

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Konstantin von Notz, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Geplante Umgehungsstraße und Ersatz der Elbebrücke in Lauenburg (B5/B209)**

Das Fernstraßenausbaugesetz sieht für die schleswig-holsteinische Kleinstadt Lauenburg den Bau einer Ortsumgehung im Verlauf der Bundesstraße 5 und 209 vor. Aufgrund der zentralörtlichen Funktion, die Lauenburg für das Umland nach Ansicht der Fragesteller übernimmt, ist die tatsächliche Entlastungswirkung des Straßenbauvorhabens nördlich von Lauenburg zumindest zu hinterfragen. Nachdem eine reguläre Bauwerksprüfung der Elbebrücke südlich von Lauenburg ergeben hat, dass die Brücke erhebliche Mängel aufweist, hat die Straßenbauverwaltung die Planung für ein Ersatzbauwerk angestoßen. Da die Flussmitte der Elbe die Landesgrenze zu Niedersachsen markiert, ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständige Straßenbaubehörde in die Planungen einzubeziehen. Im Zuge der Planung eines Ersatzbauwerks soll sowohl eine östliche als auch westliche Elbquerung von Lauenburg untersucht werden. Dabei sind vor allem die Planungen für die Ortsumgehungen von Lauenburg zu berücksichtigen (<https://lueneburgheute.de/elbb RUECKE-lauenburg-kommt-jetzt-die-westvariante>; <https://www.loz-news.de/laue nburg/8791-planung-zur-elbquerung-lauenburg-gestartet>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welcher Planungsstand ergibt sich derzeit bei der geplanten Ortsumgehung im Verlauf der B5 und B209 in Lauenburg (bitte für beide Vorhaben gesondert angeben)?
2. Von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung im Verlauf der B5 und B209 in Lauenburg aus (bitte für beide Vorhaben gesondert auf Basis der aktuellen Kostenfortschreibung angeben)?
3. Von welcher Verkehrsbelegung bzw. Verkehrsstärke geht die aktuelle Verkehrsprognose für die Ortsumgehung im Zuge der B5 und B209 im Prognosejahr 2030 aus, und welche Verkehrsbelegung ergibt sich derzeit auf den betroffenen innerörtlichen Abschnitten der B5 und B209 (bitte Werte für Analysefall, Prognosenullfall und Prognoseplanfall angeben, bitte Schwerverkehr gesondert angeben)?
4. Welche Verkehrsbelegung bzw. Verkehrsstärke ergibt sich im Prognoseplanfall für die innerstädtischen Abschnitte, die mit der Umgehung entlastet werden sollen (bitte abschnittsweise für die heutigen Abschnitte der B5 und B209 angeben, bitte Schwerverkehr gesondert angeben)?

5. Wie hat sich die Verkehrsbelegung bzw. Verkehrsstärke auf der B5 und B209 im Planungsraum seit dem Jahr 2000 entwickelt (bitte Schwerverkehr gesondert ausweisen)?
6. Welche Planungsaufträge hat die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein für die Planung in den Leistungsphasen 1 bis 4 bisher nach Kenntnis der Bundesregierung vergeben, und welche Planungskosten sind behördenintern und durch die Vergabe externer Planungsaufträge bisher für die Ortsumgehung im Verlauf der B5 und B209 insgesamt entstanden (bitte für beide Vorhaben gesondert angeben)?
7. Hat die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein nach Kenntnis der Bundesregierung Nutzen-Kosten-Berechnungen für die sieben Varianten der Elbquerung beauftragt bzw. erstellen lassen?

Falls ja, welchen Nutzen-Kosten-Faktor weisen diese für die jeweiligen Varianten aus?

Wenn nein, sind diese noch geplant, und wann sollen die Ergebnisse vorliegen?

8. Werden die Nutzen-Kosten-Berechnungen für die Projekte B005-G30-SH B5 OU Lauenburg-Nord bzw. B209-G20-SH B 209 OU Lauenburg-Ost in Verbindung mit den Nutzen-Kosten-Ermittlungen für die Elbquerung neu erstellt?

Wenn ja, bis wann sollen die Ergebnisse vorliegen?

Wenn nein, warum nicht?

9. Untersucht die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein in Abstimmung bzw. in Zusammenarbeit mit der zuständigen Straßenbaubehörde des Landes Niedersachsen nach Kenntnis der Bundesregierung auch eine Tunnelvariante?

Wenn ja, welche Tunnelvarianten sollen untersucht werden, und liegen hierzu bereits Grobkostenschätzungen vor (bitte ggf. Ergebnisse benennen und erläutern)?

10. Verspricht sich die Bundesregierung von einer Tunnellösung, die im Westen keine Anbindung an die B5 ermöglicht, einen Mehrnutzen?
11. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass die Varianten einer westlichen Elbquerung mit einer angedachten Tunnellösung wegen absehbar hoher Baukosten von vornherein ausscheiden?

Wenn nein, warum nicht?

12. Kann nach Kenntnis der Bundesregierung im Hinblick auf die erforderliche neue Elbquerung eine zeitlich parallele Fertigstellung der Nordumgehung gewährleistet werden?
13. Falls nein, welche Auswirkungen für den innerstädtischen Verkehr werden nach Fertigstellung der Westvariante und vor Fertigstellung der Umgehung Nord prognostiziert?
14. Stellt die Aufnahme der bisher nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Westquerung der Elbe in Kombination mit der bereits enthaltenen Nordumgehung eine wesentliche Änderung des bisherigen Projektzuschnitts dar, für die eine Neubewertung erforderlich wird, oder soll das Vorhaben „Elbquerung“ nach § 6 des Fernstraßenbaugesetzes quasi nachträglich in den Bedarfsplan Straße bzw. den Anhang zum Fernstraßenbaugesetz aufgenommen werden?

