Deutscher Bundestag **Drucksache 19/31587**

19. Wahlperiode 19.07.2021

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Konstantin von Notz, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/31176 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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/elbbruecke-lauenburg-kommt-jetzt-die-westvariante; https://www.loz-news.de/lauenburg/8791-planung-zur-elbquerung-lauenburg-gestartet).

1. Welcher Planungsstand ergibt sich derzeit bei der geplanten Ortsumgehung im Verlauf der B5 und B209 in Lauenburg (bitte für beide Vorhaben gesondert angeben)?

Beide Projekte sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen dem vordringlichen Bedarf zugeordnet und befinden sich am Anfang der Planungsphase „Voruntersuchung“ nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (RE 2012).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. Juli 2021 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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)?

Der Kostenstand entspricht der Kostenschätzung zur Anmeldung der Projekte für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Für die Ortsumgehung Lauenburg-Ost wurden Kosten in Höhe von rund 17 Mio. Euro ermittelt, für die Ortsumgehung Lauenburg Nord rund 25,3 Mio. Euro. Eine Aktualisierung der Kostenberechnung wird im Rahmen der weiteren Planung erfolgen.

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)?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen des Sachzusammenhanges zusammenfassend beantwortet.

Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 wurden entsprechende Verkehrsbelegungen/Verkehrsstärken ermittelt. Es wird verwiesen auf die durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlichten Darstellungen und Informationen im „Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ (abrufbar unter: http://www.bvwp-projekte.de/).

Die Entwicklung bis zur aktuellen Verkehrsbelastung (2015) an den Zählstellen im Zuge der B5 und B209 im Raum Lauenburg kann folgender Darstellung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) sowie des Anteils des Schwerverkehrs (SV) entnommen werden:

Verkehrszahlen – Lauenburg/Elbe

Grundlage sind die alle 5-Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählungen auf Bundesfernstraßen

			Zähljahr 2000		Zähljahr 2005		Zähljahr 2010		Zähljahr 2015		Zähljahr 2020	
SVZ-Nr.	Straße	Abschnitt	DTV Kfz/d	SV-Anteil	DTV Kfz/d	SV-Anteil	DTV Kfz/d	SV-Anteil	DTV Kfz/d	SV-Anteil	DTV Kfz/d	SV-Anteil
2629 1161	B5	10	10.628	1.088	9.590	1.077	8.999	1.181	8.695	826		
2629 0744	B5	30	15.938	1.176	14.029	1.542	13.573	1.414	11.158	757		
2629 0706	B5	40	16.454	1.061	15.329	1.212	13.997	1.256	11.710	758		
2629 0705	B5	50	6.591	493	8.156	736	6.744	803	7.050	449		
2629 0741	B209	10	14.036	1.129	12.591	1.218	11.649	1.047	13.365	1.134		
2629 0716	B209	10	13.897	1.108	12.004	1.244	11.814	1.132	9.757	899		
2629 0715	B209	55	5.430	297	6.989	429	5.407	394	5.955	316		
2629 0714	B209	65	3.319	178	4.076	448	5.642	391	6.244	339		

Verkehrszahlen für 2020/2021 stehen erst ab Mitte 2022 zur Verfügung

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)?

Die Auftragsverwaltung Schleswig-Holstein (AV SH) hat Planungsaufträge zur Aufnahme der Planungen dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) für die Ortsumgehung Lauenburg Ost sowie für die Ortsumgehung Lauenburg Nord erteilt.

Für die B209 Ortsumgehung Lauenburg Ost wurden folgende Aufträge an externe Auftragnehmer vergeben:

- Planungsraumanalyse,
- Floristisch-Faunische Erfassungen,
- Baugrunderfassung und Baugrundgutachten,
- Schalltechnische Untersuchung,
- Beschaffung von ALKIS-Daten, Gleisvermarkung,
- Verkehrsuntersuchung,
- Immissionsprognose Stickstoffdeposition FFH-Gebiete,
- UVS, FFH-VP, ASB, FB WRRL,
- Visualisierungen.

Die Verträge wurden aufgrund der Änderung des Planungsauftrags teilweise vorzeitig beendet.

Seit 2020 erfolgt eine gemeinsame Betrachtung der Projekte Elbquerung, Ortsumgehung Lauenburg Ost und Ortsumgehung Lauenburg Nord, die auf einer Kostenstelle erfasst werden. Für die gemeinsame Betrachtung sind bisher folgende Aufträge an externe Auftragnehmer vergeben worden:

- Planungsraumanalyse und FFH Screening, und
- Zug- und Rastvogelkartierung.

