

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Stöver (CDU) vom 06.03.15

und Antwort des Senats

Betr.: Dürfen die Hamburger auf der Wilhelmsburger Reichsstraße bald nur noch im Schneckentempo fahren?

Wegen Schäden an der Betonschutzwand in der Mitte der Wilhelmsburger Reichsstraße ist seit Februar 2015 die Höchstgeschwindigkeit von Wilhelmsburg Süd bis Georgswerder durchgängig auf 60 km/h reduziert und ein Überholverbot für Lastwagen, Busse und Fahrzeugen mit Anhängern eingerichtet. Die Betonschutzwand der Wilhelmsburger Reichsstraße wurde aufgrund schwerer Unfälle mit Auswirkungen auf den Gegenverkehr etabliert, da eine einfache Mittelschutzplanke offensichtlich keinen ausreichenden Schutz bieten konnte. Die Behebung der von der Betonschutzwand ausgehenden Sicherheitsrisiken wird mit der Begründung verschoben, dass derartige Schäden in mehreren Bundesländern aufgetreten sind und durch eine Untersuchung eine bundeseinheitliche technische Lösung gefunden werden soll. Ein konkreter Zeitplan liegt derzeit noch nicht vor. Die Bedeutung der Wilhelmsburger Reichsstraße für Hamburgs Süden kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Sie ist eine wichtige Wirtschafts- und Pendlerverbindung aus Harburg und dem Landkreis in die Hamburger Innenstadt. Die Auskünfte des Senats auf meine Schriftliche Kleine Anfrage vom 04.02.2015 (Drs. 20/14581) sind nicht ausreichend, denn wichtige Fragen, wie zum Beispiel nach der Dauer der Geschwindigkeitsreduzierung, bleiben weiterhin unbeantwortet.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

- 1. Wie kann der Senat es verantworten, die Reparaturarbeiten auf der Wilhelmsburger Reichsstraße aufzuschieben bis es zu einer bundeseinheitlichen technischen Lösung kommt?*

Die Schutzfunktion der Betonwände im Falle eines Fahrzeuganpralls ist nicht mehr vollständig ausreichend. Es gehen jedoch keine akuten Gefahren von den Betonschutzwänden für Verkehrsteilnehmer aus.

Durch die Temporeduzierung und das Überholverbot reduziert sich das Schadenspotenzial bei einem Fahrzeuganprall.

- 2. Bis wann soll eine bundeseinheitliche Lösung vorliegen und von wem genau ist dies aus welchen Gründen abhängig? Bis wann rechnet der Senat damit, einen Zeitplan für die Instandsetzungsarbeiten auf der Wilhelmsburger Reichsstraße vorlegen zu können?*
- 3. In der Antwort auf die Drs. 20/14581 bleibt die Frage nach der Prüfung alternativer Arbeitsweisen vom Senat unbeantwortet. Hat die zuständige Behörde Arbeitsmethoden und Bauweisen überprüft, wie zum Beispiel die Variante mit vorgewärmtem Beton zu arbeiten oder Ähnliches, um*

früher mit den dringend erforderlichen Bauarbeiten beginnen und diese zügiger abschließen zu können?

Wenn ja, welche Methoden und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

4. *Ab welcher Außentemperatur ist eine Reparatur der Betonschutzwand durchführbar?*

Derartige Schäden an Betonschutzwänden sind bundesweit in mehreren Ländern aufgetreten. Derzeit werden die Ergebnisse der Untersuchungen zusammengetragen und ausgewertet mit dem Ziel, zu einem bundeseinheitlichen technischen Vorgehen zu gelangen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist hier im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur tätig. Ein konkretisierter Zeitplan für die Instandsetzungsarbeiten wird erst im Rahmen der Maßnahmenplanung vorliegen.

5. *Welche Kosten verursacht ein Komplettaustausch der Betonschutzwand?*

Eine belastbare Kostenschätzung ist erst nach Abschluss der bauvorbereitenden Arbeiten möglich.

