

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Carsten Ovens (CDU) vom 08.10.18

und Antwort des Senats

Betr.: Muss Schnelsen dauerhaft Gefahrguttransporte quer durch den Stadtteil ertragen?

Laut Medienberichten haben sich die Gefahrguttransporte durch die Fertigstellung des A7-Deckels in Schnelsen von der Autobahn direkt in den Stadtteil Schnelsen verlagert. Grund hierfür ist, dass Gefahrguttransporte mit brennbarer, explosiver oder giftiger Fracht derzeit nicht durch Tunnel fahren dürfen. So müssen unter anderem pro Tag 30 – 40 Kerosin-Transporte wegen der 580 Meter A7-Deckelung über den Stadtteil Schnelsen umgeleitet werden, um hinter dem A7-Deckel wieder auf die Autobahn gelenkt zu werden.

Diese Entwicklung ist für die Menschen in Schnelsen eine große Belastung, gerade weil Senat und Bezirksverwaltung es offenbar verpasst haben, frühzeitig mit den betroffenen Anwohnern über diesen Sachverhalt zu diskutieren. Dabei stellt sich ohnehin die Frage, ob diese neue Belastung für den Stadtteil nur temporär oder von Dauer ist. Bisher hat sich der Senat dazu nicht eindeutig positioniert, die Verunsicherung in Schnelsen ist entsprechend groß.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. Warum ist eine Umleitung von Gefahrguttransporten notwendig?

Das für den Gefahrguttransport auf der Straße maßgebliche und in Deutschland verbindliche Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) schreibt vor, dass aufgrund nationaler beziehungsweise lokaler Entscheidungen für den Gefahrguttransport beschränkte Tunnel einer Tunnelkategorie zugeordnet werden müssen. Dazu sind unter anderem die Tunneleigenschaften und die Risikoeinschätzung aufgrund eines durch den Betreiber des Tunnels zu veranlassenden Gutachtens zu berücksichtigen. Die Tunnelkategorien werden mit den Buchstaben A bis E bezeichnet, wobei die Kategorie A eine beschränkungsfreie Durchfahrt zulässt und die Kategorie E ein nahezu komplettes Durchfahrverbot von Gefahrguttransporten ausdrückt.

Die derzeitige Situation des Tunnels Schnelsen ist dadurch gekennzeichnet, dass während der Errichtung der Oströhre der gesamte Verkehr mit vier Fahrspuren im Gegenverkehrsbetrieb durch die bereits in Betrieb befindliche Weströhre geführt wird. Da die Weströhre im finalen Betrieb für drei Fahrspuren ausgelegt ist, weisen die aktuell zu nutzenden vier Fahrspuren eine nur geringe Fahrbahnbreite auf. Diese an sich bereits risikobehaftete Verkehrssituation hat darüber hinaus eine erhöhte Fahrzeuganzahl zur Folge und führte entsprechend der oben genannten Gefahrenanalyse zu dem generellen Durchfahrverbot für Transporte mit gefährlichen Gütern während der Bauphase.

2. *Warum wurde die Umleitung von Gefahrguttransporten von der Autobahn durch Wohngebiete von Schnelsen nicht vorher von den zuständigen Behörden vor Ort kommuniziert?*

Im „Amtlichen Anzeiger“ der Freien und Hansestadt Hamburg (Nummer 36, S. 1053) vom 8. Mai 2018) wurde bereits vor der Inbetriebnahme darauf hingewiesen, dass während der Bauphase für den Tunnel Schnelsen die Tunnelkategorie E gilt, also ein Durchfahrverbot für nahezu alle Gefahrguttransporte. Zudem informiert die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation seit der Inbetriebnahme der Weströhre des Tunnels Schnelsen am 23. Juni 2018 innerhalb Ihres Internetauftritts zum A7-Ausbau-projekt über diese Einstufung.

Die im „Amtlichen Anzeiger“ vorgeschriebene Umleitungsstrecke gilt nur für Beförderungen von gefährlichen Gütern, die in § 35b in Verbindung mit § 35c Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt ausdrücklich genannt werden. Sofern diese gefährlichen Güter auf der Straße befördert werden, handelt es sich um einen äußerst geringen Anteil an Gefahrgutbeförderungen; wobei alle Gefahrgutbeförderungen auf der Straße rund 4 Prozent des Güterkraftverkehrs ausmachen.

Die in Rede stehenden Kerosin-Transporte sind zwar von dem Durchfahrverbot des Tunnels Schnelsen betroffen, können sich jedoch – da sie nicht zu den oben genannten sogenannten §-35b-Gefahrgütern zählen – ihren Fahrweg zur Umfahrung des Tunnels Schnelsen frei wählen. Welche Routenalternativen die Fahrer diese Transporte zukünftig wählen würden, ist daher nur bedingt einschätzbar. Denkbar sind auch weiträumige Umfahrungen. Insofern wurde durch die zuständigen Behörden eine entsprechende Kommunikation vor Ort gerade im Stadtteil Schnelsen für nicht erforderlich gehalten.

3. *Wie viele Gefahrguttransporte fahren – bedingt durch die Umleitung – täglich durch die Stadtteile Lokstedt, Niendorf und Schnelsen?*

Gefahrgutbeförderungen auf der Straße müssen den Behörden nicht angemeldet werden; insofern findet auch keine Registrierung statt, die Rückschlüsse auf die Anzahl von Transporten mit gefährlichen Gütern zulassen.

4. *Wird der A7-Tunnel im Bereich Schnelsen nach vollständiger Fertigstellung für alle Gefahrguttransporte freigegeben? Wenn hierzu noch keine abschließende Antwort möglich ist: Was unternimmt der Senat, um dies sicherzustellen und wann wird eine abschließende Antwort vorliegen?*

Nach der Gesamtfertigstellung der Tunnelanlage in Schnelsen entspricht diese den derzeit höchsten Sicherheitsstandards und dem aktuellen Stand der Technik. Der Tunnel entspricht nach Fertigstellung aufgrund der baulichen und sicherheitstechnischen Ausstattung den Forderungen der Tunnelkategorie A. Die letztendliche Einstufung erfolgt innerhalb einer Risikobewertung. Danach ist für den Tunnel Schnelsen nach Fertigstellung beider Tunnelröhren die Einstufung in Kategorie A vorgesehen, also eine beschränkungsfreie Durchfahrt für Gefahrguttransporte.

5. *Gibt es schon genauere Pläne, wo die Feuerwache für den Deckel-Abschnitt Schnelsen entstehen soll? Wann soll gebaut werden, wann wird die Wache im neuen Gebäude ihren Dienst aufnehmen? Warum wurde mit den Planungen nicht früher begonnen?*

Nachdem der Feuerwehr im Jahr 2015 sicherheitsspezifische Anforderungen zum Tunnel Schnelsen aus einem entsprechenden Gutachten übermittelt wurden, sind die Planungen für die Feuer- und Rettungswache Schnelsen einschließlich einer Standortsuche aufgenommen worden. Die Bewertung eines der Behörde für Inneres und Sporterst kürzlich angebotenen Grundstücks ist allerdings noch nicht abgeschlossen. Daher gibt es auch noch keine abschließende Entscheidung über den Standort für eine Feuer- und Rettungswache und damit einhergehend für die Abdeckung des Risikos durch den Tunnel Schnelsen entsprechend des oben genannten Gutachtens.

Nach bisherigen Erfahrungen mit Bauprojekten der Feuerwehr ist für die Realisierung einer Feuer- und Rettungswache mit einer Projektzeit von 27 bis 30 Monaten zu rechnen.