

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Kurt Duwe und Dr. Wieland Schinnenburg (FDP)
vom 18.12.14**

und Antwort des Senats

Betr.: Störfall am A1-Brückenbauwerk über die Süderelbe

Nachdem am Donnerstag, dem 11.12.2014, der Schubverband Paula die Süderelbebrücke rammte, wurden nun gravierende Schäden am Bauwerk festgestellt. Eine umfassende Sanierung der Brücke wird wohl mehrere Monate in Anspruch nehmen. Bis dahin ist mit erheblichen Behinderungen im Verkehrsablauf zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

- 1. Welche Schäden sind durch die Kollision des Schubverbandes Paula an der Süderelbebrücke entstanden?*

Durch den Anprall sind nach der ersten Schadensaufnahme massive plastische Verformungen am westlichen Hauptträger der Brücke entstanden. Mehrere lot- und waagerechte Aussteifungen sowie Schweißnähte sind gerissen.

- 2. Inwiefern beeinträchtigen die Schäden an der Süderelbebrücke die Standfestigkeit des Bauwerks?*

Durch die Art der Verformung ist die Lastaufnahme aus dem Verkehr derzeit als eingeschränkt zu bewerten.

- 3. Welche Einschränkungen für den Verkehr gehen mit den Schäden am Bauwerk einher?*

In Fahrtrichtung Süden sind auf der Bundesautobahn A 1 der Stand- sowie der rechte und der mittlere Fahrstreifen gesperrt. In Fahrtrichtung Norden steht dem Fahrverkehr der bisherige dritte (linke) Fahrstreifen nicht zur Verfügung, da über diesen Fahrstreifen der Gegenverkehr abgewickelt wird.

Großraum- und Schwertransporte (GST) ab einem Gesamtgewicht von 44 Tonnen und/oder ab einer Breite von 4,50 m können die Süderelbebrücke nicht mehr überfahren und somit nicht mehr durchgängig über die Bundesautobahn A 1 von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen fahren.

- 4. Welche Ausweichstrecken sind eingerichtet und von welchen zusätzlichen Verkehrsbelastungen geht der Senat auf diesen Strecken aus?*

Für GST, die ursprünglich über die Süderelbebrücke in Richtung Süden fahren wollten sind folgende Strecken als Hauptausweichrouten benannt worden:

1. Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg – Bundesautobahn A 7 – Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen (bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 80 t)

2. Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg – Bundesautobahn A 1 – Anschlussstelle (AS) HH-Stillhorn – Stillhorner Weg – Kornweide – Otto-Brenner-Straße – Neuenfelder Straße – (Mengestraße) – Anschlussstelle (AS) HH-Wilhelmsburg – Wilhelmsburger Reichsstraße – Bundesautobahn A 253 – Anschlussstelle (AS) HH-Neuland – Neuländer Straße – Anschlussstelle (AS) HH-Harburg – Bundesautobahn A 1 – Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen
3. Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg – Bundesautobahn A 1 – Autobahnkreuz (AK) HH-Süd – Bundesautobahn A 255 – Bundesautobahn A 252 – Anschlussstelle (AS) HH-Georgswerder – Veddeler Straße – Harburger Chaussee – Hafenrandstraße – Reiherstieg-Hauptdeich – Bei der Wollkämmerei – Mengestraße – Anschlussstelle (AS) HH-Wilhelmsburg – Wilhelmsburger Reichsstraße – Bundesautobahn A 253 – Anschlussstelle (AS) HH-Neuland – Neuländer Straße – Anschlussstelle (AS) HH-Harburg – Bundesautobahn A 1 – Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen (maximal 4,10 m Höhe)

Darüber hinaus sind keine Ausweichstrecken eingerichtet. Im Übrigen siehe Antwort zu 6. Verkehrsbelastungszahlen liegen der zuständigen Behörde nicht vor.

5. *Ist es korrekt, dass der Schiffsführer die Kollision erst drei Stunden nach dem Unfall den Behörden gemeldet hat?*

Wenn ja, inwiefern besteht eine Pflicht, die Schäden umgehend zu melden und mit welchen Konsequenzen muss der Schiffsführer durch sein Verhalten rechnen?

Nach Erkenntnissen der Polizei: ja.

Meldepflichten ergeben sich aus § 37 Seeschiffahrtsstraßenordnung sowie aus § 40 Hafenverkehrsordnung.

Im vorliegenden Fall muss der Schiffsführer mit der Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens rechnen. Im Übrigen sind die Ermittlungen noch nicht abgeschlossen.

6. *Gibt es Notfallpläne, die bei einem längerem (vollständigen) Wegfall wichtiger Verkehrsverbindungen, beispielsweise Elbbrücken oder Elbtunnel, greifen?*

Wenn ja, wie sehen diese Notfallpläne aus?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Im Bereich aller Bundesautobahnen beginnen für den Fall erforderlicher Sperrungen zwischen zwei Anschlussstellen an der jeweils davor liegenden Anschlussstelle Umleitungsstrecken, die mit Verkehrszeichen 460 („Bedarfsumleitung“) gekennzeichnet sind.

Für weiträumige Umleitungsempfehlungen im Bereich der Bundesautobahnen A 1 und A 7 wird je nach Störsituation die Netzbeeinflussungsanlage an den Standorten Buchholzer Dreieck, Horster Dreieck, Neumünster-Süd, HH-Bahrenfeld, HH-Stellingen sowie der dazugehörigen Prismenwender in Dibbersen und Hittfeld genutzt. Im Übrigen siehe Drs. 20/222.

7. *Kann eine Instandsetzung des Brückenbauwerks bei laufendem Verkehr erfolgen oder wird eine (zeitweise) Sperrung des Streckenabschnitts erforderlich?*

Die Verkehrsführung ist abhängig vom Instandsetzungskonzept. Dieses liegt noch nicht vor.

8. *Bis wann soll das Instandsetzungskonzept für das Brückenbauwerk fertiggestellt sein und wann kann mit den Bauarbeiten begonnen werden?*

Derzeit läuft die statische Nachrechnung. Erst wenn diese abgeschlossen ist, kann auf der Grundlage der Ergebnisse der statischen Prüfung ein Instandsetzungskonzept erstellt werden.

9. *Wie hoch sind die voraussichtlichen Instandsetzungskosten und wer kommt für den entstandenen Schaden an dem Brückenbauwerk auf?*

Da noch kein Instandsetzungskonzept vorliegt, sind derzeit keine Aussagen über die Höhe der Baukosten möglich. Der Schaden wird dem Verursacher in Rechnung gestellt werden.