Die bei der Landesverwaltung anfallenden Planungskosten sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Bislang wurden noch keine Varianten im Sinne der RE 2012 für die Elbquerung entwickelt. Die auf den Plänen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung dargestellten Linien (inzwischen elf mit weiteren Abzweigungen) waren erforderlich, um den Untersuchungsraum für die Grundlagenermittlung richtig abzugrenzen. Der Planungsstand der Elbquerung ist die Grundlagenermittlung. Der Termin zur Festlegung von Untersuchungsraum und Untersuchungsinhalten ist für die zweite Jahreshälfte 2021 vorgesehen. Die zu untersuchenden Varianten werden in Abhängigkeit der Ergebnisse der Grundlagenermittlung abgeleitet und Bestandteil der Bund-Länder-Projektabstimmung (PA) 1 gemäß RE 2012 (Variantensuche). Im Anschluss erfolgt dann der Variantenvergleich und die Vorauswahl der bevorzugten Variante (PA 2). Bestandteil der Voruntersuchung ist auch eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

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?

Sollte es nach dem Variantenvergleich (PA 2) zu einem neuen Projektzuschnitt aufgrund einer geänderten Elbquerung kommen, wird eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Analyse nach der BVWP-Methode durchgeführt.

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?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Rund um die bestehende Elbebrücke sind sowohl enganliegende Siedlungsstrukturen als auch mehrere Natura 2000-Gebiete vorhanden. Im Rahmen der Vorplanung sind daher alle denkbaren Querungsvarianten und Bauwerksarten zu untersuchen, also auch Tunnelvarianten. Dabei ist eine gestufte Vorgehensweise grundsätzlich möglich, aber nur in Kenntnis der Umweltauswirkungen, die zunächst zu ermitteln sind. Die konkrete Variantenuntersuchung hat noch nicht begonnen. Kostenschätzungen liegen daher noch nicht vor.

Die Frage des Mehrnutzens einer Tunnellösung wird erst durch die gemeinsame Betrachtung aller drei Projekte (Ersatzneubau Elbquerung, Ortsumgehung Lauenburg Ost und Ortsumgehung Lauenburg Nord) im Rahmen einer Voruntersuchung möglich.

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?

Die Fragen zu 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

In Abhängigkeit vom Ergebnis der Voruntersuchung werden die zeitlichen Aspekte bewertet und einer Klärung zugeführt. Dabei werden die Belastungen für den innerstädtischen Verkehr in die Bewertung eingestellt.

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 Fernstraßenausbaugesetzes quasi nachträglich in den Bedarfsplan Straße bzw. den Anhang zum Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen werden?

Diese Fragestellung ergibt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht, da noch keine Entscheidung zur Lage einer neuen Elbquerung bei Lauenburg gefallen ist.

15. Welche Gesamtkosten werden zusammen für die Nordumgehung und eine Elbquerung „Westvariante“

a) bei Bau einer Brücke,

b) bei Bau eines Tunnels prognostiziert?

Aussagen zu den Gesamtkosten für derzeit noch nicht untersuchte Szenarien sind aufgrund des gegenwärtigen Planungs- und Kenntnisstandes nicht möglich.

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?

Bei der bestehenden Elbquerung bei Lauenburg ist eine mittelfristige Weiternutzung der Bestandsbrücke ohne weitere Einschränkungen für den Straßenverkehr nicht möglich. Der Bund und die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben sich daher darauf geeinigt, ein Ersatzbauwerk für den Straßenverkehr zu planen. Zu den zu untersuchenden Alternativen gehören auch Elbquerungen westlich von Lauenburg, da auch diese geeignet sind, die verkehrlichen Ziele zu erfüllen.

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?

Mit dem Land Niedersachsen wurde bislang der Untersuchungsraum abgestimmt. Hierzu war es erforderlich, potentielle Linienführungen darzustellen. Diese stellen aber noch keine Varianten im Sinne der RE 2012 dar. Aufgrund des frühen Planungsstands kann es derzeit keine Präferierung geben.

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?

Ja.

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?

Der erstmalige Planungsauftrag durch die AV SH für die Ortsumgehung Lauenburg Ost wurde am 18. Mai 2018 dem LBV.SH erteilt. Gestoppt wurde diese Planung am 2. Juli 2020.

Zu diesem Zeitpunkt begannen die Gespräche zwischen dem BMVI, der DB AG und den beiden Auftragsverwaltungen Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit dem Ziel, zukünftig eine gemeinsame Betrachtung der drei Projekte Elbquerung Lauenburg als Ersatzneubau für den Straßenverkehr, Ortsumgehung Lauenburg Ost und Ortsumgehung Lauenburg Nord vorzunehmen. Die abschließende Entscheidung zu diesem Vorgehen unter Federführung der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holsteins erfolgte im Oktober 2020. Anfang Dezember 2020 wurde von der AV SH der zusätzliche Planungsauftrag zur Ortsumgehung Lauenburg Nord an den LBV.SH erteilt. Im Anschluss wurden die Planungen in Form einer gemeinsamen Betrachtung 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?

