



Kleine Anfrage

des Abgeordneten **Volker Dornquast (CDU)**

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Ausbau der Autobahn 7 von Büdelsdorf bis zum Autobahndreieck Hamburg Nord-West

Vorbemerkung des Fragestellers:

Entsprechend den Planungsabläufen für den Ausbau der A7 kann damit gerechnet werden, dass 2014 der Baubeginn für diese notwendige Maßnahme in den ersten Abschnitten erfolgen kann. Auch für ein Teilstück auf Hamburger Gebiet (voraussichtlich Schnelsen) ist 2014 mit den ersten größeren Baustellen zu rechnen.

Bereits heute ist es - trotz der nunmehr erfolgten Freigabe aller vier Tunnelröhren – die tägliche Erfahrung, dass es sehr häufig zu erheblicher Staubildung in den Verkehrsspitzenzeiten oder bei Unfallsituationen kommt. Während der langjährigen Bauzeit wird mit erheblich stärkeren und länger andauernden Verkehrsbeeinträchtigungen zu rechnen sein.

1. In welcher Reihenfolge werden auf schleswig-holsteinischem Gebiet die Bauabschnitte (jeweils nach Fahrrichtungen) gebaut werden und wie lange werden nach Auffassung der Landesregierung die einzelnen Abschnitte dauern?

Antwort:

Die sechsstreifige Erweiterung der A 7 in Schleswig-Holstein vom Autobahndreieck Bordesholm bis zur Landesgrenze nach Hamburg gemeinsam mit der sechs- bzw. achtstreifigen Erweiterung der A 7 auf Hamburger Gebiet bis südlich Autobahndreieck Nord-West soll als ÖPP-Projekt durch einen noch auszuwählenden Auftragnehmer durchgeführt werden.

Im Projektvertrag wird dem Auftragnehmer vorgegeben, dass mit dem Bau auf schleswig-holsteinischem Gebiet aus Richtung Norden am Autobahndreieck Bor-

desholm zu beginnen ist. Dem Auftragnehmer wird eine Gesamtbauzeit bis Ende des Jahres 2018 vorgegeben, so dass weitere Abschnitte in Schleswig Holstein gleichzeitig gebaut werden müssen. Pro Streckenabschnitt ist von einer Bauzeit von ca. zwei Jahren auszugehen. Welche Streckenabschnitte gleichzeitig gebaut werden, liegt in der Disposition des Auftragnehmers, welche im Rahmen des noch laufenden Vergabeverfahrens festzulegen sein wird.

2. Ist es vorgesehen mehrere Bereiche gleichzeitig zu auszubauen?

Antwort:

Um die vorgegebene Bauzeit einzuhalten wird es erforderlich sein, in mehreren Bauabschnitten gleichzeitig zu bauen. Dabei werden die Bauabschnitte höchstens 12 Kilometer lang sein und zwischen den einzelnen Bauabschnitten befinden sich sogenannte „Erholungsstrecken“, wo keine Bautätigkeit erfolgt.

3. In welchen Abschnitten ist neben den Fahrbahnerweiterungsarbeiten auch mit Brückenneubaumaßnahmen oder -sanierungen zu rechnen?

Antwort:

Brückenneubaumaßnahmen und -sanierungen werden in allen Abschnitten in Schleswig-Holstein erforderlich sein.

4. Werden die Baumaßnahmen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein und die dabei zu erwartenden Beeinträchtigungen koordiniert? Ist dafür gegebenenfalls eine gemeinsame spezielle Arbeitsgruppe vorgesehen?

Antwort:

Die Baumaßnahmen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein und die dabei zu erwartenden Beeinträchtigungen werden koordiniert. Dazu haben sich bereits verschiedene Arbeitsgruppen länderübergreifend zusammengefunden.

5. Gibt es – gegebenenfalls mit Hamburg zusammen – Überlegungen oder bereits Festlegungen für ein Verkehrsmanagementkonzept für die Dauer der Baumaßnahmen,

- das u.a. auf den Achsen A7 und A23 eine erhebliche Takt- Verstärkung des schienengebundenen ÖPNV der Strecken A1, A2, S21 vorsieht,

Antwort:

Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) steht in enger Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und hat diese um ihre Einschätzung und Bewertung der Situation gebeten. In diesem Zusammenhang werden auch die Kapazitäten des SPNV-Angebots während der Bauzeit geprüft. Nach den bisherigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass das geplante SPNV-Angebot in ausreichender Weise zusätzliche Fahrgäste aufnehmen kann.

