

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/13442 –

Zustand und Neubau der Norderelbbrücke

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Hamburger Norderelbbrücke (K6) überquert seit 1963 als Teil der Autobahn 1 (A 1) östlich von Hamburg die Norderelbe. Im Rahmen des geplanten achtstreifigen Ausbaus der A 1 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg, im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) im Abschnitt „Nord“ zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn in die höchste Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VD-E)“ eingeordnet, soll unter anderem die in diesem Abschnitt liegende, bestehende Norderelbbrücke abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden (www.deges.de/projekte/projekt/a-1-achtstreifiger-ausbau-ad-hh-suedost-as-hh-harburg/). Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zufolge befindet sich das Gesamtprojekt derzeit in seinen drei Abschnitten in der Planfeststellung, die Planfeststellungsbeschlüsse sind für Mitte des Jahres 2026 zu erwarten. Unter Verweis auf die Planung der zuständigen Autobahn GmbH des Bundes wird die Fertigstellung für 2029/2030 angestrebt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 156 des Abgeordneten Dr. Christoph Ploß auf Bundestagsdrucksache 20/12178).

Nachdem im Rahmen einer Hauptprüfung der Brücke im vergangenen Sommer Schäden am Tragwerk festgestellt worden waren, ist die Brücke in den vergangenen Wochen vorübergehend für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) gesperrt worden. Infolge der Sperrung mussten die bis zu 20 Großraum- und Schwerlasttransporte, die die Brücke im Durchschnitt pro Tag passieren, durch die Hamburger Innenstadt ausweichen oder weite Umwege fahren (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/autobahnbruecke-pruefung-der-norderelbbruecke-a1-am-freitag-nur-einspurig-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-240912-930-230362).

Im Zuge der Untersuchung der Brücke im September 2024 sind Risse zwischen Schweißnähten und Material der Brücke sichtbar geworden, dennoch ist die Brücke nach Mitteilung der Autobahn GmbH „bis auf Widerruf“ wieder für den Schwerlastverkehr freigegeben worden. Für den Herbst erwartet die Autobahn GmbH die Endergebnisse der Überprüfung, zudem seien engmaschigere Kontrollen der Brücke geplant, infolge derer auch mit weiteren Verkehrsbeeinträchtigungen zu rechnen sei (www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Norderelbbruecke-fuer-Schwertransporte-wieder-freigegeben,norderelbbruecke118.html).

1. Wann erwartet die Bundesregierung das Vorliegen der Endergebnisse der Hauptüberprüfung der Norderelbbrücke?

Die Ergebnisse der Hauptuntersuchung werden im vierten Quartal 2024 erwartet.

2. Welche Schadensbilder am Brückenbauwerk zeigen die bislang vorliegenden Prüfergebnisse?

Die vorgefundenen Schäden liegen vorwiegend im Bereich von Schweißnahtanschlüssen.

3. Welche konkreten Maßnahmen ergreifen die Bundesregierung und die Autobahn GmbH des Bundes als Konsequenz aus den vorliegenden Ergebnissen, um die weitere Nutzung der Norderelbbrücke ohne Risiko garantieren zu können?

Das Bauwerk ist sicher und wird durch besonders geschulte Bauwerksprüfingenieurinnen und -ingenieure kontinuierlich überwacht und geprüft.

Im Einzelnen sind neben einer kontinuierlichen intensiven Beobachtung und einem Zustandsmonitoring der Brücke unter Einbeziehung von Bauwerksprüfsachverständigen und zusätzlich eingebundenen Statikerinnen und Statikern nachfolgend aufgeführte Maßnahmen vorgesehen, um die Nutzung der Brücke mit geringstmöglichen Einschränkungen der Nutzung über die Restlebensdauer des Bauwerks zu gewährleisten. Fragen zur Dauerhaftigkeit und Standsicherheit der Brücke haben Priorität.

- Instandsetzung von Schweißnähten und Fahrbahnübergängen, punktueller Korrosionsschutz, Arbeiten am Fahrbahnbelag.
- Statisch festgelegte Spurführung, damit die Verkehrslasten möglichst schädigungsarm in die Konstruktion eingetragen werden können; dies gilt auch für die Führung von Schwertransporten.
- Fortführung der statischen Nachrechnung.
- In Abhängigkeit von statischen Erfordernissen Maßnahmen zur Entlastung des Bauwerks.
- Verkürzung des Prüfintervalls der Hauptprüfung nach DIN 1076.