Die Fragen 20 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Voruntersuchung einschließlich der konkreten Variantenfindung hat erst begonnen. Bislang wurden noch keine Varianten im Sinne der RE 2012 für die Elbquerung entwickelt.

Aufgrund des frühen Planungsstadiums können derzeit auch keine Realisierungszeiträume oder Bauzeiten prognostiziert werden. Mithin kann daher auch keine Angabe dazu gemacht werden, welche Variante unter der Prämisse einer kurzen Bauzeit einen Vorteil hätte.

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?

Aufgrund des frühen Planungsstandes ist eine Bewertung der möglichen Neubauvarianten unter Kostengesichtspunkten derzeit noch nicht möglich. Diese Bewertung wird im Rahmen der Vorplanung erfolgen. Bezüglich der Einbindungen des Landes Niedersachsen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

24. Welche verbleibende Restnutzungsdauer wird für bestehende Elbbrücke mit einer kombinierten Nutzung durch Schienen- und Straßenverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung angenommen?

Ergebnisse der für die Einschätzung der Zukunftsfähigkeit der Brücke erforderlichen statischen Nachrechnungen liegen noch nicht vor.

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 Straßenbaulastträger 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?

Die Fragen 25 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es liegt eine Verwaltungsvereinbarung (unterzeichnet 1971/1972) zur bestehenden Elbebrücke vor. Diese umfasst u. a., dass die Lauenburger Elbebrücke Eigentum der Deutschen Bundesbahn ist und diese der Straßenbauverwaltung die Straßenfahrbahn und Gehsteigseite auf unbestimmte Zeit zur Verfügung stellt. Die Vereinbarung regelt nicht, inwiefern das bestehende Bauwerk durch die Straßenbauverwaltung genutzt werden kann. Ein Vertrag über eine mögliche Kündigung der Nutzung der Brücke durch den Straßenbaulastträger ist nicht bekannt.

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?

Aktuell wird die Brücke instandgesetzt. Eine Änderung der Nutzung ist seitens der DB AG nicht vorgesehen.

29. Wann hat die DB Netz AG beim Brückenzug über die Elbe bei Lauenburg letztmalig eine Brückenhauptprüfung vorgenommen, und welche Ergebnisse erbrachte diese Brückenprüfung?

Alle Brücken der DB AG werden umfassend inspiziert und gewartet. Die letzte Hauptprüfung der genannten Brücke fand 2019 statt. Im Ergebnis führt die DB AG umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an dem Bauwerk durch, um die Funktionstüchtigkeit weiter zu gewährleisten.

30. Welche Zustandsnote erhielt die Eisenbahnbrücke bei Lauenburg im Zuge der letzten Brückenprüfung, und welche Schäden am Tragwerk wurden konkret festgestellt?

Die Brücke ist der Zustandskategorie 4 zugeordnet. Die Haupt-, Längs- und Querträger sowie die Entwässerung und die angrenzende Stahlteile weisen Korrosionsschäden auf. Weiterhin weisen die Randwegkonsolen und Auflagerung des Gehwegbereichs Schäden auf.

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?

Die Sanierungsarbeiten begannen bereits 2019 und laufen voraussichtlich bis 2025. Zur Ermittlung der Restnutzungsdauer des Bauwerks führt die DB Netz AG aktuelle Berechnungen durch. Hierbei muss die Besonderheit, dass die Brücke von Schiene und Straße gleichermaßen genutzt wird, berücksichtigt werden.

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?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Aktuell ist von der DB Netz AG kein Ersatzbauwerk geplant.

34. Wurde die DB-Netz AG als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die bisherigen Planungen der Straßenbaulastträger einbezogen?

Falls nein, warum nicht?

Im Rahmen einer Vorabstimmung zur Ortsumgehung Lauenburg Ost wurde die DB Netz AG zur Klärung bahnspezifischer Fragen vom LBV Schleswig-Holstein kontaktiert. Die Einbeziehung der DB Netz AG in die weiteren Planungen erfolgt je nach Planungsfortschritt und Betroffenheit.

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?

Die DB Netz AG erstellt in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung ein Instandsetzungskonzept, das schrittweise umgesetzt werden soll. Ergebnisse der Nachrechnung liegen noch nicht vor.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333