Im Dezember 2014 startet das „Netz Mitte“ mit einer gegenüber heute erhöhten Kapazität insbesondere auf den Strecken Hamburg – Kiel und Hamburg - Flensburg. Der heutige Stundentakt zwischen Kiel und Hamburg wird auf einen durchgehenden Halbstundentakt verdichtet. Der Zweistundentakt nach Flens-

burg wird in einen Studentakt umgewandelt.

- das zusätzliche P&R Plätze vorsieht, um mehr Autofahrer von der Straße in die Bahn zu holen,

Antwort:

Maßnahmen wie die Einrichtung von P&R-Plätzen liegen grundsätzlich in der Verantwortung der jeweiligen Gemeinden. Die LVS unterstützt diese gerne bei entsprechenden Planungen.

- das die Ausweichstrecken – ggfs. durch veränderte Ampelschaltungen und/oder absolute Halteverbote verkehrstüchtiger macht,

Antwort:

Es ist nicht vorgesehen, für die Erweiterung der A 7 in Schleswig-Holstein spezielle Ausweichstrecken vorzusehen, da während der Bauzeit – wie derzeit – in beiden Fahrtrichtungen grundsätzlich jeweils zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen werden.

- mit dem die Verkehrsteilnehmer gezielt Information über die jeweilige aktuelle Verkehrssituation erhalten?

Antwort:

Bereits jetzt sind die aktuellen Verkehrsinformationen sowohl im Radio, für Navigationsgeräte als auch im Internet verfügbar. Es ist vorgesehen, diese Angebote in Zusammenarbeit mit Hamburg auszubauen.

Weiterhin wird die aus Richtung Norden vor der Anschlussstelle Neumünster Süd installierte Verkehrsbeeinflussungsanlage wie schon heute zur Steuerung des Verkehrs über die bestehenden Ausweichstrecken B 205, A 23 und A 1 genutzt. Gleiches gilt aus Richtung Süden in Niedersachsen und Hamburg. Zusätzlich werden temporäre Stauwarnanlagen installiert.

Wenn Frage fünf verneint wird – warum nicht?

Wenn Frage fünf bejaht wird, wie sieht dieses im Detail aus?

6. Gibt es von Seiten der Landesregierung aktuelle Statistiken über die Auslastung der betroffenen Bus- und Bahnlinien und Erwartungen hinsichtlich der Zeit, während der die Baumaßnahmen durchgeführt werden sollen und in diesem Zusammenhang Überlegungen zu Kapazitätserweiterungen?

Antwort:

Die LVS steht in enger Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und hat diese um ihre Einschätzung und Bewertung der Situation gebeten. In diesem Zusammenhang werden auch die Kapazitäten des SPNV-Angebots während der Bauzeit geprüft. Nach den bisherigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass das geplante SPNV-Angebot in ausreichender Weise zusätzliche Fahrgäste aufnehmen kann.

7. Wie beurteilt die Landesregierung die Überlegung zur Entlastung der A 23, die über Pinneberg nach Hamburg fahrende Regionalbahn in einer höheren Taktfrequenz und mit längeren Zügen fahren zu lassen?

Antwort:

Im Dezember 2014 übernimmt die Nordbahn Eisenbahngesellschaft mit neuen Zügen den Betrieb der heutigen Regionalbahnen. Das Sitzplatzangebot wird für die drei heute am stärksten nachgefragten Züge der Morgenspitze von 1345 Plätze auf 2050 Sitzplätze aufgestockt.

Eine Verdichtung der Taktfrequenz über den derzeit geplanten 20-Minutentakt hinaus erscheint aufgrund der dichten Belegung der Strecke mit weiteren Zügen des Nahverkehrs sowie Fern- und Güterverkehr nicht realisierbar. Insgesamt werden ab 2014 auf dem Engpassabschnitt zusammen mit den Zügen der Marschbahn 6 Züge des Nahverkehrs pro Stunde in der Hauptverkehrszeit verkehren.