4. Welche Behörde hat auf welcher Rechtsgrundlage die Entscheidung getroffen, die Norderelbbrücke wieder für Schwertransporte freizugeben?

Die Freigabe erfolgte nach detaillierter Schadensaufnahme und -bewertung unter Hinzuziehung von externen Expertinnen und Experten durch die Autobahn GmbH des Bundes.

5. Können Großraum- und Schwerlasttransporte die Norderelbbrücke aktuell wieder ohne jede Einschränkung (bzw. wie vor dem Bekanntwerden von Schäden am Brückenbauwerk) befahren, insbesondere hinsichtlich einzuhaltender Abstände, Höchstgeschwindigkeiten, Höchstgewichte und der Anzahl der Transporte pro Tag?

Ja. Teil der Genehmigung von Großraum- und Schwerverkehr ist eine statische Prüfung des Fahrtwegs und der darin befindlichen Brücken. Je nach Situation

und Notwendigkeit können für Großraum- und Schwertransporte zum Schutz der Bauwerke entsprechende Fahrauflagen erteilt werden, die vom Transporteur einzuhalten sind. Dies gilt uneingeschränkt auch für die Norderelbbrücke.

6. An wie vielen Tagen war die Norderelbbrücke im Jahr 2024 bislang infolge der Mängel am Brückenbauwerk für Großraum- und Schwerlasttransporte gesperrt?

An insgesamt fünf Tagen war die Brücke bislang im Jahr 2024 gesperrt.

7. Liegen aktuell und bzw. oder lagen in der Vergangenheit wegen der Mängel am Brückenbauwerk Verkehrseinschränkungen wie verringerte zulässige Höchstgeschwindigkeiten auch für Pkw vor?

Nein.

8. Kann die Sicherheit und Tragfestigkeit der Norderelbbrücke für die Nutzung in Zeiten sehr hoher Frequentierung sowie durch Großraum- und Schwerlasttransporte uneingeschränkt garantiert werden, wenn ja, auf Basis welcher Erkenntnisse kann diese Sicherheit garantiert werden, und wenn nein, warum nicht?

Ja, die Sicherheit des Bauwerks ist gegeben. Je nach Schadensentwicklung und die Möglichkeit technischer Abhilfemaßnahmen können aber zukünftig einschränkende Maßnahmen erforderlich werden.

9. Auf Basis welcher Erkenntnisse wurde die Entscheidung getroffen, die Norderelbbrücke ab sofort engmaschig zu kontrollieren?

Grundlage dieser Entscheidung waren sowohl die Bauwerkshistorie, der übrige bauliche Zustand des Bauwerks, aber auch die vorhandenen Ergebnisse der Bauwerksprüfungen gemäß DIN 1076 inklusive der Schadensbewertung, die allesamt innerhalb des Expertenkreises bewertet wurden und zu dem abschließenden Ergebnis geführt haben.

10. Was beinhalten die angekündigten engmaschigen Kontrollen?

Die Kontrollen beinhalten insbesondere eine kontinuierliche intensive Prüfung der Schadstellen sowie eine Verdichtung der Prüfungen gemäß DIN 1076 insgesamt.

11. Welche Verkehrseinschränkungen werden sich infolge der angekündigten engmaschigen Kontrollen ergeben?

Etwaige Anordnungen von Verkehrseinschränkungen müssen sich nach den Ergebnissen der Bauwerksprüfungen, den Erkenntnissen zum Schadensfortschritt bekannter Schäden und den Ergebnissen statischer Berechnungen richten. Werden neue Schäden im Rahmen der Bauwerksprüfung detektiert, fließen diese in die Bewertung ein. Während der engmaschigen Kontrollen kann es aus Gründen der Arbeitssicherheit zu temporären Fahrstreifensperrungen kommen.

12. Wie oft und für welche Dauer werden Einschränkungen eintreten?

Etwaige erforderliche Einschränkungen müssen sich nach Art und Umfang erforderlicher Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Stand- und Verkehrssicherheit richten.

13. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Norderelbbrücke bis zur geplanten Inbetriebnahme eines Ersatzneubaus im Jahr 2029/2030 uneingeschränkt von Großraum- und Schwerlasttransporten befahren werden kann, wenn ja, wie kommt die Bundesregierung zu ihrer Einschätzung, und wenn nein, warum nicht?

