

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Thomas-Sönke Kluth (FDP) vom 05.05.14

und Antwort des Senats

Betr.: Instandhaltung und Neubau der Köhlbrandbrücke

Der Senat erklärte in den Beratungen zum Hafentwicklungsplan im April 2013, dass er von einer Nutzung der Köhlbrandbrücke über einen Zeitraum von weiteren 20 bis 30 Jahren ausgehe (Drs. 20/7584). Im Januar 2014 prognostizierte die HPA den sicheren Erhalt der Köhlbrandbrücke nur bis zum Jahr 2025.

Dies vorausgeschickt frage ich den Senat:

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

1. *Gibt es neue Erkenntnisse zur Nutzungsdauer der Köhlbrandbrücke?
Wenn ja, welche?*

Nein.

2. *Wie oft und mit welchen Ergebnissen ist die voraussichtliche Nutzungsdauer der Köhlbrandbrücke seit dem Jahre 2000 ermittelt worden?*
3. *Wann wurden Zustandsentwicklung und Tragfähigkeit der Brücke zuletzt ermittelt und mit welchem Ergebnis?*

Die HPA hat 2008 die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) mit einer Untersuchung beauftragt. Als Ergebnis wird eine wirtschaftliche Unterhaltung der Brücke bei Fortführung der momentanen Grundinstandsetzungszyklen bis etwa 2030 prognostiziert. Danach wird die Standsicherheit noch gegeben sein, aber die Instandhaltungskosten werden ansteigen, sodass ein Neubau die günstigere Variante darstellen könnte. Nutzungseinschränkungen können nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Größe und Konstruktion der Brücke finden seit 2012 baubegleitend regelmäßig umfangreiche Bauwerksprüfungen statt, die noch 2014 andauern werden. Die Köhlbrandbrücke hat eine durchschnittliche Zustandsnote von 3,0 (Ergebnis der Hauptprüfung 2008). Die Zustandsbewertungen für die Brückenbauwerke werden auf Basis der regelmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 durchgeführt. Die Zustandsnoten für Ingenieurbauwerke werden unter Berücksichtigung der Schadensauswirkung auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Konstruktion gemäß der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen (RI-EBW-PRÜF) ermittelt. Im Übrigen siehe Drs. 20/10725 und Drs. 20/4968.

4. *Wie oft und mit welchen Ergebnissen finden Messungen zur Verkehrsstärke (Anzahl der Verkehrselemente pro Tag) statt? (Bitte mit Angabe eines durchschnittlichen Werts für die Jahre 2000 bis 2013 aufschlüsseln.)*

Die zuständige Behörde hat auf der Köhlbrandbrücke eine Dauerzählstelle eingerichtet, mit welcher der Verkehr, unterschieden nach Pkw und Lkw, erfasst wird. Daraus werden jährlich der DTVw-Wert (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) und der DTV-Wert (durchschnittlicher, über alle Tage des Jahres gemittelter Verkehr) erfasst, siehe folgende tabellarische Darstellung:

Verkehrsentwicklung, Einzelpegel: Kfz DTVw (Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in tsd. Fahrzeugen)													
Zählstelle	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Köhlbrandbrücke	32	35	33	34	34	36	35	35	35	34	30	29	33
Schwerverkehrsanteil	33 %	32 %	32 %	34 %	35 %	35 %	36 %	38 %	39 %	36 %	36 %	40 %	38 %
Verkehrsentwicklung, Einzelpegel: Kfz DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr in tsd. Fahrzeugen)													
Zählstelle	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Köhlbrandbrücke	26	28	27	27	27	29	28	28	28	27	24	24	26
Die DTV und DTVw-Werte für das Jahr 2013 sind noch nicht ermittelt.													

5. *Der Senat hat die einzelnen Maßnahmen der Grundinstandsetzung für den Zeitraum von 2001 bis 2011 in der Drs. 20/3078 einzeln aufgeschlüsselt. Welche Kosten für Instandsetzung (und betrieblichen Aufwand) sind in den Jahren 2012 und 2013 entstanden und für welche konkreten Maßnahmen wurden sie verausgabt?*

Jahr	Maßnahme	Kosten
2012	Grundinstandsetzung Mittelkappe Restleistung, Korrosionsschutzarbeiten Pylone/Überbau Innenbereich, Asphaltinstandsetzungen, Planungsleistungen für Grundinstandsetzungen	1,75 Mio. €
	Betrieblicher Aufwand (kleine Instandsetzungs- u. Instandhaltungsmaßnahmen, Wartungen, Betriebskosten etc.)	0,22 Mio. €
2013	Grundinstandsetzung der Breslauer Rampe (Fahrbahnabdichtung inkl. Asphalt, Betoninstandsetzungsarbeiten, Korrosionsschutz), Pylone Restleistungen	4,25 Mio. €
	Betrieblicher Aufwand (kleine Instandsetzungs- u. Instandhaltungsmaßnahmen, Wartungen, Betriebskosten etc.)	0,28 Mio. €

6. *Aus Drs. 20/10595 geht hervor, dass die HPA ab dem Jahr 2017 für die Grundinstandsetzung der Köhlbrandbrücke keine Ersatzinvestitionen mehr vorsieht. Welche Maßnahmen für Grundinstandsetzung der Brücke sind zwischen 2014 und 2020 erforderlich und geplant? (Bitte aufschlüsseln nach Jahr, Maßnahme und geplanten Kosten.)*

