

Kleine Anfrage mit Antwort**Wortlaut der Kleinen Anfrage**

des Abgeordneten Heiner Schönecke (CDU), eingegangen am 04.07.2007

Grunderneuerung der A 1 zwischen dem Horster Dreieck und der Landesgrenze Hamburg

Seit Anfang Mai 2007 laufen die Bauarbeiten zur grundhaften Erneuerung der A 1 zwischen dem Horster Dreieck und der Landesgrenze Hamburg in Fahrtrichtung Hamburg. Von den Baumaßnahmen ist auch der Verkehr auf der A 7 (Maschener Kreuz/Anschlussstelle Fleestedt) bzw. auf der A 250 betroffen. Die Baustelle auf der A 1 am Horster Dreieck führt dazu, dass sich sowohl auf der A 7 als auch auf der A 1 der Verkehr auf vielen Kilometern staut.

Über 50 000 Pendler aus dem Landkreis Harburg befahren zum größten Teil die Autobahn Richtung Hamburg. Viele Betriebe der Bau- und Dienstleistungsbranche aus dem Landkreis Harburg sind in der Hansestadt tätig. Speditionen und andere Betriebe aus der Logistikbranche sind ebenfalls in erheblichem Maße von den Baumaßnahmen betroffen, die zu Fahrzeitverzögerungen von bis zu vier Stunden führen können.

Nach Aussage der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sind diese Baumaßnahmen notwendig, da der jetzige Belag einschließlich Unterbelag erneuert werden muss. Die Baumaßnahme wird voraussichtlich Ende Oktober 2007 abgeschlossen sein. Witterungsbedingte Verzögerungen sind jedoch möglich. Kritiker bezweifeln grundsätzlich, dass die Grunderneuerung notwendig ist, und weisen darauf hin, dass auch eine Teilsanierung im oberen Bereich des Fahrbahnbelages ausreichend wäre.

In diesem Zusammenhang frage ich die Landesregierung:

1. Welche Kriterien liegen der Entscheidung zugrunde, einen Autobahnabschnitt komplett zu sanieren?
2. Welche konkreten Auswirkungen hat ein zerstörter Kiesunterbau?
3. Gab es hierfür offensichtliche Anzeichen?
4. Wann wurden hierfür die Haushaltsmittel eingestellt und in welcher Höhe?
5. Werden die Baumaßnahmen gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg geplant und zeitlich abgestimmt? Wenn nein, welche zukünftigen Verbesserungsmaßnahmen plant die Landesregierung?

(An die Staatskanzlei übersandt am 10.07.2007 - II/721 - 745)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020 (41.2-31401/A 1/1) -

Hannover, den 21.08.2007

Die Straßenerhaltung erfolgt bundesweit systematisch anhand von nachvollziehbaren Kriterien, für die der Bund mit den Auftragsverwaltungen der Länder ein Pavement Management System (PMS) aufgebaut hat. Voraussetzung hierfür sind Bestandsdaten, Zustandsdaten, Aufbaudaten, Erhaltungsgeschichte, Verkehrsdaten und Daten der Verkehrssicherheit. In einem Erhaltungskonzept

werden die Ergebnisse des PMS durch weitere Randbedingungen, wie zum Beispiel technische Ziele, Ressourcen, ergänzende Untersuchungen und eine koordinierte Baubetriebsplanung optimiert. Daraus entsteht ein abgestimmtes Erhaltungsprogramm für Straßenbefestigung, Bauwerke und sonstige Anlageteile für einen Zeitraum von vier Jahren, aus dem jährliche Bauprogramme abgeleitet werden. Für die Bauprogramme werden Ergebnisse genauerer Schadenanalysen zur Ermittlung der Ursachen für den Oberflächen- und Befestigungszustand berücksichtigt und der Planung konkreter Erhaltungsmaßnahmen zugrunde gelegt. Basis für die Festlegung von Bauabschnitten sind neben technischen und haushaltstechnischen Gesichtspunkten auch verkehrliche und baubetriebliche Erfordernisse. Eine koordinierte Baubetriebsplanung soll sicherstellen, dass eine Konzentration von Maßnahmen mit der Folge gegenseitiger negativer Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf vermieden wird. Das betrifft nicht nur geplante Maßnahmen in einer Streckenfolge, sondern auch im gesamten Straßennetz.