Ja, die Sicherheit des Bauwerks ist grundsätzlich gegeben. Je nach Schadensentwicklung und der Möglichkeit technischer Abhilfemaßnahmen können zukünftig einschränkende Maßnahmen erforderlich werden. Dies betrifft auch Großraum- und Schwertransporte, die zudem mit spezifischen Fahrauflagen, die beachtet werden müssen, gelenkt werden können.

14. Was unternehmen die Bundesregierung und die Autobahn GmbH des Bundes, um eine ausreichende Restnutzungsdauer und die durchgehende Befahrbarkeit der Norderelbbrücke für Großraum- und Schwerlasttransporte bis zur Inbetriebnahme eines Ersatzneubaus zu garantieren?

Die Autobahn GmbH des Bundes unternimmt die erforderlichen Maßnahmen, um die Stand- und Verkehrssicherheit aufrechtzuerhalten. Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

15. Welchen Stand hat das aktuell laufende Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt „Nord“ des Ausbaus der A 1, der den Neubau der Norderelbbrücke beinhaltet?

Das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der A 1 Nord wurde nach Antragstellung im Oktober 2023 eingeleitet. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie die Einwendungen der Privatpersonen ausgewertet und erwidert. Die Einreichung eines aus diesen Terminen resultierenden Planänderungsantrags sieht die Autobahn GmbH des Bundes für Dezember 2024 vor.

16. Geht die Bundesregierung weiterhin von einem Planfeststellungsbeschluss Mitte des Jahres 2026 aus?

Ja.

17. Worin sieht die Bundesregierung die Gründe für die Verzögerung des Neubaus der Norderelbbrücke mit dem erwarteten Planfeststellungsbeschluss und Baubeginn im Jahr 2026, nachdem der Beginn des Planfeststellungsverfahrens ursprünglich für 2021 und der Baubeginn für 2024 vorgesehen war (www.deges.de/wp-content/uploads/2019/08/A1-Realisierung-Norderelbe_web.pdf?type=original)?

Eine herausfordernde Umweltsituation, insbesondere ein direkt an das Baufeld angrenzendes Flora-Fauna-Habitat-Gebiet und ein Vogelschutzgebiet, sowie Betroffenheiten von Unternehmen in ebenfalls direkter Nachbarschaft haben im

Sinne der Erreichung eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses zu einer umfangreichen Vertiefung der komplexen Planungsabläufe geführt.

18. Wann wurden durch wen und bei welcher Behörde die erforderlichen Anträge und Unterlagen zum besagten Planfeststellungsverfahren eingereicht?

Die Vorhabenträgerin Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, diese vertreten durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) hat am 16. August 2023 beim Rechtsamt der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg den Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

19. Welche Behörde ist zuständig für den Planfeststellungsbeschluss?

Zuständige Planfeststellungsbehörde ist das Rechtsamt, angesiedelt bei der Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg.

20. Laufen im Zusammenhang mit dem Neubau der Norderelbbrücke weitere Planungs- und Genehmigungsverfahren, und wenn ja, seit wann, und durch welche Stelle wurden hierzu bei welcher Behörde die Anträge und Unterlagen eingereicht?

Im Vorlauf des Baubeginns für den Neubau der Norderelbbrücke hat die Firma Aurubis am 26. September 2023 einen Bauantrag zur Verlegung ihres Kühlwassergrabens gestellt. Der Bauantrag wurde am 12. Februar 2024 genehmigt. Die DEGES hat für die notwendigen Arbeiten mit der Aurubis eine Durchführungsvereinbarung geschlossen.

21. Hat die Freie und Hansestadt Hamburg (insbesondere gemäß Artikel 143e Absatz 3 des Grundgesetzes – GG, § 3 Absatz 3 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes – FStrBAG) die Aufgabe der Planfeststellung und Plangenehmigung für den Bau und für die Änderung der A 1 auf Hamburger Gebiet insbesondere im Bereich der Norderelbbrücke übernommen?

Ja.

22. Wann erfolgten durch wen die dazu ggf. erforderlichen Anträge und/oder Vereinbarungen?

Es sind keine Anträge oder Vereinbarungen erforderlich. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat vom Antragsrecht nach § 3 Absatz 3 FStrBAG Gebrauch gemacht und ist damit für Planfeststellung und Plangenehmigung von Bundesfernstraßen in Hamburg zuständig.

