

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Dr. Thomas-Sönke Kluth, Dr. Wieland Schinnenburg  
und Dr. Kurt Duwe (FDP) vom 01.02.12

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Nadelöhr Köhlbrandbrücke – Überholverbot für Lkws**

*Seit dem 30. Januar 2012 gilt auf der Köhlbrandbrücke in beiden Richtungen ein Überholverbot für Lkws. Als Begründung für diese Maßnahme wird von der Hamburg Port Authority (HPA) auf Messungen verwiesen, die gezeigt haben, dass die Belastungen durch den Verkehr weit höher sind als bisher angenommen. Die Folgen des Überholverbots für Lkws sind lange Rückstauungen von der Einmündung der Breslauer Straße bis zur Mitte der Westrampe.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

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

1) *Wann wurde das neue Wiegesystem an der Köhlbrandbrücke installiert?*

Am 4. April 2011.

2) *Welche Investitionen wurden in den letzten zehn Jahren an der Köhlbrandbrücke zur Instandhaltung, zur Instandsetzung und zur Modernisierung getätigt (bitte Bezeichnung der Maßnahme, Durchführungszeitraum, Kurzbeschreibung und Kosten nennen)?*

Siehe Anlage.

3) *Wann, wie und von wem wurde der Senat von der Überlastung der Köhlbrandbrücke durch den Verkehr informiert?*

Um Schäden an der Köhlbrandbrücke durch zu hohe Belastungen zu vermeiden, trifft die HPA im Rahmen ihrer Zuständigkeit die erforderlichen und geeigneten Maßnahmen eigenständig. Die zuständige Behörde wurde im Januar 2012 im Rahmen einer routinemäßigen Besprechung von der HPA informiert.

4) *Welche Auswirkungen auf die Bausubstanz der Köhlbrandbrücke hat die Überlastung durch den Verkehr? Geht der Senat davon aus, dass ohne das Überholverbot eine Sicherheitsgefährdung eintreten könnte?*

*Wenn ja, welche?*

Überlastungen reduzieren die Lebensdauer der Brücke. Die HPA trifft die Vorsorge- maßnahme, um Überlastungen auszuschließen, die Schäden an der Brücke und lang- fristig eine Sicherheitsgefährdung zur Folge haben könnten. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

5) *Welche alternativen Maßnahmen hat der Senat zur Minderung der Be- lastungen der Köhlbrandbrücke geprüft?*

Die HPA hat folgende alternative Maßnahmen geprüft:

- ein Überholverbot für Lastkraftwagen (Lkw);
- Einziehen der Dauergenehmigung für Schwertransporte, die im täglichen Verkehrsfluss mitfahren; diese Transporte könnten dann nur in der Nacht fahren;
- Reduzierung der bisher genehmigten Gewichtstonnage für Schwertransporte;
- Sperrung von Fahrspuren;
- Grundsätzliche Sperrung für Lkw-Verkehr mit einer vorher zu errechnenden Gewichtstonnage.

6) *Welche Entlastungen der Bausubstanz der Köhlbrandbrücke werden durch das Überholverbot erwartet? Schätzt der Senat diese als ausreichend ein, um weitere Schädigungen an der Brücke zu vermeiden?*

Durch das Überholverbot sollen Überlastungen reduziert werden, um die Dauerhaftigkeit des Bauwerks zu bewahren. Dies ist aus heutiger Sicht ausreichend, wenn das Überholverbot durch den Lkw-Verkehr eingehalten wird.

7) *Welche Maßnahmen (zum Beispiel veränderte Verkehrsführungen an angrenzenden Knotenpunkten, Anpassung von Ampelschaltungen et cetera) plant der Senat, um die Rückstauungen auf der Köhlbrandbrücke und an den beiden Zufahrten zu mindern?*

8) *Welche Maßnahmen im Sinne von Frage Nummer 7 plant der Senat, um die negativen Auswirkungen von Rückstauungen des Lkw-Verkehrs zur Köhlbrandbrücke auf den übrigen Verkehr im Hafen beziehungsweise in Hafennähe zu minimieren?*

Der Verkehrsknoten Finkenwerder Straße/Waltershof Damm wurde bereits umfangreich ausgebaut. Die Ampelschaltungen der angrenzenden Kreuzungsbereiche werden verkehrsabhängig gesteuert. Derzeit sind keine weiteren Maßnahmen geplant, da die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gegeben ist. Im Bereich der Zollstationen Neuhof und Waltershof sind weitere Maßnahmen im Zuge der Aufhebung der Freihafengrenze vorgesehen.

