkeit von Höhe, Breite, Gewicht und Ziel des jeweiligen GST unter Berücksichtigung des aktuellen Zustands der vorhandenen Infrastruktur im Genehmigungsverfahren festgelegt. Es können daher keine generellen Aussagen zu Umleitungsstrecken in den Hafen gemacht werden.

12. *Rechnen der Senat, die zuständige Behörde oder die Hamburg Port Authority damit, dass es auf weiteren Brücken zu Verkehrseinschränkungen kommen wird?*

13. *Wie hoch schätzen der Senat, die zuständige Behörde oder die HPA die Kosten für Brückensanierungen beziehungsweise Brückenersatz nach der Prüfung der betroffenen Brücken im Hafen?*

Zu den Fragen, ob es auf weiteren Brücken zu Verkehrseinschränkungen kommen wird und wie hoch gegebenenfalls die Kosten für Brückensanierungen beziehungsweise Brückenersatz sein werden, können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Angaben gemacht werden.