



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und

Antwort

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

Landesstraße L 205: Halbseitige Sperrung der Straßenbrücke über den Elbe-Lübeck-Kanal bei Büchen – Nachfrage zur Drucksache 18/2709

1. Die halbseitige Sperrung der Straßenbrücke dauert seit 25 Jahren an. Sind der Landesregierung aus Schleswig-Holstein als auch Beispiel aus dem gesamten Bundesgebiet, für 25 Jahre andauernde halbseitige Sperrungen von Straßenbrücken bekannt?

Antwort:
Nein.

2. Die halbseitige Sperrung erfolgte im Jahr 1990 auf Anordnung des zuständigen Ministeriums. Wie lautet der vollständige Wortlaut der Anordnung für die halbseitige Sperrung?

Antwort:

Die halbseitige Sperrung resultiert aus dem Ergebnis einer im Jahr 1988 durchgeführten statischen Nachrechnung der Brücke. Diese hatte zum Ergebnis, dass die Brücke in eine von zwei nachfolgenden Möglichkeiten einzustufen ist:

- 1.) Zweispurverkehr mit Gewichtsbeschränkung auf 16 t,
- 2.) Einspurverkehr ohne Gewichtsbeschränkung (Brückenklasse 30) mit Radweg.

Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat mit verkehrsbehördlicher Anordnung vom 5. Februar 1988 wie folgt entschieden (Auszug):

„L 205, km 1,212 / Elbe-Lübeck-Kanal (Büchen)

Bezug nehmend auf die gemeinsame Ortsbesichtigung am 25.01.1988 bestehen gegen die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zum Zwecke einer einspurigen Verkehrsführung auf dem betreffenden Brückenbauwerk keine Bedenken, zumal bauliche Maßnahmen oder Verkehrsbeschilderungen zur Sicherstellung eines Einrichtungsverkehrs nicht realisierbar sind. Ferner würden meinerseits im Einvernehmen mit der Polizei bezüglich einer Gewichtsbeschränkung auf 16 t Bedenken bestehen, da der gesamte Schwerverkehr aus Richtung Süden den Elbe-Lübeck-Kanal erst bei Mölln überqueren könnte. Für den Zielverkehr in den Raum Gudow/Sterley/Lehmrade würde dieses einen großen Umweg bedeuten.“

3. Die Landesregierung hatte 2013 angekündigt, Gespräche aus dem Jahr 2010 zwischen Wirtschaftsministerium, Wasser- und Schifffahrtsamt und dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr über einen Ersatzneubau fortzusetzen. Im Zuge dieser Gespräche sollte auch für eine Kostenbeteiligung des Bundes geworben werden. Wie lautet der aktuelle Stand der Gespräche? In welchem Rahmen würde sich eine Kostenbeteiligung des Bundes bewegen?

Antwort:

Die erneute Kontaktaufnahme mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in 2014 hat ergeben, dass es keine Möglichkeiten für einen gemeinsamen Einstieg in eine Ersatzneubauplanung für die Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal im Zuge der L 205 gibt, solange seitens des Bundes ein Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals nicht vorgesehen ist.

Hinsichtlich der Begründung wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 der Drucksache 18/2709 verwiesen.

4. Sollte noch in 2015 mit den Planungen für einen Ersatzneubau begonnen werden – bis zu welchem Zeitpunkt könnte die Fertigstellung eines Ersatzneubaus frühestens erfolgen?

Antwort:

In Anbetracht der ungeklärten planerischen Randbedingungen (u.a. Wasserstraßenkreuzungsvereinbarung, Mittelverfügbarkeit, Ausführungsvariante, anzuwendendes Rechtsverfahren) können derzeit keine belastbaren Aussagen zu Planungszeiten für einen Ersatzneubau getroffen werden.

5. Ist ein Ersatzneubau der Straßenbrücke als „notwendige Infrastrukturmaßnahme“ vorgesehen, welche ab 2018 in der Finanzplanung mit jährlich 100 Mio. € berücksichtigt sind (Infrastrukturbericht 2014, S.3)? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ein Ersatzneubau der Brücke bei Büchen ist nicht als „notwendige Infrastrukturmaßnahme“ zur Aufnahme in das Infrastrukturprogramm der Landesregierung angemeldet worden. Zur Begründung wird auf die Antworten zu Frage 3 sowie zu den Fragen 3 bis 5 der Drucksache 18/2709 verwiesen.