

---

## PROTOKOLL

### Hybride Informationsveranstaltung

#### **B 5 / B 209 Elbquerung bei Lauenburg / Hohnstorf mit Ortsumgehungen**

**28. Juni 2023, 17:00 Uhr bis 19:05 Uhr**

**Heinrich-Osterwold-Halle Lauenburg**

**Live-Stream auf dem YouTube-Kanal des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein**

*Ca. 80 Teilnehmende im Saal und ca. 180 gleichzeitig Teilnehmende im Live-Stream.*

Alle Präsentationen der Öffentlichkeitsveranstaltung sind online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Der Video-Mitschnitt der Öffentlichkeitsveranstaltung ist online abrufbar unter:

[https://www.youtube.com/watch?v=K\\_B1\\_iZ3GdM](https://www.youtube.com/watch?v=K_B1_iZ3GdM)

---

## Ablauf der Öffentlichkeitsveranstaltung Lauenburg 28. Juni 2023

<b>1. Eröffnung</b> .....	4
<b>2. Stand der Vorplanung</b> .....	4
<b>3. Darstellung der möglichen Bauwerksarten</b> .....	4
<b>4. Vorstellung der Korridore und Linienvarianten</b> .....	6
<b>4.1. Korridor West</b> .....	6
<b>4.1.1. Darstellung der Planung</b> .....	6
<b>4.1.2. Fragen und Antworten</b> .....	7
<b>4.2. Korridor Mitte Links</b> .....	10
<b>4.2.1. Darstellung der Planung</b> .....	10
<b>4.2.2. Fragen und Antworten</b> .....	9
<b>4.3. Korridor Mitte</b> .....	11
<b>4.3.1. Darstellung der Planung</b> .....	11
<b>4.3.2. Fragen und Antworten</b> .....	13
<b>4.4. Korridor Bestand West &amp; Ost</b> .....	14
<b>4.4.1. Darstellung der Planung</b> .....	14
<b>4.4.2. Fragen und Antworten</b> .....	16
<b>4.5. Korridor Ost</b> .....	20
<b>4.5.1. Darstellung der Planung</b> .....	20
<b>4.5.2. Fragen und Antworten</b> .....	21

---

<b>4.6. Korridor Nord .....</b>	<b>24</b>
<b>4.6.1. Darstellung der Planung .....</b>	<b>24</b>
<b>4.6.2. Fragen und Antworten.....</b>	<b>25</b>
<b>5. Abschließende Fragen und Antworten und Ausblick .....</b>	<b>27</b>

---

## 1. Eröffnung

Moderator Thomas Waldner, Geschäftsführer twkom - Gesellschaft für strategische crossmediale Kommunikation, begrüßt das Publikum. Er verweist darauf, dass die Veranstaltung im Internet übertragen wird, um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger einzubinden, stellt drei Kolleginnen im Saal und im Chat vor, die die Fragen aufnehmen und an das Podium weiterleiten werden. Er erläutert die Datenschutzregelungen, den Ablauf und kündigt die Schwerpunkte „Stand der Vorplanung“, „Bauwerksarten“ und „Korridore und Linienvarianten“ an.

## 2. Stand der Vorplanung

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Britta Lüth, Geschäftsbereichsleiterin beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, blickt zunächst auf die vergangene Informationsveranstaltung in Hohnstorf am 21. März 2023 zurück. Sie stellt dar, welche Hauptauftragnehmer gewonnen werden konnten und fasst die Ergebnisse des Schwerpunkts zu den Umweltuntersuchungen zusammen. Nachuntersuchungen zu den Schutzgütern wurden durchgeführt, weitere sind geplant. Der Austausch zwischen den Umweltexpert\*innen und den technischen Planer\*innen wurde intensiviert. Heute würde nunmehr ein qualifizierter Zwischenstand präsentiert. Hinweise werden gerne aufgenommen.

## 3. Darstellung der möglichen Bauwerksarten

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Britta Lüth erläutert die unterschiedlichen, für die Elbquerung in Frage kommenden Bauwerksarten. Sie beginnt mit der Brücken-Variante und erläutert die Ausmaße und möglichen Anordnungen von Straßen-, Rad- und Gehwegen auf der Brücke. Beim Bau

---

der Brücke sind die besonderen Bedingungen vor Ort zu beachten wie z.B. die Schifffahrt auf der Elbe.

Britta Lüth erläutert die unterschiedlichen Bauarten für die Tunnelvarianten. Sie stellt die Optionen für die Fahrbahnen vor, verweist auf die Führungen für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen durch den Tunnel inkl. Busshuttle und die Rettungswege. Mit der Deutschen Bahn ist man im Gespräch, ob das Bestandsbauwerk im Fall eines Tunnelbaus für die Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen weiterhin genutzt werden könnte.

Britta Lüth erläutert die besondere Bauweise der Variante Absenktunnel mit speziellem Blick auf die besondere Begebenheit des Geesthangs auf der schleswig-holsteinischen Seite und des Schiffsverkehrs auf der Elbe. Bei einem Absenktunnel wird der gesamte Tunnelbereich in offener Bauweise von oben erstellt, was einen großen Eingriff bedeutet. Im Elbbereich wird eine Rinne unter Wasser erstellt und an Land wird eine Baugrube von oben erstellt, die wieder verfüllt werden.