6. *Die Instandsetzungsarbeiten an der Süderelbbrücke haben Ende Februar 2015 begonnen und sollen mindestens bis August 2015 andauern. Wie kann der Senat daher die Aussage tätigen, dass es durch die notwendigen Reparaturarbeiten keine gleichzeitige Fahrstreifenreduzierung auf der A 1 und der Wilhelmsburger Reichstraße geben wird? Bedeutet dies, dass der Senat davon ausgeht, dass mit der Instandsetzung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht vor Herbst 2015 begonnen wird?*

Nein. Während der Reparaturarbeiten an der Süderelbbrücke werden jeweils drei Fahrstreifen für jede Richtung vorgehalten werden.

Die Beeinträchtigungen bestehen hier aus einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h und einer Reduzierung der Fahrstreifenbreiten. Daraus werden jedoch keine größeren Verkehrsbeeinträchtigungen erwartet.

Es werden darüber hinaus für Schweißarbeiten einzelne Nachsperrungen in Fahrtrichtung Süden angeordnet werden. Derzeit ist mit keinen weiteren Verkehrseinschränkungen auf der A 1 im Bereich der Süderelbbrücke zu rechnen.

7. *Zu welchem Zeitpunkt wird die Wilhelmsburger Reichsstraße voraussichtlich wieder frei befahrbar sein?*

Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist nach wie vor zweispurig je Fahrtrichtung befahrbar. Das Tempo wurde von 70 km/h auf 60 km/h reduziert und mit einem Überholverbot für Lkws, Busse und Pkws mit Anhänger kombiniert. Dies dient der Harmonisierung des Verkehrs und der Verringerung der Unfallgefahr.

8. *Wie ist der aktuelle Stand der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße?*
 - a. *Wann werden welche Teilabschnitte begonnen und fertiggestellt sein?*

Zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist es in einem ersten Schritt erforderlich, Gleisanlagen der Bahn so anzupassen und zu verlegen, dass die Trasse für die Wilhelmsburger Reichsstraße in neuer Lage frei wird. Weiterhin müssen zwei Bahnbrücken in den Bahndämmen Abzweig Hohe Schaar unter laufendem Eisenbahnverkehr so eingebaut werden, dass die neue Straße hier die Bahn unterqueren kann. Diese Arbeiten wurden beauftragt und werden Anfang 2017 beendet sein.

Vorbereitende Arbeiten, wie die Verlegung der südlichen Wettern im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd, im Bereich der Kornweide wurden begonnen, um eine Verkehrsführung für die Bauzeit einrichten zu können, damit ab 2016 mit dem Umbau der Anschlussstelle begonnen werden kann.

Am nördlichen Abschnitt der Wilhelmsburger Reichsstraße mit der Brücke über den Ernst-August-Kanal und anschließenden Dammbauwerken sollen die Arbeiten Mitte 2015 beginnen und voraussichtlich bis 2017 andauern.

Die Ablaufplanung sieht vor, dass ab 2017 mit dem Streckenbau der eigentlichen neuen Wilhelmsburger Reichsstraße und dem Bau der neuen Anschlussstelle Wilhelmsburg im Bereich der Rotenhäuser Straße begonnen werden kann.

Die Arbeiten an den Lärmschutzwänden im Bahnbereich haben bereits Anfang 2014 begonnen. Die ersten zwei Wände sind fertiggestellt, die dritte ist in Bau. Der Bauablauf ist eng mit den betrieblichen Belangen der Bahn gekoppelt und wird mit Fertigstellung der neuen Wilhelmsburger Reichstraße im Jahr 2019 abgeschlossen werden.

b. *Befindet sich die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße im Zeitplan?*

Wenn nein, welche Änderungen haben sich aus welchen Gründen ergeben?

