



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus**

Kanalquerung der L257 in Mölln

1. Wie bewertet die Landesregierung die allgemeine Verkehrssituation in der Stadt Mölln – auch unabhängig von der aktuellen Baustellensituation in der Hauptstraße? Bitte erläutern.

Antwort:

Die verkehrliche Situation im Bereich der Stadt Mölln ist stark von der topografischen Situation geprägt. In Folge der umliegenden Seen und des Elbe-Lübeck-Kanal-Verlaufes bündelt sich gerade die äußere verkehrliche Erschließung und Anbindung an die B207 auf zwei Landesstraßen. Eine direkte Anbindung des kommunalen Straßennetzes an das überregionale Netz besteht nicht. Dies macht die Verkehrsinfrastruktur der Stadt anfällig, wie dies derzeit auch die aktuelle Baustellensituation zeigt.

2. Wie viele Fahrzeuge nutzen die Kanalquerung der L257 täglich und für wie viele Fahrzeuge pro Tag war sie ursprünglich ausgelegt?

Antwort:

Aktuell nutzen im Jahresdurchschnitt rund 15.800 Kfz/24h die L257. Daten zur ursprünglichen Bemessung der Straße liegen nicht mehr vor. Die theoretische

Kapazität des realisierten Straßenquerschnittes liegt bei rund 20.000 Kfz/24h. Insbesondere der großflächige Einzelhandel beidseits der Brücke führt inzwischen zu Einschränkungen der Kapazität durch Abbiegevorgänge.

3. In welchem Jahr wurde die Kanalquerung der L257 gebaut, wann wurde sie in welcher Form saniert und in welchem Zustand befindet sie sich derzeit?

Antwort:

Das Bauwerk wurde 1963 errichtet und weist aktuell einen ausreichenden Zustand (Zustandsnote 2,9) auf.

Nach einigen kleineren Instandsetzungen im Laufe der Jahre, u.a. zur Beseitigung von Unfallschäden, wurde die Brücke in den Jahren 2015/2016 einer umfassenden Grundinstandsetzung unterzogen. Im Zusammenhang mit der Grundinstandsetzung wurden auch die Brückenkappen mit den Geländern, die Fahrbahnübergangskonstruktionen, der Fahrbahnbelag und die Fahrbahnabdichtung erneuert sowie Betoninstandsetzungsarbeiten ausgeführt.

4. Sind aktuell Sanierungsmaßnahmen oder andere Arbeiten an der Brücke geplant? Wenn ja, welche und zu welchen Kosten? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Brücke zeigt aktuell einzelne Betonschäden im Bereich des Überbaus und der Widerlager, aus denen die Zustandsnote von 2,9 resultiert. Für diese Schäden ist eine Betoninstandsetzung frühestens im Jahr 2027 geplant. Ohne den genauen Schadensumfang bereits festgestellt zu haben, wird von Instandsetzungskosten in Höhe von rund 300 TEUR ausgegangen.

5. Gibt es Überlegungen oder Pläne, diese Brücke durch einen Neubau zu ersetzen? Wenn ja, wann und zu welchen ungefähren Kosten? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Derzeit ist kein Ersatzneubau erforderlich, da das Bauwerk auf Basis von Zustand, Alter und Verkehrsbelastung einen sicheren Weiterbetrieb für mindestens 20 Jahren erwarten lässt. Bei dem Bauwerk wurden Spannstähle verwendet, die materialbedingte Risiken hinsichtlich Spannungsrisskorrosion beinhalten. Vor dem Hintergrund neuer Erkenntnisse die im Zusammenhang mit dem verwendeten Spannstahl stehen, soll eine neuerliche Bewertung dieser speziellen Risiken des Bauwerkes durchgeführt werden. Sollte diese Bewertung zu einem von den bisherigen Bewertungen abweichenden Ergebnis kommen, wären Maßnahmen zu veranlassen. Im ungünstigsten Fall käme auch ein Ersatzneubau in Betracht. Die Kosten des reinen

Ersatzneubaus würden nach grober Schätzung mindestens bei gut 10 Mio. EUR liegen.

6. Wie würde die Landesregierung im Falle einer notwendigen Vollsperrung den Verkehr umleiten lassen?

Antwort:

Im Falle einer Vollsperrung würde ein Umleitungskonzept in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde und der Region festgelegt werden.