Britta Lüth stellt abschließend die Variante des Bohrtunnels vor. Hier würden Start- / Zielbaugruben an den Enden des Tunnels benötigt, um die Tunnelbohrmaschine einsetzen zu können. In diesem Bereich führt dies zu einer größeren Flächeninanspruchnahme. Ansonsten können die schützenswerten Bereiche untertunnelt werden, was keinen Eingriff bedeutet. Der Bohrtunnel liegt aufgrund der erforderlichen Überdeckung im Vergleich zu einem Absenktunnel tiefer, und wird damit länger.

Thomas Waldner dankt Britta Lüth für ihren Vortrag, verweist auf weiterführende Informationen zu den Bauwerksarten im Internet und fragt nach weiteren Möglichkeiten für die Bürger\*innen, sich über die komplexen Bauarten zu erkundigen. Britta Lüth verweist auf das Angebot von Runden Tischen am Folgetag am selben Ort, wo alle interessierten Anwohner\*innen Einblick in die Planungen nehmen können und Expert\*innen Fragen beantworten würden. Darüber hinaus können alle interessierten Personen den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein jederzeit kontaktieren.

---

#### **4. Vorstellung der Korridore und Linienvarianten**

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Die Vorstellung der Planungen der Linienvarianten innerhalb der Korridore übernimmt Björn Meyer, Geschäftsführer vom Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen IBV in Halle. Björn Meyer gibt zunächst einen Überblick über die Planung und erläutert, dass die dargestellten Linienvarianten den derzeitigen Arbeitsstand darstellen. Anpassungen z.B. aufgrund von Rückmeldungen aus der Informationsveranstaltung sind weiterhin möglich. Er zeigt zunächst in einer Gesamtübersicht alle Korridore. Er erläutert die Ortslagen und die besonderen Bedingungen an der Elbe mit den Geesthanglagen, dem Elbe-Seiten-Kanal, dem Elbe-Lübeck-Kanal, dem Bestandsbauwerk über die Elbe, vorhandenem Bebauungen, sowie den europäisch bedeutsamen Schutzgebieten und verweist auf das bestehende klassifizierte Straßennetz.

Björn Meyer erläutert anhand von Übersichtslageplänen die Linienvarianten mit den Quermöglichkeiten der jeweiligen Bauwerksart (Brücke, Absenktunnel, Bohrtunnel).

Er stellt zunächst die Brückenvarianten vor.

Im Korridor West werden zwei Linienvarianten betrachtet. Im sehr schmalen Korridor Mitte links gibt es eine Linienvariante. Weitere Linienvarianten liegen dann im Korridor Mitte, dort werden mehrere Linienvarianten betrachtet. Anschließend erläutert Björn Meyer die Baubedingungen für die Bauwerksarten im Bereich der Korridore Bestand West, Bestand Ost und Ost, wo auch mehrere Linienvarianten untersucht worden sind. Die Linienvarianten werden auch unter Berücksichtigung der anstehenden Bebauung und der Schutzgebiete betrachtet.

Björn Meyer erläutert die Optionen der Tunnelvarianten für Absenktunnel und Bohrtunnel in den jeweiligen Korridoren. Diese Bauwerksarten sind u.a. wegen der Baugruben für

---

die Tunnelportale bzw. der gesamten Baugrube für die Absenktunnel nicht überall möglich. Zum Beispiel entfällt diese Variante für den Korridor Mitte Links. Für die Korridore West, Mitte, Ost und im Bereich des Bestandsbauwerks wurden Tunnelvarianten geprüft und berücksichtigt.

Bei der weiteren detaillierteren Vorstellung der Linienvarianten wird für jeden Korridor jeweils eine ausgewählte Linienvariante exemplarisch dargestellt.

## **4.1. Korridor West**

### **4.1.1. Darstellung der Planung**

Björn Meyer erläutert auf Basis eines Kartenausschnittes und Längsschnittes die Planungen der Trassen im Korridor West und startet mit einer Linienvariante eines Brückenbauwerkes und den Besonderheiten des Geesthangs mit Höhenunterschieden von bis zur 30 Metern auf schleswig-holsteinischer Seite und dem flachen Gelände auf niedersächsischer Seite sowie dem Schiffsverkehr auf der Elbe und den Anschlüssen an die B 5 und B 209.

Im Folgenden erläutert Björn Meyer die Linienvariante für einen Absenktunnel im Korridor West, die einen ähnlichen Verlauf hat, und zeigt die Bereiche möglicher Tunnelportale unter besonderer Berücksichtigung der Geesthanglage. Die Länge eines Absenktunnels beträgt in diesem Bereich ca. 2300 Meter zzgl. 600 Meter Trogstrecke.

Bei einem Bohrtunnel wäre die Länge aufgrund der Portalbereiche mit ausreichender Überdeckung für den Bohrtunnel und den Berücksichtigungen der örtlichen Gegebenheiten größer und käme auf ca. 2900 Meter Länge zzgl. 600 Meter Trogstrecke. Mit Bohrtiefen von ungefähr 30 Metern unter dem Gelände und Neigungen von 3 Prozent ist zu rechnen.

### **4.1.2. Fragen und Antworten**

---

Frage aus dem Saal: Ich bin Steuerzahler und meine, dass alle Varianten westlich von Lauenburg nicht relevant sind. Man sollte sich auf die Varianten, die östlich von Lauenburg liegen, konzentrieren. Alles andere ist reine Geldverschwendung.

