

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dennis Thering, Philipp Heißner und Wolfhard Ploog (CDU)  
vom 13.01.20**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Eisenbahnbrücken über die Elbgaustraße**

*Über die stark befahrene Elbgaustraße, die zum Ring 3 der Stadt Hamburg gehört, führen eine Vielzahl von Brücken mit hohem Alter für den Güter-, Personen- und S-Bahn-Verkehr. Die Brücken haben eine maximale Durchfahrthöhe von 3,60 Meter. Außerdem ist der Platz für Fußgänger und Radfahrer sehr schmal.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG) wie folgt:

1. *Welche Brücke ist wie viele Jahre alt und hat welche Zustandskategorie?*

Es handelt sich um Brücken im Eigentum der DB AG.

Die ältesten Bauteile der Eisenbahnüberführungen stammen aus dem Jahr 1912, die jüngsten Bauteile aus dem Jahr 1976. Weitere Angaben wurden von der DB AG nicht übermittelt.

2. *Welche Brücken können nicht mehr mit bei der jeweiligen Eröffnung genehmigten Geschwindigkeit und Gewichtsbelastung befahren werden?*

Es gibt keine Einschränkungen bezüglich der gültigen Geschwindigkeiten und Belastungen.

3. *Wann müssen die einzelnen Brücken durch Neubauten spätestens ersetzt werden?*

Die Brücken müssen etwa in 30 Jahren ausgetauscht werden, zwei einzelne Überbauten müssen in etwa zehn Jahren ersetzt werden.

4. *Welche Überlegungen gibt es, bei Neubauten die bisher zu niedrige Durchfahrthöhe auf das normale Maß zu erhöhen?*

5. *Welche Überlegungen gibt es, dem Fußgänger- und Radverkehr mehr Platz im Bereich der Eisenbahnbrücken zu ermöglichen zum Beispiel durch einen parallelen Fußgänger- und Radverkehrstunnel?*

Die Eisenbahnüberführungen über die Elbgaustraße unterliegen den Regelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG). Hiernach wird die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger bei konkret geplanten Neubauten und Erneuerungen von Eisenbahnüberführungen von der DB AG beteiligt und befragt, ob Wünsche hinsichtlich einer Veränderung der lichten Weite und/oder der lichten Höhe („Verlangen“) bestehen. Die Möglichkeiten einer entsprechenden Verän-

derung der lichten Maße würden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Ein solches „Verlangen“ des Straßenbaulastträgers würde eine Kostenbeteiligung der FHH nach den Vorschriften des EKrG auslösen. Derzeit gibt es keine konkreten Planungen der DB AG zur Erneuerung der Eisenbahnüberführungen. Wenn diese jedoch anlaufen, wird die zuständige Behörde Überlegungen hinsichtlich der Durchfahrtshöhe und -breite anstellen.

*6. Welche verkehrlichen Auswirkungen hat der Neubau der in Eidelstedt geplanten Autoverladung auf die Straße Elbgaustraße und die dortigen Eisenbahnbrücken?*

Die zu erwartenden Auswirkungen wurden in einem von der DB AG in Auftrag gegebenen Gutachten vom 20.09.2019 dargestellt und der zuständigen Behörde vorgelegt. Die zukünftigen zusätzlichen Verkehre ergeben sich aus höchstens drei eintreffenden Zügen mit insgesamt maximal 220 Kfz. Für die abfahrenden Züge ergibt sich das gleiche Bild. Hieraus entsteht ein zusätzlicher maximaler Tagesverkehr von insgesamt 440 Kfz-Fahrten/Tag. Der Mehrverkehr in den für die Beurteilung maßgeblichen Spitzenstunden liegt bei höchstens 88 Kfz/h. Die Leistungsfähigkeit der Elbgaustraße wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

*7. Wer ist für die jeweilige Pflege der Brücke und des Brückenbereichs zuständig?*

Die Unterhaltungslast für die Eisenbahnüberführungen einschließlich der Widerlager liegt bei der DB Netz AG. Die Unterhaltungslast für die Straßenverkehrsanlagen einschließlich der Beleuchtung unterhalb der Eisenbahnüberführungen liegt bei der FHH als Straßenbaulastträger.