

Sanierung Elbbrücke B 404 - Verkehrsministerien melden sich zurück

SPD Elbmarsch erhält Stellungnahmen aus Kiel und Hannover

Seit mehreren Monaten bewegt das Thema der Brückensanierung die Bewohner der Elbmarsch. Ende November 2019 wurde in der Presse erstmalig ausführlich über die geplanten Sanierungsarbeiten und die mögliche Sperrung der Brücke im Sommer 2021 berichtet.

Zu Beginn des Jahres hat die SPD Elbmarsch dazu eine Unterschriftenaktion initiiert, auch um die Betroffenheit der Bürger in der Region zu dokumentieren und den politischen Druck zu erhöhen, möglichst vertretbare Lösungen zu finden.

Ende Mai nahm der niedersächsische Verkehrsminister, Dr. Bernd Althusmann, mehr als 5550 Unterschriften persönlich von Antje Dedio, Ortsvereinsvorsitzende der SPD Elbmarsch und Claus Eckermann, Fraktionsvorsitzender im Rat der Samtgemeinde Elbmarsch, entgegen.

Mit der Übergabe der Unterschriften hat die SPD Elbmarsch eine Liste an Ideen und Vorschlägen eingereicht, die zu einer Reduzierung der Beeinträchtigungen bei der Umsetzung der Maßnahme beitragen sollen.

Nun hat Minister Althusmann in einem aktuellen Schreiben an die SPD Elbmarsch über die Weiterleitung dieser Vorschläge an die zuständige Fachbehörde - der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Lüneburg - berichtet. Gleichzeitig hat er die Experten beauftragt, die entwickelten Ideen auf Umsetzbarkeit zu prüfen und in die mit Schleswig-Holstein laufenden Abstimmungen zur geplanten Baumaßnahme einzubringen. Der Leiter des Geschäftsbereichs ist ebenfalls als Ansprechpartner benannt worden.

Dieses Angebot ließ die SPD Elbmarsch nicht ungenutzt. In einer ersten telefonischen Anfrage konnte sich Antje Dedio über den Sachstand der aktuellen Planung informieren. Danach werden nach den Sommerferien insbesondere die erforderlichen Abstimmungen mit den Fachkollegen aus Lübeck aufgrund der ebenfalls geplanten Maßnahmen auf dem Brückenbauwerk auf der Seite Schleswig-Holsteins zum Abschluss gebracht werden können. „Die Kooperation mit den Kollegen auf der anderen Elbseite laufe sehr gut“ so Dirk Möller, Leiter des regionalen Geschäftsbereichs Lüneburg, „spätestens im Herbst sollte die Feinplanung abgeschlossen und eine Konzeption so früh wie möglich der Bevölkerung in der Elbmarsch vorgestellt werden.“ Er unterbreitete außerdem ausdrücklich das Angebot, für weitere Fragen zur Verfügung zu stehen.

Die von der SPD Elbmarsch entwickelten Vorschläge sind jedoch nicht nur in Hannover bzw. Lüneburg platziert worden. Der Verkehrsminister von Schleswig-Holstein - Dr. Buchholz - hat die Vorschläge der SPD Elbmarsch ebenfalls erhalten. Kürzlich kam Post aus Kiel zurück. Auch aus diesem Ministerium ging der Auftrag

an die zuständige Fachbehörde in Lübeck, die Vorschläge zu prüfen. Es wurde bestätigt, dass die Planungen noch nicht so konkret seien, dass gegenwärtig etwas über die Verkehrsführung im Einzelnen mitgeteilt werden könne. Unstreitig steht mit Blick auf die länderübergreifende Koordinierung zwischen Schleswig- Holstein und Niedersachsen bereits folgende Absprache:

- Sperrungen an der Lauenburg und Geesthachter Elbbrücke werden koordiniert
- Maßnahmen der Sanierung auf der niedersächsischen Elbvorlandbrücke werden mit notwendigen Maßnahmen zur Sanierung der Wehrbrücke auf der Seite von Schleswig-Holstein zusammengelegt; dies gilt auch für etwaige Sperrungen
- Details sind im Herbst 2020 abgestimmt

Ausdrücklich wurde versichert, dass sich beide Vorhabenträger über die Bedeutung der Brücke in der Region bewußt sind und alle Möglichkeiten ergreifen werden, um die Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Die rechtzeitige Information der Bevölkerung sei neben der Verkehrslenkung bzw. Verkehrsführung der entscheidende Punkt, um das erforderliche Verständnis für Baumaßnahme zu erreichen.