Britta Lüth: Zunächst betrachten wir bei den Planungen den Bestand. Wir schauen z.B. auf die Bebauungen auf niedersächsischer Seite, auf die Werft auf schleswig-holsteinischer Seite und auf die nationalen Schutzgebiete sowie die europäischen Natura2000-Gebiete mit prioritären Lebensraumtypen. Es gibt einschlägige Urteile auf europäischer Ebene, die besagen, dass man unterschiedliche Varianten zu untersuchen hat. Wir sind also gehalten, unterschiedliche Varianten zu betrachten. Deswegen machen wir das auch so aufwendig. Es ist in dieser Form geboten.

Frage aus dem Saal: Ich habe drei inhaltliche Fragen. Zum einen eine Frage zu der Brückenvariante. Habe ich richtig gesehen, dass das nördliche Widerlager direkt am Ufer mitten im Naturschutzgebiet liegt? Dann habe ich zu dem Absenktunnel eine Frage: Da habe ich die Verbindung zur geplanten Nordumgehung gesehen, aber keinen Anschluss an die B 5. Und: Tunnel sind ja auch mit sehr viel umfangreicheren Baustellen versehen. Wir sehen das jetzt gerade auf in Puttgarden. Können Sie da eine Aussage zu treffen, wie viel Flächen für Baustellen benötigt werden?

Britta Lüth: Zu den genauen Hektaranzahlen für die Bauflächen kann ich Ihnen aktuell noch nichts sagen. Das muss die Ingenieur-Gemeinschaft im Detail ermitteln. Wir brauchen nicht ganz so viel Fläche wie auf Fehmarn, weil wir hier nur mit einer zweistreifigen Bundesstraße planen. Aber Sie haben recht: Man braucht eine Baustellen-Einrichtungsfläche für den Bohrtunnel.

Wir müssen gucken, wie wir die Start- und Zielgruben konzipieren und brauchen entsprechende Flächen, wo der Bodenaushub separiert werden kann, um ihn zu sortieren und dann einer Wiederverwertung zuzuführen. Bei der Brücke haben Sie auch recht. Ja, das Widerlager liegt mitten im Natura 2000-Gebiet, aber aktuell außerhalb der prioritären Lebensraumtypen. Man muss hier abwägen: Eine noch längere Brücke wird teurer und ist im Verhältnis zum Schutzzweck zu betrachten. Man wird im Dialog mit den Technik- und Umweltexperten erarbeiten, wo die bestmögliche Anlage vorhanden ist.

---

Und Ihre letzte Frage war die der Anbindung an die B 5. Das ist korrekt. Sowohl der Absenktunnel als auch der Bohrtunnel können nicht direkt an die B 5 anbinden. Wir prüfen im Weiteren, je nachdem, ob oder wo der Tunnel ankommt, wie man eine Verknüpfung schafft und den Verkehr parallel zur Tunnelstrecke auf die B 5 Richtung Hamburg führt. Das wäre eine Trasse parallel zum Tunnel. Alles andere bedeutet, den Verkehr wieder durch Schnakenbek durchführen zu müssen.

Frage aus dem Saal: Gibt es eine Möglichkeit, einen Absenktunnel mit einem Bohrtunnel zu kombinieren? Das heißt, den sensiblen Bereich des Geesthangs mit einem Bohrtunnel zu versehen und den Rest mit einem Absenktunnel, sodass man nicht so tief graben muss?

Britta Lüth: Kombinationen von Bohr- und Absenktunnel sind möglich, aber immer mit Zwischenstrecken verbunden, wo die Tunnelbohrmaschine wieder rausgeholt werden muss. Das macht es schwieriger. Momentan haben sich die Experten so positioniert, dass sie keinen technischen Vorteil sehen und die Kombination sehr teuer und aufwendig ist.

Frage aus dem Saal: Können Sie eingruppieren, wie die Kostenverhältnisse zwischen Brücke, Absenk- und Bohrtunnel sind?

Britta Lüth: Ich könnte Ihnen jetzt qualifiziert sagen, dass der Bohrtunnel sicherlich teurer als die Brücke oder der Absenktunnel sein wird. Ich kann Ihnen aber heute nicht sagen, wie viel teurer. Das wird einer der Punkte sein, die man am Ende bei kompletter qualifiziert ermittelter Linien sagen kann.

Man muss beim Absenktunnel auch betrachten, wo die Trockendocks sind. Man muss immer betrachten - auch beim Absenktunnel - wie lang die Transportwege sind, die CO<sub>2</sub>-Bilanzen bei den Transporten usw. Da sind nach der qualifizierten Linienplanung viele Kosten zu ermitteln.

Frage aus dem Saal: Wenn ich einen 2,3 Kilometer langen Tunnel oder eine Brücke, die insgesamt vier oder fünf Kilometer lang sein wird, plane, frage ich mich, wie Sie mit den Kosten von 20 Millionen Euro auskommen wollen.

---

Britta Lüth: Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind die Ortsumgehung Lauenburg Ost und Lauenburg Nord mit Kosten versehen. Die Elbquerung selbst ist im Bedarfsplan nicht enthalten, weil es sich hier um ein Ersatzbauwerk handelt. Es ist Erhaltung und wird außerhalb des Bedarfsplans ermittelt.