Die Zustandsdaten der Bundesautobahnen (BAB) werden im 4-Jahresrhythmus ermittelt. Die aktuellen Werte stammen aus der Zustandserfassung und -bewertung der BAB (ZEB) 2005. Zur Beurteilung des Oberflächenzustands stehen nach der Erfassung und Bewertung für jeden 100 m-Abschnitt die Zustandsgrößen, Zustandswerte, Teilwerte für Gebrauch und Substanz sowie der Gesamtwert zur Verfügung. Erfasst werden z. B. bei Asphaltbefestigungen allgemeine Unebenheiten, Spurrinnentiefe, fiktive Wassertiefe, Griffigkeit, Netzkrisse und Flickstellen. Die Überführung der Zustandsgrößen in Zustandswerte der Werteskala 1,0 (sehr gut) bis 5,0 (sehr schlecht) erfolgt nach bundesweit einheitlich festgelegten Normierungsfunktionen. Die Ergebnisse der Bewertung des Oberflächenzustands sind in Form von Statistik, Profildarstellungen, Streckenbändern und Netzkarten für jedes Zustandsmerkmal vorhanden. Durch die Bewertung der Zustandsentwicklung wird der Eingreifzeitraum abgeschätzt. Für jedes Zustandsmerkmal liegen typisierte Verhaltenskurven (Zustandsänderungsfunktionen) vor.

Die durch die ZEB festgestellten Verformungen der Fahrbahnoberfläche (Spurrinnen mit einer Tiefe von bis zu 22 mm) haben zu umfangreichen Untersuchungen und einer Analyse der Schadenursachen geführt. Im Falle der BAB 1 wurde eine zunehmende Versprödung des Bitumens in den Asphaltbinder- und -tragschichten festgestellt, was zu einem starken Verfall innerhalb dieser Schichten geführt hat. Ein Versagen von größeren Flächen der Fahrbahnkonstruktion war nicht auszuschließen, zumal in einigen Teilabschnitten bereits Einbrüche an der Fahrbahnoberfläche eingetreten waren.

Darüber hinaus gab es in den Randbereichen im Zusammenhang mit der Fahrbahnentwässerung Einbrüche und Versackungen von bis zu 10 cm, die im Laufe der letzten Jahre immer wieder repariert werden mussten. Dies führte zur Entscheidung, die BAB 1 von Grund auf zu erneuern. Dies erfolgt im Tiefenbau unter Beibehaltung der Gradienten. Zusätzlich zur bituminösen Tragschicht wird eine 20 cm tiefe Zementverfestigung der vorhandenen Frostschutzschicht aus Sand vorgenommen. Im Vorfeld des Bauvorhabens auf der A1 haben mehrere Abstimmungsgespräche zwischen den zuständigen Hamburger Dienststellen und der Niedersächsischen Straßenbaubehörde stattgefunden, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg hat zur Abstimmung der Baustellen in und um Hamburg eine Koordinierungsstelle (KOST) eingerichtet. Die ersten Abstimmungsgespräche zu den in diesem Jahr durchgeführten Baumaßnahmen haben bereits im Februar 2005 begonnen und wurden 2006/2007 fortgeführt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Kriterien wurden in den Vorbemerkungen erläutert.

Zu 2:

Im konkreten Fall der BAB 1 keine. Die Frostschutzschicht aus Sand bleibt bestehen. In den letzten Jahren wurde vielmehr eine zunehmende Versprödung des Bitumens in den Asphalttragschichten festgestellt.

Zu 3:

Ja, auf die Vorbemerkungen wird hingewiesen.

Zu 4:

Im Haushaltsjahr 2003 in Höhe von 22,566 Mio. Euro.

Zu 5:

Ja, sie wurden zeitlich seit Februar 2005 abgestimmt.

Walter Hirche