Hieran werden sich die Experten messen lassen müssen. Die SPD Elbmarsch will dranbleiben, ggf. sind auch weitere Aktionen geplant.

Unabhängig von den aktuellen Maßnahmen verbleibt die Frage, welche Zukunft hat die Elbbrücke? Auch nach der Sanierung wird sie ein Nadelöhr bleiben.

Knapp 40.000 Brücken in Deutschland sind mindestens 40 Jahre alt. Viele davon sind in einem maroden Zustand. Die Elbbrücke hat diese Marke mit 54 Jahren weit überschritten.

Welche Vision für welche Version besteht für eine künftige Elbquerung? Ausbau der B 404 zu einer vierspurigen Straße? Ergänzt durch eine Schienentrasse oder gar ein Tunnel östlich von Hamburg? Projekte, die viele Jahre Vorlauf brauchen. Darum können die Überlegungen nicht mit den Sanierungsmaßnahmen in 2021 und einer Ertüchtigung der Brücke enden. Für die Entwicklung der Elbmarsch und erst recht viel weitläufiger auch für die Regionen südlich wie östlich davon, ist eine leistungsstarke Elbquerung von außerordentlicher Bedeutung. Alle norddeutschen Bundesländer sind hier gefordert.

Das Verkehrsaufkommen insgesamt und die Zunahme des Schwerlastverkehrs lassen Brücken schneller altern, die Tragfähigkeitsreserven schwinden und bringen die Brücken an ihre Belastungsgrenzen. Wiederholt wurden Brücken für LKW gesperrt, weil sie zu brüchig sind. Die in der Regel längeren Ausweichstrecken werden stärker belastet, ebenso die Umwelt.

Im Sinne der Verkehrsteilnehmer ist es wichtig, Baumaßnahmen einer Strecke und des jeweiligen Brückenbaus zu bündeln, um somit baulich bedingte Eingriffe in den Verkehr zu verkürzen bzw. zu minimieren und anzahlmäßig zu beschränken.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen führt in regelmäßigen Abständen Bauwerksprüfungen an den Brücken der Bundesfernstraßen durch.

Die festgestellten Mängel werden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit geprüft und in einer Zustandsnote zusammengefaßt. Die Zustandsnote bildet die Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung und lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen erkennen. Im Verzeichnis der Bundesanstalt über die Zustandsnoten der Brücken (Stand 03/2020) hat die Elbbrücke die Note 3. Diese Note bedeutet „nicht ausreichender Bauwerkszustand“.

Aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus werde bei über 80 % der untersuchten Großbrücken (Gesamtlänge > 100 m) ein Ersatzbau notwendig, da Schäden und Schwachstellen an Großbrücken gehäuft auftreten. Ein Ersatzneubau ist meist die wirtschaftlichste Maßnahme, gemäß Erläuterungen auf der Homepage der Bundesanstalt.

Brückenbaumaßnahmen dauern. Neben der umfassenden und bei der Elbbrücke auch länderübergreifenden Planung bis zum Baubeginn, ist es die an sich schon komplexere Materie im Vergleich zu anderen Arbeiten im Straßennetz. Es werden großräumige Umleitungen der Verkehrs erforderlich. Auch diese müssen dem Verkehr gewachsen sein, so dass dem Baustellenmanagement eine sehr hohe Bedeutung zukommt.

Der Gesetzgeber hat zwar 2018 das Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich geschaffen. Dennoch ist zu befürchten:

Wer zu lange wartet, bestraft auch hier das Leben, besonders betroffen ist dann die Bevölkerung im Brückenbereich.

Daher wird die SPD bereits jetzt die verantwortlichen Abgeordneten, Vertreter der Metropolregion mit der Situation konfrontieren und Verbündete, insbesondere in Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen suchen.

Antje Dedio

26.07.20