

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Rath, Dennis Gladiator,
Carsten Ovens, Birgit Stöver (CDU) und Fraktion**

Betr.: Nadelöhr offen halten, Staufalle entschärfen – Höhenkontrolle am Elbtunnel in Fahrtrichtung Norden vorverlagern

Der Neue Elbtunnel ist ein Nadelöhr für den innerdeutschen und den transeuropäischen Waren- und Personenverkehr. Rund 124.000 Fahrzeuge fahren dort an einem normalen Werktag hindurch, darunter alleine fast 20.000 Busse und Lastkraftwagen (Lkws). Schon kleinste Störungen auf diesem Abschnitt der Bundesautobahn A 7 können zu massiven Behinderungen führen, die weit über die Stadtgrenzen hinaus spürbar sind.

Zum Schutz vor Anfahrtschäden sind vor den Zufahrten in beiden Fahrtrichtungen Vorrichtungen zur Ermittlung der Fahrzeughöhen, die sogenannte Höhenkontrolle, installiert. Passiert ein Fahrzeug, welches die zugelassene Durchfahrtshöhe überschreitet, diese Messpunkte, werden die Zufahrten richtungsabhängig automatisch gesperrt. Alleine im vergangenen Jahr geschah dies 116 Mal, wie aus der Senatsantwort auf eine aktuelle CDU-Anfrage (Drs. 21/13468) hervorgeht. Auffallend war 2017 wie in den Vorjahren vor allem der starke Unterschied zwischen beiden Fahrtrichtungen. Während die Höhenkontrolle nördlich des Elbtunnels (in Fahrtrichtung Süden) seit Anfang 2011 bis zum Beantwortungszeitpunkt der Anfrage¹ 339 Mal ausgelöst wurde, war dies südlich des Elbtunnels (in Fahrtrichtung Norden) 659 Mal der Fall. Ob dies in den unterschiedlichen Maximalhöhen für Sondergenehmigungen für die beiden Fahrtrichtungen² begründet liegt, lässt sich aus der Senatsantwort nicht herauslesen.

Klar erkennbar ist allerdings, dass bei Auslösung der Höhenkontrolle in Fahrtrichtung Norden die A 7 erst *nach* der letzten Anschlussstelle (AS) vor der Tunnelzufahrt, hier AS Waltershof, gesperrt wird, in Fahrtrichtung Süden hingegen noch *vor* der letzten Anschlussstelle vor der Tunnelzufahrt, hier die AS Othmarschen. Außerdem gibt es zusätzlich in der Auffahrt der AS Othmarschen in Fahrtrichtung Süden eine Messanlage zur Höhenerfassung und einen Haltepunkt, in der Auffahrt der AS Waltershof in Fahrtrichtung Norden wiederum nicht.

Diese Unterschiede können gravierende Folgen haben. Als am Morgen des 13. Juni 2018 ein mit einem Windradflügel beladener, überhoher Lkw sich der Tunnelzufahrt in Fahrtrichtung Norden näherte, die Höhenkontrolle auslöste und die A 7 erst nach der AS Waltershof gesperrt wurde, kam es in Fahrtrichtung Norden fast einen kompletten Tag zu massiven Verkehrsbehinderungen. Der Hauptgrund war, dass dieses und ein unmittelbar dahinter folgendes Gespann auf dem Streckenabschnitt weder wenden noch mangels einer folgenden Anschlussstelle vor dem Elbtunnel abgeleitet werden konnten. Erst der Wechsel der Zugmaschinen am Folgetag löste das Problem.

Dieser Zustand ist nicht länger hinnehmbar. Die aktuelle Art der Ausgestaltung der Höhenkontrolle am Elbtunnel in Fahrtrichtung Norden kommt einer Staufalle gleich. Diese könnte erheblich entschärft werden, wenn sowohl die Ermittlung der Fahrzeug-

¹ 22. Juni 2018.

² Siehe Drs. 21/13468: 4,20 m in Fahrtrichtung Norden, 4,30 m in Fahrtrichtung Süden.

höhen als auch etwaige Sperrungen bei Auslösen der Höhenkontrolle nach der AS Hausbruch, aber in ausreichender Distanz vor der Anschlussstelle Waltershof erfolgen würden. Die bestehenden Mess- und Sperrpunkte in 1.000 m beziehungsweise 400 m Entfernung würden zwar bis auf weiteres bestehen bleiben, weil die Einrichtung einer Höhenkontrolle inklusive Haltepunkt in der Auffahrt der AS Waltershof, analog zum Ist-Stand in der Auffahrt der AS Othmarschen, mangels einer Ausweichspur zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vertretbar ist, da sich der Anfahrtsweg der Polizei erheblich verlängern würde. Diesbezüglich bieten wiederum der ohnehin im Bundesverkehrswegeplan 2030 in der höchsten Förderkategorie „vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) eingestufte und fest eingeplante achtstreifige Ausbau der A 7 südlich des Elbtunnels und die Sanierung der „Hochstraße Elbmarsch“ ein einmaliges Gelegenheitsfenster, die Auffahrt der AS Waltershof um einen entsprechenden Haltepunkt und eine Ausweichspur zu erweitern, um dort eine Höhenkontrolle einrichten zu können.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. zu prüfen, wie der Standpunkt der Höhenmessung vor dem Elbtunnel und die im Bedarfsfall daraus resultierenden Sperrungen der A 7 in Fahrtrichtung Norden so verlagert werden können, dass im Falle des Auslösens der Höhenkontrolle zu hohe Fahrzeuge vor der letzten Anschlussstelle vor der Tunnelzufahrt, hier die Anschlussstelle Waltershof, gestoppt und gegebenenfalls abgeleitet werden können.
2. zu prüfen, inwiefern im Rahmen des laut Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehen Ausbaus der A 7 südlich des Elbtunnels sowie der Sanierung der „Hochstraße Elbmarsch“ in der Auffahrt der A7-Anschlussstelle Waltershof in Fahrtrichtung Norden, analog zur Auffahrt der AS Othmarschen in Fahrtrichtung Süden, eine Vorrichtung zur Höhenmessung, ein Haltepunkt und eine Ausweichspur eingerichtet werden können, damit keine Sperrung des Elbtunnels und damit eine Vollsperrung der A 7 erfolgen muss, wenn auf diesem Wege zu hohe Fahrzeuge sich der Tunnelzufahrt nähern.
3. auf Basis der Prüfergebnisse Gespräche mit dem Bund, als Eigentümer der Autobahninfrastruktur, mit dem Ziel aufzunehmen, eine Vorlagerung im Sinne von 1. und eine Errichtung im Sinne von 2. zu vereinbaren.
4. der Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2018 hierüber zu berichten.