Die Maßnahmen zum Ausbau und der Ertüchtigung des Hafenstraßennetzes sind im Masterplan Straßen der HPA unter [www.hamburg-port-authority.de/hafenbahnnutzungsbedingungen/doc\\_download/947-masterplan-strassenverkehr-im-hamburger-hafen.html](http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahnnutzungsbedingungen/doc_download/947-masterplan-strassenverkehr-im-hamburger-hafen.html) dargelegt.

9) *Von welchen wirtschaftlichen Folgewirkungen des Überholverbotes und den daraus folgenden Rückstauungen für die Hamburger Hafenunternehmen und die Verkehrswirtschaft, insbesondere für Transport- und Fuhrunternehmen, geht der Senat aus? Wie sind diese wirtschaftlichen Folgewirkungen vom Senat berechnet worden und welche Erkenntnis liefern sie?*

Unter Abwägung der in Antwort zu 5. genannten alternativen Maßnahmen hat das Überholverbot nach Auskunft der zuständigen Behörde die geringsten wirtschaftlichen Folgewirkungen, die im Übrigen nicht quantifizierbar sind.

**Grundinstandsetzung und betrieblicher Aufwand für die Köhlbrandbrücke seit 2001**

	Angaben in T€										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Betrieblicher Aufwand <sup>1)</sup>	-*	-*	209	110	317	93	154	261	523	203	175
Grundinstandsetzung <sup>2)</sup>	367	1.526	1.550	1.413	226	1.203	1.295	409	2.706	11.070	10.233
<b>Gesamt</b>	<b>367</b>	<b>1.526</b>	<b>1.759</b>	<b>1.523</b>	<b>543</b>	<b>1.295</b>	<b>1.449</b>	<b>669</b>	<b>3.229</b>	<b>11.274</b>	<b>10.408</b>

\* Der betriebliche Aufwand konnte auf SAP Basis erst ab 2003 separat erfasst werden.

<sup>1)</sup> Der betriebliche Aufwand beinhaltet Wartungs- und kleinere Instandhaltungsarbeiten zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit und Standsicherheit der Brückenbauwerken, wie z.B. Versackungen beseitigen, Brückenbeläge instandsetzen, Trummenreinigung, Wartung Fahrbahnübergänge.

<sup>2)</sup> In den aufgeführten Jahren wurden die folgenden, größeren Grundinstandsetzungsmaßnahmen durchgeführt:

**2002**

Westrampe: Sanierung der Mittelkappe

**2003**

Westrampe: Sanierung der Randkappen; Ostrampe: Neue Fahrbahnübergänge Achse 15 und 30

**2004**

Ost- und Westrampe: Neue Fahrbahnübergänge Achse 42 und 118; Ostrampe: Neue Asphaltdeckschicht in Neuhof

**2005 + 2006**

Ostrampe: Neuer Fahrbahnübergang Achse 50; Westrampe: Betoninstandsetzung des Hohlkastens von innen und der Pfeiler von außen

**2007**

Ostrampe: Betoninstandsetzung des Hohlkastens von außen (Achse 0 bis 1); Mittelteil: Erneuerung des seitlichen Führungslager am Ostpylon

**2008**

Vorbereitungen für das Fahrgerüst und den Korrosionsschutz der Seile

**2009 + 2010**

- Erneuerung des Korrosionsschutzes der Seile; Pylone: Anbau von vier Außenleitern; Grundinstandsetzung Brückenbesichtigungswagen
- Ostrampe: Betoninstandsetzung Hohlkasten außen; Fahrgerüst; Erneuerung Randkappen; Korrosionsschutz Geländer; Erneuerung Entwässerungsleitungen
- Westrampe: Erneuerung Entwässerungsleitungen; Anbau Fluchtweg Achse 101; Einbau wasserdichten Fahrbahnüberganges (Achse 118)

**2011**

- Westrampe: Betoninstandsetzung Hohlkasten außen (Achse 100 bis 119); Erneuerung Korrosionsschutz Geländer; Fahrgerüst für Betoninstandsetzung
- Westrampe und Ostrampe: Erneuerung der Entwässerungsleitungen in den Pfeilern (Falleitungen) und am Brückenende in Neuhof
- Ostrampe: Erneuerung der Mittelkappe (Achse 0 bis 42)