**Schriftliche Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Dennis Thering (CDU)**

**Betr.: Wenn Material ermüdet – Wie kommt es zu den häufigen Lamellenbrüchen auf der A7 und was wird dagegen getan?**

Baumaterialien können sich in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur bei Wärme ausdehnen oder bei Kälte zusammenziehen. Derlei Materialeigenschaften stellen insbesondere an die Konstruktion von Ingenieurbauwerken hohe Anforderungen. Für Straßen- bzw. Autobahnbrücken gilt dies in besonderem Maße, weil Konstruktionsfehler und Schäden nicht nur immense Folgekosten nach sich ziehen, sondern auch die Verkehrssicherheit und damit Menschenleben gefährden können.

Um verschiedene Brückenteile fest und trotzdem flexibel miteinander zu verbinden, wurden über die Jahrzehnte verschiedene Arten von Fahrbahnübergängen verwendet. Über die Zeit wurden verstärkt wasserdichte Stahllamellen, die mit Gummi-Neopren-Dehnprofilen zusammengehalten werden, entwickelt und eingesetzt[[1]](#footnote-1).

Es ist klar, dass es bei einer so komplexen und verkehrlich schwerbelasteten Konstruktion wie der 1974 eröffneten „Hochstraße Elbmarsch“, der mit 4.258 Metern längsten Straßenbrücke in Deutschland, auch an diesen Brückenlamellen irgendwann zu Materialermüdung kommt. Der am 6. November 2018 aufgetretene Lamellenbruch bei Waltershof in Richtung Norden[[2]](#footnote-2) ist nur der jüngste Fall in einer längeren Reihe. Gefühlt haben diese Ermüdungserscheinungen in der jüngeren Vergangenheit zugenommen. Dieses ungute Gefühl lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt weder bestätigen noch widerlegen, weil keine belastbaren Zahlen vorliegen. Hier muss mehr Klarheit geschaffen werden.

Dies gilt auch für die Frage, inwiefern die zuständigen Stellen eine konkrete Strategie verfolgen, um weitere, die Mobilität massiv einschränkende Lammelenbrüche speziell auf der Hochstraße Elbmarsch bzw. an der A7 und damit einhergehende Sperrungen auf diesem neuralgischen Streckenabschnitt zu vermeiden. Mögen der achtstreifige Ausbau der A7 südlich des Elbtunnels und die Sanierung der Hochstraße Elbmarsch auch bereits fest in der höchstmöglichen Förderkategorie „vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) des Bundesverkehrswegeplans (BWVP) 2030 eingestuft sein, wird es noch Jahre dauern, bis hierdurch die in die Jahre gekommenen Lamellen erneuert sein werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. Wie viele Lamellenfahrbahnübergänge gibt es entlang der Hochstraße Elbmarsch inkl. der A7-Rampe südlich des Elbtunnels und um welche Art(en) von Lamellen handelt es sich konkret?
2. Wie viele Brüche an bzw. von Lamellenfahrbahnübergängen hat es entlang der Hochstraße Elbmarsch inkl. der A7-Rampe südlich des Elbtunnels seit 2011 gegeben und was waren in welcher Häufigkeit die Ursachen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.
3. Inwiefern sind seit 2011 verschiedene Firmen mit der Reparatur dieser Lamellenfahrbahnübergange beauftragt worden und wo haben diese jeweils ihren Firmensitz?
4. Welche Stellen sind für die Überwachung und Sanierung bzw. Reparatur von Bauwerk- und Fahrbahnschäden an der Hochstraße Elbmarsch inkl. der A7-Rampe südlich des Elbtunnels zuständig?
5. Inwiefern verfolgen diese Stellen eine Strategie, um Ermüdungserscheinungen an den Lamellenfahrbahnübergängen frühzeitig zu erkennen und Brüche bestmöglich zu verhindern?
6. Inwiefern weist diese Strategie bzgl. der Lamellenfahrbahnübergänge entlang der Hochstraße Elbmarsch inkl. der A7-Rampe südlich des Elbtunnels Unterschiede oder Ähnlichkeiten zu Strategien bzw. der Praxis bzgl. der Instandhaltung von Lamellenfahrbahnübergängen an anderen Straßenbrückenkonstruktionen in Hamburg auf?
7. Welche Art(en) von Lamellen sollen im Rahmen des geplanten Ausbaus der A7 südlich des Elbtunnels und der ebenfalls geplanten Sanierung der Hochstraße Elbmarsch nach jetzigem Stand verbaut werden? Warum sollen diese und nicht andere Lamellenarten verbaut werden und von welcher durchschnittlichen Lebens- bzw. Nutzungsdauer dieser Lamellen wird ausgegangen?
8. Welche Art(en) von Lamellen kommen aktuell bei der Errichtung anderer Brücken in Hamburg zum Einsatz? Gibt es eine gängige Art? Wenn ja, um welche handelt es sich und aus welchen Gründen werden diese Lamellenarten von den zuständigen Stellen in Hamburg präferiert?
9. Welche Art(en) von Lamellen sind aktuell bspw. beim Neubau der Langenfelder Brücke zum Einsatz gekommen? Aus welchen Gründen wurde diese Lamellenarten von den zuständigen Stellen in Hamburg präferiert und von welcher durchschnittlichen Lebens- bzw. Nutzungsdauer dieser Lamellen wird ausgegangen?
1. Siehe u.a.: https://www.bast.de/BASt\_2017/DE/Ingenieurbau/Fachthemen/b2-uebergaenge.html, letzter Zugriff: 08.11.18. [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Wieder-Lamelle-gebrochen-Lange-A7-Staus,asieben276.html, letzter Zugriff: 08.11.18. [↑](#footnote-ref-2)