15. Welche Gesamtkosten werden zusammen für die Nordumgehung und eine Elbquerung „Westvariante“
  - a) bei Bau einer Brücke,
  - b) bei Bau eines Tunnels prognostiziert?
16. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Grund dafür, dass die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein eine „Westvariante“ für die Querung der Elbe untersucht, und welchen Vorteil verspricht sie sich von ihrer Ausführung?
17. Welche Vorabstimmungen zur „Westvariante“ der Elbquerung bei Lauenburg hat die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständiger Straßenbaubehörde in Niedersachsen nach Kenntnis der Bundesregierung vorgenommen, und welche Variante wird von niedersächsischer Seite präferiert?
18. Wurde die Tatsache, dass der Geesthang einen Höhenunterschied von 30 Metern aufweist und die Überquerung durch Naturschutz- bzw. Fauna-Flora-Habitat-Gebiete führt, bei der Variantenentwicklung bzw. Variantenuntersuchung hinreichend berücksichtigt?
19. Ist es zutreffend, dass die Planung der Ostumgehung Lauenburg ruhte und nunmehr wieder aufgenommen wurde?

Wenn ja, wann wurde die Planung der Ortsumgehung Lauenburg eingestellt, und wann wurden die Planungsarbeiten wieder aufgenommen?
20. Gibt es derzeit Präferenzen für eine der sieben Varianten?

Wenn ja, welche, und warum?

Wenn nein, was ist hierfür die Begründung?
21. Sind alle derzeit in Diskussion stehenden Varianten für die Elbquerung gleichwertige Trassenalternativen?
22. Von welchen Realisierungszeiträumen wird für die einzelnen Trassenvarianten aus heutiger Perspektive ausgegangen?

Welche Variante hätte unter der Prämisse einer kurzen Bauzeit einen Vorteil?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die Pläne des Landes Schleswig-Holstein für die Neubauvarianten zur Querung der Elbe bei Lauenburg unter Kostengesichtspunkten, und ist der Bundesregierung bekannt, inwiefern das Land Niedersachsen in diese Planungen bislang eingebunden wurde?
24. Welche verbleibende Restnutzungsdauer wird für bestehende Elbbrücke mit einer kombinierten Nutzung durch Schienen- und Straßenverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung angenommen?
25. Welche vertraglichen Regelungen bestehen zwischen der DB Netz AG bzw. ihrer Rechtsvorgänger und den Straßenbauverwaltungen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen hinsichtlich der gemeinsamen Nutzung des Brückenzugs über die Elbe, und welche Regelungen kommen zum Tragen, wenn ein Nutzer der Brücke die gemeinsame Nutzung beendet, wie es jetzt von der Straßenbauverwaltung angekündigt wurde?
26. Kann die DB Netz AG die Nutzung des Brückenzugs über die Elbe durch den Straßenbulasträger unter bestimmten Bedingungen beenden?

Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen, und mit welchen Fristen?

27. Besteht eine vertragliche Möglichkeit, dass für den Straßenverkehr auf eine Fortführung der kombinierten Nutzung bestanden werden kann?  
Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen, und mit welchen Folgen?
28. Liegen der Bundesregierung Informationen über die weitere Nutzung der Elbbrücke durch die DB – insbesondere hinsichtlich der Sanierung bzw. dem Neubau der bisherigen Elbbrücke Lauenburg im Verlauf der Strecke 1150 (Lüneburg – Lübeck) – vor?
29. Wann hat die DB Netz AG beim Brückenzug über die Elbe bei Lauenburg letztmalig eine Brückenhauptprüfung vorgenommen, und welche Ergebnisse erbrachte diese Brückenprüfung?
30. Welche Zustandsnote erhielt die Eisenbahnbrücke bei Lauenburg im Zuge der letzten Brückenprüfung, und welche Schäden am Tragwerk wurden konkret festgestellt?
31. Plant die DB Netz AG eine Behebung der Brückenschäden, und wenn ja, bis wann soll die Elbbrücke bei Lauenburg saniert werden, und von welcher Restnutzungsdauer geht die DB Netz AG derzeit aus?
32. Plant die DB Netz AG aufgrund ggf. festgestellter irreparabler Brückenschäden für die Elbbrücke bei Lauenburg ebenfalls ein Ersatzbauwerk?  
Wenn ja, welchen Planungsstand hat die DB Netz AG für diesen neuen Brückenzug derzeit erreicht?
33. Ist in diesem Zusammenhang vorgesehen, das Ersatzbauwerk mittelfristig für ein zweites Gleis auszulegen?
34. Wurde die DB-Netz AG als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die bisherigen Planungen der Straßenbaulasträger einbezogen?  
Falls nein, warum nicht?
35. Wenn ja, welche Stellungnahme hat die DB Netz AG gegenüber den Straßenbauverwaltungen des Landes Schleswig-Holstein und Niedersachsen in Bezug auf den Zustand der Brücke, einer möglichen Sanierung zur Behebung der Schäden, der Restnutzungsdauer der Brücke und der Planung eines Ersatzbauwerks abgegeben?

Berlin, den 8. Juni 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**