Wir planen eine neue Querung nicht um etwas neu zu bauen, sondern weil das alte Bauwerk für die Straße abgängig ist und es keine Option ist, keine Querung zu haben. Dementsprechend gibt es eine andere Kostenbetrachtung, über die der Gesetzgeber noch gar nicht entschieden hat. Viele unsere Bauwerke sind aus den 50er, 60er, 70er Jahren. Sie sind jetzt am Ende der Lebensdauer angekommen.

Frage aus dem Chat: Muss denn alles wirklich untersucht werden?

Thomas Waldner: Die Frage kam bereits aus dem Saal und haben wir beantwortet. Und für alle der Hinweis: Mindestens 170 Menschen schauen gerade live im Internet zu. Das freut uns wirklich sehr.

## **4.2 Korridor Mitte Links**

### **4.2.1. Darstellung der Planung**

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Björn Meyer stellt dar, dass im Korridor Mitte Links eine Linienvariante untersucht worden ist. Der Korridor ist relativ schmal, weil diverse Bebauungen sowohl im nördlichen als auch im südlichen Teil, die Nähe des Einflussbereiches des Elbe-Seiten-Kanals und das Brückenbauwerk im Zuge der B 209 über den Kanal entsprechend berücksichtigt werden müssen. Im Norden würde die Variante an die Nord-Umgehung angeschlossen, wobei noch genauer durchgeplant werden muss, wie dieser Anschluss ausgeformt wird, wenn die Verkehrszahlen vorliegen.

---

Björn Meyer erläutert, dass die bestehende B209 aufgrund der Kanalbrücke bereits höher gelegen ist. Diese Höhenlage wird genutzt, um die Trasse mit einem Brückenbauwerk bis zum nördlichen Geesthang und im Bereich des nördlichen Geesthangs weiterzuführen. Die Schifffahrtshöhen und die Höhen oberhalb des Deiches werden ebenfalls berücksichtigt. Der Knotenpunkt mit der B 5 kann günstig ausgebildet werden.

#### **4.2.2. Fragen und Antworten**

Frage aus dem Saal: Ich habe gesehen, dass diese Variante sehr nah oder unmittelbar an der Wohnbebauung vorbeigeht. Können Sie da etwas zu den Höhenverhältnissen sagen?

Björn Meyer: Das würde ich gern am Höhenplan zeigen. Wir haben hier den Glüsinger Grund mit einer etwas größeren Dammstrecke zu überqueren. Im Bereich nördlich der B 5 versuchen wir uns dem Gelände so weit wie möglich anzunähern, so dass es zu geringen Dammlagen kommt, ungefähr 1 bis 2 Meter im Delta.

Frage aus dem Saal: Inwiefern ist es maßgeblich, dass diese Trassen im Flächennutzungsplan enthalten sind und dieser Flächennutzungsplan wahrscheinlich noch gilt, aber total veraltet ist?

Britta Lüth: Ja, da sprechen Sie ein wahres Wort an. Das ist der Grund, weshalb wir diese Variante mit eingestellt haben. Sie ist im Flächennutzungsplan noch drin. Den Flächennutzungsplan können wir nicht ohne weiteres mit der Planung überwinden, Bebauungspläne schon. Beim Flächennutzungsplan müsste man erst ein Verfahren machen, um dem F-Plan zu widersprechen. In der Tat: Wenn es in einem Flächennutzungsplan eine Trasse gibt, dann muss ich als Planer eine derartige Trasse in die Betrachtung miteinbeziehen. Das tun wir hier.

#### **4.3. Korridor Mitte**

##### **4.3.1. Darstellung der Planung**

---

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Björn Meyer stellt dar, dass es im Korridor Mitte mehrere Linienvarianten mit allen drei Bauwerksarten gibt und exemplarisch jeweils eine Variante pro Bauwerksart in diesem Korridor dargestellt werden soll.

Er stellt zunächst die Variante für eine Brücke dar. Das Brückenwiderlager nördlich der Elbe würde oberhalb des Geesthangs liegen. Das südliche Widerlager würde sich hinter dem Deich bzw. der vorhandenen B209 befinden, weil diese in einer bestimmten Höhe überquert werden müssen. Mit einem Bogen wird die Rückholung, der Anschluss an die B 209, mit den Mindestradien gemäß geltender Trassierungs-Richtlinie hergestellt. Ein direkter Anschluss an die B 209 ist hier aufgrund der Höhenverhältnisse nicht möglich.

Björn Meyer geht auf die Schutzgebiete ein. Das Widerlager befindet sich nördlich der Biotop-Strukturen. Die vorhandenen und geplanten Wohngebiete unmittelbar westlich von Lauenburg würden berücksichtigt. Der Anschluss in Richtung Norden an die Nordumfahrung ist gegeben. Ob eine Verknüpfung mit der B 5 möglich ist, werden weitere Untersuchungen zeigen.

Grundsätzlich könnte der Verkehr auch durch Schnakenbek oder Lauenburg weiter durchfahren. Wenn der Knotenpunkt entfallen würde, würde der übergeordnete Verkehr vollständig zur Ortsumgehung geführt. Das werden die Verkehrsuntersuchungen zeigen.

