

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Im Anschluss an Drucksache 18/2450: Sind auch Streckensanierungen an der L 485 im Streckenabschnitt Sibbesse–Alfeld, insbesondere im Bereich Auffahrt ab Höhe Wrisbergholzen–„Wernershöhe“/Abfahrt nach Langenholzen, geplant?

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD), eingegangen am 05.03.2020 - Drs. 18/6045 an die Staatskanzlei übersandt am 10.03.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 09.04.2020

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die Sanierungsarbeiten an der L 485 im Streckenabschnitt Diekholzen–Sibbesse „Roter Berg“ sind abgeschlossen. Im Streckenabschnitt Sibbesse–Alfeld, konkret auf dem ca. 3 bis 4 km langen Abschnitt der Bergauffahrt ab Abzweig Wrisbergholzen bis Ende der Bergabfahrt von „Wernershöhe“ nach Langenholzen, geht die Streckenführung auf kurviger und von langen Geraden gesäumter Strecke bergauf und wieder bergab. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist für Teilbereiche auf 30 km/h bestimmt worden. Die Straße wird nicht nur zum Ein- und Auspendeln zwischen Hildesheim und Alfeld genutzt, sondern auch von Fahrrad- und Motorradausflugsverkehr sowie Freizeitsportlern frequentiert.

1. Wie bewertet die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr den Zustand der Strecke im beschriebenen Abschnitt?

Der Zustand der Fahrbahn hat sich in den letzten Jahren verschlechtert und ist geprägt durch Oberflächenschäden wie Ausbrüche, Kornablösungen im Deckschichtbereich und auch Netz- und Querrisse. Eine Fahrbahnerneuerung ist erforderlich.

2. Ist dort eine Sanierungsinitiative für 2020 zu erwarten und wenn ja, in welchem Umfang, wenn nein, warum nicht?

Ja. Die Baumaßnahme umfasst den gesamten Abschnitt zwischen Langenholzen (Einmündung der L 469) und Wrisbergholzen (Einmündung der L 489). Es wird die obere Deckschicht und in Teilbereichen die darunter liegende, geschädigte Tragschicht erneuert.

3. Warum wurde im letzten Jahr in größeren Teilabschnitten die zu fahrende Höchstgeschwindigkeit (zum Teil auf Geraden) von 60 km/h auf 30 km/h reduziert?

Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf Anweisung der Polizei infolge eines Brandschadens kurzfristig auf 30 km/h reduziert.

4. Müssten nicht insbesondere Rad- und Motorradfahrer durch Straßensanierungsmaßnahmen im Streckenabschnitt vor Unfällen geschützt werden?

Grundsätzlich erhöht die Fahrbahnerneuerungsmaßnahme die Verkehrsqualität aller dort verkehrenden Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten.

5. Wäre ein Deckschichtauftrag analog dem Abschnitt „Roter Berg“ geboten: Was würde die Maßnahme kosten, und für welchen Zeitraum wäre mit einer Umleitung zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Die Kosten der Maßnahme werden auf über 900 000 Euro geschätzt. Die Umleitung ist für Juli/August 2020 geplant. Diese Angaben stehen in Anbetracht der momentanen Ausnahmesituation und der noch nicht abzusehenden Entwicklungen unter Vorbehalt.

6. Könnte die Sanierung auch über einspurigen Verkehr und Ampelsteuerung durchgeführt werden, oder wäre die Ampelphasenzeit dann zu lang?

Die zu beachtenden arbeitsschutzrechtlichen Vorgaben lassen eine halbseitige Sperrung mit Ampelführung nicht zu. Es muss zwangsläufig unter Vollsperrung gebaut werden.

Unter Beachtung der erforderlichen Arbeits- und Sicherheitsräume erfordert eine halbseitige Bauweise regelmäßig Fahrbahnbreiten von ca. 8,50 m. Die meisten Landesstraßenquerschnitte erfüllen diese Forderung jedoch nicht. Im konkreten Fall beträgt die tatsächliche Fahrbahnbreite ca. 6,30 m.

7. Könnte man alternativ mehrere Ampelstrecken während einer Sanierung einrichten, um den Verkehr aufrechtzuerhalten?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Warum hat die Behörde den beschriebenen Abschnitt nicht gleich mit dem „Roten Berg“ geplant und zeitgleich oder kurz danach durchgeführt?

Die geplante Fahrbahnerneuerungsmaßnahme im Abschnitt „Wernershöhe“ im Zuge der L 485 hat eine Länge von annähernd 6,5 km. Es handelt sich hierbei bereits um einen langen zusammenhängenden Streckenabschnitt. Dies gilt auch für die Maßnahme „Roter Berg“.

Die Zusammenlegung dieser Abschnitte ginge mit einem deutlich längeren Gesamtbaufeld einher, welches häufig großräumigere Verkehrskonzepte und damit oftmals deutlich längere Umleitungsstrecken für die betroffenen Verkehrsteilnehmer bedeutet.

Bei der Festlegung von Bauabschnittslängen sind auch die Gesamtkosten der Baumaßnahme zu berücksichtigen. Im Landesstraßenbauplafond stehen nur begrenzt Haushaltsmittel zur Verfügung. Die Festlegung von Fahrbahnerneuerungen erfolgt daher landesweit nach Prioritäten (u. a. Ausprägung der Schäden, Verkehrsbelastung, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.).

9. Welche Sanierungsalternativen sieht die Landesregierung zur Deckschichterneuerung, und wo liegen gegebenenfalls die Vor- und Nachteile der alternativen Methode/Methoden?

Keine. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

10. Waren die Bürgerbeschwerden während der Sanierungsphase „Roter Berg“ berechtigt, und was hätte die Landesbehörde in diesem Zusammenhang gegebenenfalls besser machen können?

Im Zuge der Baumaßnahme gab es kaum Anfragen bzw. Beschwerden bei der NLStBV.

Die mündlichen Anfragen bezogen sich vorwiegend auf den Bau unter Vollsperrung der Fahrbahn. Die Vollsperrung ergab sich jedoch zwangsläufig aus den arbeitsschutzrechtlichen Vorgaben (siehe auch Antwort zu Frage 6) und war insofern nicht zu „verbessern“.

Weiterhin ging bei der NLStBV-Geschäftsbereich Hannover eine Anfrage per E-Mail zur Überschneidung der Baumaßnahme „Roter Berg“ mit einer städtischen Baumaßnahme im Zuge der B 1 im Stadtgebiet Hildesheim ein. Die Vollsperrung im Zuge der L 485 sollte planmäßig am 18.11.2019 enden, während die städtische Baumaßnahme unter halbseitiger Sperrung der B 1 am 14.11.2019 begann. Der unteren Verkehrsbehörde waren beide Baumaßnahmen bekannt, und sie erteilte trotz der kurzzeitigen Parallelität die erforderliche verkehrsbehördliche Anordnung. Die kurzzeitige Überschneidung wurde somit als akzeptabel eingeschätzt.