23. Welche Maßnahmen unternehmen insbesondere die Bundesregierung und die Autobahn GmbH im Sinne eines früheren Planfeststellungsbeschlusses für eine deutlich frühere Fertigstellung des Neubaus der Norderelbbrücke als 2029/2030?

28. Was tun die Bundesregierung und die weiteren an Planung und Bau involvierten Stellen, um mögliche Klagen bereits im Vorfeld abzuwenden bzw. das Risiko darauf zu minimieren?

Die Fragen 23 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seitens der Autobahn GmbH des Bundes als Vorhabenträgerin werden große Anstrengungen unternommen, sowohl im Rahmen der vorbereitenden Planungen als auch im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens, bereits möglichst viele offene Themen/Einwendungen mit den Betroffenen (Private wie Träger öffentlicher Belange) zu lösen. Hierzu werden ggf. auch bereits vorlaufende Vereinbarungen abgeschlossen, um das Genehmigungsverfahren so weit wie möglich zu beschleunigen.

24. Auf welche Basis stützt sich die Berechnung einer erwarteten Fertigstellung des Neubaus der Norderelbbrücke im Jahr 2029/2030?

Die erwartete Fertigstellung des ersten Teilbauwerks 2029/2030 fundiert auf der bereits parallel erstellten Bauablaufplanung, aus der die voraussichtliche Gesamtbauzeit ermittelt wurde. Bei Vorliegen eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2026 ist eine Inbetriebnahme des ersten Teilbauwerks 2029/2030 aus heutiger Sicht realistisch.

25. Wie viele Treffen hat es zwischen Vertretern der Bundesregierung und Vertretern der Freien und Hansestadt Hamburg seit dem 1. Januar 2022 zum Neubau der Norderelbbrücke gegeben (bitte Datum, Namen der Teilnehmer und Ergebnisse der Treffen einzeln aufschlüsseln)?
26. Welche weiteren Treffen zwischen Vertretern der Bundesregierung und Vertretern der Freien und Hansestadt Hamburg sind derzeit in dieser Legislaturperiode noch zum Neubau der Norderelbbrücke geplant (bitte Datum und Namen einzeln aufschlüsseln)?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Grund der Komplexität der Maßnahme und der verkehrlichen Abhängigkeiten im Netz finden fortlaufend intensive Gespräche zwischen Vertretern des Bundes und Vertretern der Freien und Hansestadt Hamburg statt. Hierbei geht es um die Durchführung von Vorarbeiten, Abstimmung von Verkehrsführungen, Begleitung des. Eine Erfassung findet auf Grund der Vielzahl von Themen und Gesprächen auf unterschiedlichen Ebenen nicht statt.

Es werden auch weiterhin fortlaufend Gespräche stattfinden.

27. Hat die Bundesregierung Kenntnis über Klagen bzw. Vorbereitungen und bzw. oder Ankündigungen zu Klagen gegen den Ausbau der A 1 und den Neubau der Norderelbbrücke und den zugrunde liegenden Planfeststellungsbeschluss?

Nein.

29. Welche Verkehrsbelastung, inklusive der Belastung durch Großraum- und Schwerlastverkehr, ist auf der Norderelbbrücke in der Zukunft bis zum Jahr 2050 zu erwarten, und auf welche Belastung wird der Neubau der Norderelbbrücke ausgelegt sein?

Die verkehrliche Grundlage für die geplante Anzahl an Fahrstreifen im Querschnitt der Norderelbbrücke bildet der aktuell gültige Prognoseplanfall 2030. Dieser weist eine Belastung 159 300 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 35 300 SV/24h aus.

Die Bemessung und statische Dimensionierung der Brücke folgt den bauaufsichtlich eingeführten Regelwerken.

30. Inwiefern werden beim Bau einer neuen Norderelbbrücke Belange der Binnenschifffahrt mitberücksichtigt, und wird der Neubau der Norderelbbrücke dreilagige Containertransporte per Binnenschiff auf diesem Teil der Elbe ermöglichen?

Für den Neubau der Norderelbbrücke sind keine Beschränkungen für bestimmte Schiffsklassen vorgesehen. Es gelten die gleichen Rahmenbedingungen wie beim bestehenden Bauwerk.