Björn Meyer erläutert den Höhenplan: Zurzeit sind sehr flache Neigungen mit 1,4 Prozent geplant. Dies begründet sich darin, dass der weit nach Süden abgerückte Elbdeich Süd und aus dem Geesthangbereich heraus ein relativ langer Bereich zu überbrücken ist.

Björn Meyer weist darauf hin, dass noch zu diskutieren ist, wie die Brücke in südlicher Richtung weitergeführt wird und wie an die vorhandene B209 angeschlossen werden kann.

---

Björn Meyer erläutert anschließend die Querungsvariante eines Absenktunnels im Korridor Mitte. Der Tunnel verläuft etwas anders als die zuvor dargestellte Brückenvariante.

Der Absenktunnel würde komplett in offener Bauweise hergestellt. Nur im Bereich der Elbquerung würde er eingeschwommen und durch Ballastierung in eine vorbereitete Baugrube abgesenkt werden. Auf der Südseite unterquert der Tunnel die B 209 und den Deich mit einer entsprechenden Überdeckung und wird dann nach oben geführt. Der Anschluss an die B 209 wird durch einen Kreisbogen hergestellt.

Björn Meyer zeigt auf der topografischen Karte die Schutzgebiete, die nach Fertigstellung weitgehend vom Absenktunnel unterfahren werden. Die offenen Baugruben in der Bauphase stellen jedoch umfangreiche Eingriffe in die Natur da. Die Tunnelstrecke verläuft bedingt durch den Geesthang auf 2300 Meter von Norden bis hinter den Deich im Süden. Trogumwallungen sorgen für Hochwassersicherheit im Bereich des Tunnelportals.

Björn Meyer erläutert zuletzt die Bohrtunnelvariante im Korridor Mitte. Aufgrund der Lage im Untergrund kann vom Geesthang bis südlich zur B 209 eine relativ geradlinige Führung ausgewiesen werden. Die Schutzgebiete werden unterfahren. Da die Tunnelbohrmaschinen erst ab einer bestimmten Mindestüberdeckung eingesetzt werden können, müssen die Strecken von der Oberfläche bis zu dieser Tiefe in offener Bauweise hergestellt werden.

Björn Meyer stellt den Höhenplan dar. Die Strecke des Bohrtunnels beträgt bedingt durch den langen nördlichen Aufstieg 2800 Meter. Maßgebend ist die erforderliche Überdeckung unterhalb der Elbe. Die Streckenneigung in beiden Bereichen beträgt 3 Prozent und entspricht der zulässigen maximalen Neigung. Sie ist ohne weitere Ausnahmegenehmigungen realisierbar.

#### **4.3.2. Fragen und Antworten**

Frage aus dem Saal: Sie haben beim Absenktunnel beschrieben, dass wir auf der gesamten Streckenlänge eine Baustelle haben. Das betrifft auch das FFH-Gebiet im

---

Norden. Mit welcher Bauzeit ist zu rechnen? Und würde der Süd Deich auch für bestimmte Zeit geöffnet werden?

Britta Lüth: Ja, grundsätzlich haben Sie recht: Normalerweise wäre dieser Deich dann zu öffnen. Es gibt auch die Möglichkeit, kleine Bereiche zu unterschieben. Das müsste man detailliert analysieren und vor allem die Situation mit dem Hochwasser näher betrachten. Es kann auch eine temporäre Versetzung des Deichs in Frage kommen. Zur Bauzeit kann ich heute noch nichts sagen.

Frage aus dem Chat: Zum Korridor Mitte Links und der Variante rechts von der Mühle und links vom Kanal: Wie sieht es da mit dem Stauwerk beim Elbe-Seiten-Kanal aus?

Björn Meyer: Das Sperrwerk muss natürlich berücksichtigt werden. Wir würden den Knotenpunkt unmittelbar westlich des Brückenbauwerkes anordnen, so dass also beides gewährleistet wäre. Das engt den Trassenkorridor weiter ein, aber grundsätzlich ist es an der Stelle möglich einen Knotenpunkt anzuordnen.

Frage aus dem Chat: Wie geht es mit der neuen Ortsumgehung weiter? Welchen Verlauf nimmt sie und welchen Planungsstand gibt es?

Britta Lüth: Das berührt die Frage, wann und wie viele Beteiligungstermine wir haben werden. Wir möchten Sie mitnehmen und beteiligen. Wir haben heute keine verfestigte Planung mitgebracht, sondern sind im flow. Ende 2024 wollen wir eine Vorzugsvariante und bevorzugter Bauwerksart fertig haben.

Frage aus dem Chat: Wie sieht es nach den realistischen Zeiten für Planung und Umsetzung bis hin zur Fertigstellung aus?

Britta Lüth: Wir können sicher sagen, dass die Vorplanung 2024 endet. Aber es ist unrealistisch heute genau zu sagen, wann der Zeitpunkt der Fertigstellung ist. Parallel wird das Bestandsbauwerk durch die Deutsche Bahn instandgesetzt.

#### **4.4. Korridor Bestand West & Ost**

---

#### 4.4.1. Darstellung der Planung

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Björn Meyer erläutert zunächst den Planungsstand mit einem Brückenbauwerk im Korridor Bestand West. Hier wird eine Trassenführung unmittelbar westlich bzw. nordwestlich des Bestandsbauwerkes geplant. Der Vorteil wäre, dass wesentliche derzeitige Verkehrsbeziehungen weiterhin abgewickelt werden könnten.