Für die Grundinstandsetzung der Köhlbrandbrücke hat die HPA die Plankosten bis zum Jahr 2016 konkretisiert. In der mittelfristigen Finanzplanung sind folgende Summen vorgesehen:

Jahr	Maßnahme	Kosten
2000	Grundinstandsetzung des Stahlüberbaus	8,8 Mio. €
2015	Grundinstandsetzung der Fahrbahnabdichtung Westrampe und oberer Teil der Ostrampe	2,0 Mio. €

Jahr	Maßnahme	Kosten
2016	Grundinstandsetzung der Fahrbahnabdichtung Ostrampe und Neuhöfer Tisch	2,0 Mio. €

Für planerisch noch nicht hinreichend konkretisierte, jedoch absehbare Ersatzinvestitionen enthält die HPA-Planung den pauschalen Kostenansatz „Fortschreibung Ersatzinvestitionen“. Ab 2017 steht dieser Ansatz planerisch auch für die Köhlbrandbrücke zur Verfügung. Im Übrigen siehe Drs. 20/10595.

7. *Wie sollen die unter Frage 6. genannten notwendigen Ersatzinvestitionen finanziert werden?*

Nach dem Verbrauch der sogenannten HHLA-Milliarde sollen die öffentlichen Investitionen (somit auch die Grundinstandsetzung der Köhlbrandbrücke) ab 2015 wieder aus dem Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg finanziert werden.

8. *Wie wird der Bedarf nach einer neuen Köhlbrandbrücke derzeit eingeschätzt?*

Auf Basis der prognostizierten Verkehrsentwicklung bleibt eine nördliche Straßenverbindung des westlichen und östlichen Hafengebietes erforderlich.

9. *Welche Kriterien zieht der Senat zur Bedarfsermittlung heran?*

Ausschlaggebend sind nach Auffassung der zuständigen Behörde die Kriterien: Anbindung im Netz, Verkehrsablauf, Trassierung, Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der Umschlagszahlen, betroffene Flächen und Gebäude sowie grobe Baukosten.

10. *Im September 2012 kündigte der Senat an, mit Neubauplanungen im Jahr 2017 zu beginnen (Drs. 20/4968). Die Geschäftsführung der HPA kündigte Medienberichterstattungen zufolge im Januar 2014 an, sich nicht vor 2018 mit der Köhlbrandbrücke zu beschäftigen. Wie ist der derzeitige Planungsstand zum Bau einer neuen Köhlbrandbrücke?*

Momentan wird die Brücke, gemäß der Nachrechnungsrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. Mai 2011, statisch überprüft und die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit bewertet. Die Nachrechnung der Köhlbrandbrücke erfolgt getrennt und nacheinander für die vier Teilbauwerke. Als erstes Teilbauwerk wird die Ostrampe in einem mehrstufigen Verfahren, unter Berücksichtigung des Bauwerkszustandes, von Messergebnissen und wissenschaftlichen Methoden statisch nachgerechnet. Ziel ist es, die Restnutzungsdauer zu konkretisieren und verkehrliche Kompensationsmaßnahmen und Bauwerksertüchtigungen so gering wie möglich zu halten. Die Ergebnisse werden voraussichtlich 2016 vorliegen, sodass auf dieser Basis eine fundierte Einschätzung des wirtschaftlichen Neubauzeitraumes erfolgen kann.

11. *Die Machbarkeitsstudie, die im Dezember 2011 an die HPA übergeben wurde, hat verschiedene Trassenvarianten geprüft. Es heißt hierzu in der Drs. 20/4432: „Die Trasse gliedert sich in fünf separat bewertete Abschnitte (Anschluss West, Rampe West, Köhlbrandquerung, Rampe Ost und Anschluss Ost), für die jeweils mehrere Varianten untersucht wurden. Hat eine Evaluation der verschiedenen Varianten stattgefunden?*

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

Falls nein, wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?

Ja. Die fünf Abschnitte wurden einem mehrstufigen, mathematischen Bewertungsverfahren unterzogen, aus dem die Vorzugsvarianten für die einzelnen Abschnitte hervorgingen. Gemäß der Machbarkeitsstudie sollte die neue Trasse generell nördlich der bestehenden Brücke verlaufen.

12. *Welche Vorbereitungen zur Ermittlung des wirtschaftlichen Neubauzeitpunkts wurden bereits durchgeführt (Drs. 20/10725)?*

13. *Welche Zeitplanung verfolgt der Senat im Hinblick auf Trassenfestlegung, Parlamentsbefassung, Ausschreibung, Baubeginn, Projektzeit für einzelne Bauphasen, Fertigstellung et cetera?*

Siehe Antwort zu 10.

14. *Liegen dem Senat bereits erste Kostenschätzungen vor?*

Wenn ja, auf welche Höhe wird das derzeitige Projektvolumen geschätzt?

Falls nein, wann ist mit ersten Schätzungen zu rechnen?

Nein. Erste Kostenschätzungen werden erst nach der Vorplanung vorliegen, die noch nicht terminiert werden kann.

15. *Welche Überlegungen tätigt der Senat im Hinblick auf die Sicherstellung der Finanzierung des Projekts?*

16. *Wird ein Public-Private-Partnership-Modell oder eine Maut-Modell in Erwägung gezogen?*

Wenn ja, wie soll das Modell aussehen?

Wenn nein, warum nicht?

Zur Frage der Finanzierung gibt es bislang keine Festlegung. Im Übrigen siehe Antwort zu 10.