Ja.

c. *Zieht der Senat in Betracht, die Instandsetzungsarbeiten aufgrund der ohnehin geplanten Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße infrage zu stellen?*

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Bei der Abwägung, ob eine Instandsetzung der Betongleitwände sinnvoll ist, werden technische und wirtschaftliche Belange, die Restnutzungsdauer der Straße in vorhandener Lage sowie Sicherheitsbelange betrachtet, wobei letztere unabdingbar sind.

d. *Wie viele Klagen welchen Inhalts sind bisher gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße bei der zuständigen Behörde eingegangen? Welchen Stand haben die Klagen jeweils?*

Gegen den Planfeststellungsbeschluss sind insgesamt fünf Klagen erhoben und drei Eilverfahren angestrengt worden. Zwei der Klagen sowie sämtliche Eilverfahren haben sich zwischenzeitlich zugunsten des Vorhabens erledigt. Bei den weiterhin anhängigen drei Klagen handelt es sich um zwei Anfechtungsklagen und eine Verpflichtungsklage. Mit den Anfechtungsklagen wird die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses begehrt, die Verpflichtungsklage ist auf eine Ergänzung des aktiven Lärmschutzes gerichtet.

Ergänzung zu

Drucksache 21/50

**Dürfen die Hamburger auf der Wilhelmsburger Reichsstraße bald nur noch im Schneckentempo fahren?
– Schriftliche Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Stöver (CDU-Fraktion) –**

Auf die Beanstandung der Antwort des Senats auf die o. g. Schriftliche Kleine Anfrage durch die Präsidentin der Bürgerschaft hat der Senat in Ergänzung seiner bisherigen Ausführungen Folgendes mitgeteilt:

„...Die Wilhelmsburger Reichsstraße ist eine anbaufreie Bundesstraße, die in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegt. Als solche wird sie durch die Auftragsverwaltung des jeweiligen Landes betreut und durch Haushaltsmittel des Bundes finanziert. Ebenso erfolgt auch die Finanzierung von Betriebs- und Erhaltungsaufgaben aus Bundesmitteln. In grundsätzlichen fachlichen Fragen behält sich das BMVI vor, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mit der Prüfung von Fachverfahren zu beauftragen, die nach Abschluss der Prüfung für sämtliche Bundesfernstraßen vom BMVI verbindlich eingeführt und von den Auftragsverwaltungen aller Länder anzuwenden sind. In diesem Fall hat die BAST vom BMVI den Prüfauftrag erhalten, Sanierungsvorschläge zu erarbeiten, da auch in den anderen Ländern schadhafte Betonleitwände vorgefunden wurden. Ergebnisse der BAST sind für Frühjahr 2015 angekündigt worden, liegen zz. noch nicht vor.

Die Antworten auf die Fragen 3 und 4 wurden wie folgt neu gefasst:

Zu 3.

Nein. Im Auftrag des für die Bundesstraßen zuständigen BMVI prüft die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), welche Sanierungsmethoden grundsätzlich in Frage kommen, um eine dauerhafte Schadensbehebung durchführen zu können.

Es wären z. B. auch denkbar

- der Einsatz von kunststoffmodifizierten Beschichtungen*
- der Ersatz von schadhaften Betonteilen*
- der Einsatz von Stahlelementen mit vergleichbaren Rückhalteeigenschaften.*

Die Prüfung der möglichen Instandsetzungsvariante erfolgt länderübergreifend unter Federführung der BAST. Die mit der Auftragsverwaltung betreuten Länder sind insofern nicht frei in der Wahl ihrer Mittel, da hier auch Fragen der Finanzierung zu beachten sind. Die möglichen alternativen Sanierungsmaßnahmen würden allerdings zu Lasten Hamburgs gehen und ggf. Vorgaben des BMVI widersprechen. Ländereigene Prüfungen sind vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll.

Zu 4.

Grundsätzlich sind Arbeiten an und mit Beton ab +5° C durchführbar.“