Die Weiterführung in Richtung Norden ist etwas komplizierter. Das bestehende Bauwerk über den Elbe-Lübeck-Kanal und die Hafenstraße würden nicht mehr als Bundesstraße B209 genutzt werden. Stattdessen wird eine Trassenführung am nördlichen Rand des Gewerbegebietes mit Anbindung an die B 5 untersucht. So entstünde ein neuer Knotenpunkt, der den Verkehr führen würde. Wegen der Höhenlage der B 5 müssten gewisse Anforderungen an die Steigung berücksichtigt werden.

Björn Meyer erläutert anhand des Höhenplans, dass ein Überführungsbauwerk über die Elbe gebraucht wird, wo die Anforderungen aus der Schifffahrt zu berücksichtigen sind. An der Südseite ist mit recht steilen Rampen in einem Neigungsgrad von ungefähr 4 Prozent und im nördlichen Bereich in Richtung des Knotenpunkts mit dem alten Bahnhof und der B 209 mit einem Neigungsgrad von 2,2 Prozent Steigung zu rechnen. Eine weiteres Überführungsbauwerk mit hohen Dämmen ist über die Bahnstrecke zu planen, welches auf der Seite des Gewerbegebietes wieder auf Geländenniveau gebracht werden muss.

Björn Meyer beschreibt anschließend die Planungssituation auf der Ostseite des bestehenden Brückenbauwerkes, wo Linienvarianten mit sowohl Brücke, Absenktunnel als auch Bohrtunnel untersucht werden sollen. Die Zahl der Varianten ist durch mehrere miteinander kombinierbare Teil-Lösungen relativ groß.

---

Bei der in der Veranstaltung vorgestellten Linienvariante wird eine höhere und längere Brücke als das bestehende Bauwerk benötigt, weil die neue Brücke zusätzlich zur Elbe die vorhandene Bahnstrecke in Hohnstorf überqueren muss.

Die Anbindung der B 209 erfolgt in Höhe des Industrie- und Gewerbegebietes an die B5. Das bestehende Brückenbauwerk über den Elbe-Lübeck-Kanal kann über die B5 genutzt werden. Aufgrund der Überführung der Bahnstrecke in Hohnstorf liegt die Gradienten bei ca. 12 bis 15 Meter über dem normalen Gelände und hat eine Längsneigung von ca. 4%, um an die bestehende B209 anbinden zu können. Weiterhin sind die Querung des Elbdeiches Süd und Nord, die Elbe mit dem schiffbaren Wasserstand und die lichten Höhen zu berücksichtigen. So ergibt sich insgesamt ein relativ hohes und langes Brückenbauwerk.

Björn Meyer erläutert den Höhenplan und verweist auf die Länge des gesamten Brückenbauwerks von 1800 Metern, mit den Feldweiten von 30 bis 130 Meter.

Björn Meyer stellt die Querungsvariante Absenktunnel im Korridor Bestand Ost vor. Der Tunnel mit der hierfür notwendigen Baugrube kann nicht unmittelbar parallel zum Bestandsbauwerk gebaut werden und wird deshalb abgerückt. Der Knotenpunkt zur Anbindung an die B 209 in Hohnstorf kann weiterhin genutzt werden. Auf der Nordseite der Elbe würde die Trassenführung parallel zum Gewerbegebiet geplant.

Björn Meyer zeigt den Höhenplan und erläutert, dass ein kompaktes, 1500 Meter langes Tunnelbauwerk, welches sich aus Absenktunnel und Tunnel in offener Bauweise zusammensetzt, geplant wird. 500 Meter lange Trogstrecken sorgen dafür, dass die Trasse wieder komplett auf das Geländeniveau geführt wird.

Björn Meyer erläutert eine Bohrtunnelvariante im Korridor Bestand Ost. Sie verläuft relativ dicht am Bestandsbauwerk - in Teilen auch in offener Bauweise mit 800 Metern - und hat eine Gesamtlänge von 2300 Metern, zzgl. einer Trogstrecke von ca. 600 Metern. Alle Schutzgebiete werden unterquert. Der Höhenplan zeigt die Bauart des Bohrtunnels. Neigungen von 3 Prozent sind vorgesehen.

---

Britta Lüth erläutert, warum nur ausgewählte Trassenvarianten im Detail – hier am Beispiel des Gewerbegebietes – vorgestellt wird. Natürlich werden auch andere Varianten, bspw. um das Gewerbegebiet herum und entlang des Deichs, geprüft. Allerdings reiche die Zeit im Rahmen dieser Informationsveranstaltung für eine komplette Darstellung aller Varianten nicht aus.

#### **4.4.2. Fragen und Antworten**

Frage aus dem Chat: Bei der Planung im Korridor Bestand West würde der Güterverkehr also weiterhin so laufen, wie er ist? Alle LKW durch Hohnstorf B 209 und Lauenburg B 5?

Britta Lüth: In der Tat wäre es bei einer Linienvariante in der Nähe der Bestandsbrücke so, dass Hohnstorf nicht entlastet werden würde. Bei der B 5 durch Lauenburg wird zusätzlich zu der Querung im Ostkorridor die Nord-Umfahrung von Lauenburg mitbetrieben. Dementsprechend würde Lauenburg eine Entlastung erfahren und Hohnstorf nicht.

Frage aus dem Chat: Warum kann die Bahn in der Variante Bestand Ost in Hohnstorf nicht unterquert werden? Die Bahn verläuft doch dort relativ hoch.

Bernd Meyer: Wenn wir die Bahntrasse unterqueren würden, würden wir nicht mehr die lichte Höhe oberhalb der Elbe erreichen. Wir hätten eine Kombination zwischen einer Tieflage im Bereich der Bahnstrecke und einer Hochlage im Bereich der Elbquerung, die wir nicht realisieren können.

Fragen aus dem Chat: Inwieweit ist das neue Baugebiet Adorf-Lüchow-Weg in Hohnstorf berücksichtigt?

Björn Meyer: Wir haben grundsätzlich alle Baugebiete berücksichtigt, die in veröffentlichten B-Plänen enthalten sind. Diese haben wir übernommen und werden sie auch entsprechend berücksichtigt. Diesen Stand gleichen wir im Laufe der Planung auch

---

weiterhin ab, so dass der aktuelle Stand der Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung berücksichtigt wird.

Frage aus dem Chat: Wo wollen Sie bei der innerörtlichen Lage die benötigten Flächen für einen Tunnel in Hohnstorf herholen?

Britta Lüth: In der Tat wird es so sein, dass wir in den Bereichen in Hohnstorf hinter den Tunnelportalen insbesondere beim Bohrtunnel Flächenbedarfe haben werden. Wir werden da z. B. im Bereich des Sportplatzes in Konflikte kommen. Das ist uns bewusst. Das ist aber auch eine Abwägung: Wo genau landen die Portale? Wo genau werden die Einrichtungsflächen sein? Um möglichst alle Nutzungen bestmöglich zu schonen, als auch die Natur, aber es wird Beeinträchtigungen geben. Das ist bei diesen Baumaßnahmen leider immer der Fall.

Frage aus dem Saal: Zunächst ein kleines Kompliment: Ich verstehe sehr viel anhand Ihrer Darstellung. Danke dafür. Wir reden von einem Mobilitätsverbund und Straßenverkehr. Wir haben doch in Lauenburg eine Art Goldstück. Das ist der Bahnhof Lauenburg. Diesen Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe hier in dieser Region umgehen wir mit all den Brückenvarianten, die wir westlich von Lauenburg davon machen. Damit können wir diesen Punkt für Lauenburg und für unsere Gegend überhaupt nicht aufwerten.

Es sollte unser Anliegen sein, dass wir da anders vorgehen. Insofern käme für uns vom BUND nur eine Brückenvariante im Bereich des Bahnhofs mit direkter Anbindung infrage. Wenn die Hohnstorfer zukünftig zum Bahnhof mit dem PKW fahren wollen, müssen sie sonst eine Riesen-Schleife fahren. Vielleicht wird für Fußgänger und Radfahrer ein direkter Weg noch überbleiben. Wir werden in Zukunft mit Sicherheit Busse, die aus der Richtung Lüneburg kommen, auch im Bahnhof Lauenburg enden lassen wollen und nicht vor der Eisenbahnbrücke. Wir werden also einen Mobilitätsverbund bekommen.

Der nächste Punkt: Die Bahnstrecke wird in Zukunft einen Halbstundentakt haben. Auch da wird aufgewertet, und wir entfernen uns davon, wenn wir Brückenvarianten im Westen nehmen. Wir vom BUND haben uns für eine Brücke an dieser Stelle entschieden. Die

---

Naturschutzgegebenheiten (z.B. Brenndolde) sind lösbar. Das wissen wir von unseren Fachleuten. Wenn ich an Lauenburg denke, schätze ich, dass diese Variante auch am schnellsten gebaut werden könnte. Lauenburg braucht eine Entlastung.

Britta Lüth: Die Situation ist richtig dargestellt. Wenn wir Ortsumgehung und Querung westlich planen, wäre der Lauenburger Bahnhof in der Tat nur durch einen Umweg anzuschließen. Beim Bestandskorridor würden wir entsprechend mit anschließen können.

Frage aus dem Saal: Wir vom BUND hatten uns mit einem Vorschlag beteiligt. Es wurde uns zugesichert dies abzuprüfen. Wir hatten eine Brücke oder einen Brückenneubau nah der jetzigen Brücke propagiert und die Anbindung an die B 5 über den bestehenden Deich, um das Industriegebiet und die Kläranlage in Verbindung mit dem neuen Deichbau vorgesehen. Jetzt sehe ich diese Linienführung für die Anschlussstelle nördlich vom Industriegebiet mit zwei rechtwinkligen Richtungsänderungen. Ich habe mir früher sagen lassen, dass man das nicht haben will, weil das erstens unverträglich ist und zweitens Stau generieren würde. Nun haben Sie hier diese, für mich sehr überraschende Linienführung gewählt.

Britta Lüth: Nein, wir haben diese Linienführung noch nicht gewählt. Wir stellen nur diese Variante da, weil wir hier aus Zeitgründen nicht alle Varianten darstellen können. Wenn Sie sich die Gesamtübersicht, die wir online zur Verfügung stellen werden, anschauen, werden Sie feststellen, dass die Variante, die Sie gerade beschrieben haben - westlich des Bestands mit Weiterführung über den Deich und Anbindung östlich vom Gewerbegebiet—ebenfalls mit betrachtet wird. Eine Variante mit direkter Umfahrung des Gewerbegebiets haben wir auch untersucht. Nur können wir heute nicht alle Varianten im Detail vorstellen. Aber gerne können wir da weiter ins Gespräch kommen und das im Detail mit Ihnen besprechen.

Nachfrage aus dem Saal: Aber die Frage ging in die Richtung, warum eine solche Streckenführung überhaupt in Betracht gezogen wird, wenn Sie mit so einem Doppelknick versehen ist, was man aus verkehrstechnischen Gründen eben eigentlich doch nicht so haben will.

---

Britta Lüth: Wir haben diese Variante miteinbezogen, weil sie das bestehende, alte Industriegleis, das nicht mehr genutzt wird, mitnutzen würde. Wenn da schon eine versiegelte Verkehrsfläche ist, könnte man aus der Schiene eine Straße machen, um weitere Eingriffe zu minimieren. Tatsächlich muss man sich die Knotenpunkte im Detail anschauen, damit es nicht unfallträchtig ist. Da haben Sie völlig recht.

Frage aus dem Saal: Diese Absenkvvariante in Hohnstorf halte ich persönlich von der Umsetzung her für höchst problematisch und nicht darstellbar. Die Brückenvarianten, ob jetzt westliche oder östliche Variante, führen allein schon durch die Überbauung der Bahntrasse zu einem enorm großen Bauwerk durch den gesamten Ort. Schon jetzt trennt das Bauwerk den Ort und die Trennung würde dadurch nochmals deutlich mehr werden.

Wir reden auch über Ortsumfahrungsvarianten und über potenzielle Entlastung. Aber die einzigen die hier momentan belastet werden, sind tatsächlich die Anwohner in Hohnstorf. Und gerade diese Brückenvarianten westlich und östlich halte ich für extrem problematisch. Wenn man kreativ nachdenkt, ist meines Erachtens die Bohrtunnelvariante die einzige, die hier funktioniert.

Anmerkung aus dem Saal: Ich habe zwei Anmerkungen. Ich kann als Bürger den Bahnhof in Echem benutzen. Ich muss nicht nach Lauenburg. Und zweitens: Beide Brückenvarianten im Bereich der jetzigen Bestandsbrücke, also westlich und östlich, führen direkt durch bebauten Gebiet im Gegensatz zu allen anderen Varianten, die hier vorgestellt wurden.

Frage aus dem Chat: Wann ist der Transitverkehr durch Lauenburg abgestellt?

Britta Lüth: Wenn die Ortsumgehung Lauenburg Nord fertiggestellt ist.

## **4.5 Korridor Ost**

### **4.5.1 Darstellung der Planung**

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

---

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Björn Meyer stellt zunächst eine mögliche Brückenvariante östlich von Hohnstorf mit Anschluss an die L 219 vor. Schutzgebiete werden südlich und nördlich der Elbe überquert, die Linie führt südlich um das Industrie- und Gewerbegebiets herum, mit einem Anschluss an die B 5.

Björn Meyer erläutert das Brückenbauwerk im Höhenplan. Maßgebend sind die Höhen über den Deichanlagen und dem schiffbaren Wasserstand der Elbe. Zurzeit sind Rampen von 4 Prozent auf beiden Seiten geplant. Das sind die ungefähren Neigungen, die jetzt auch im Bestandsbauwerk vorhanden sind. Es ist eine Brücke mit einer Länge von 1800 Metern vorgesehen, um die eingedeichten Bereiche, die Elbe und Schutzgebiete zu überqueren, mit Anschluss an die L 219 im Süden und an die B 5 im Norden.

Björn Meyer erläutert anschließend eine Absenktunnelvariante im Korridor Ost. Sie verläuft etwas abgesetzt von der Ortslage, in dem Fall vom Ortsteil Sassendorf und unterquert die FFH- und Vogelschutzgebiete, sowie den eingedeichten Elbbereich. Das Tunnelbauwerk hat in dem Bereich eine Länge von ungefähr 1000 Metern, weil das Geländenniveau beidseitig der Elbe sehr flach ist. Die Trogbereiche sind relativ lang und würden sich jeweils anschließen. Der Tunnel kann hier in offener Bauweise außerhalb des Elbquerschnitts entsprechend hergestellt werden.

Björn Meyer erläutert abschließend die Bohrtunnelvariante im Korridor Ost, deren Linienführung der Absenktunnelvariante ungefähr entspricht. Der Bohrtunnel wird in Teilen auch hier in offener und geschlossener Bauweise durchgeführt, an den die Trogstrecken beidseitig anschließen. Ein Anschluss an die L 219 im Bereich Hohnstorf ist vorgesehen, genauso wie im nördlichen Teil der Anschluss an die B 5 östlich des Gewerbegebietes. Björn Meyer sagt, dass bei den Varianten Ost keine Entlastung für Hohnstorf entsteht und dies bei der Abwägung aller Varianten zu berücksichtigen ist.

Björn Meyer erläutert den Höhenplan im Korridor Ost und die deutlich größere Tiefe unterhalb der Elbe im Vergleich zum Absenktunnel. Die aufsteigenden Bereiche haben eine Neigung von 3 Prozent. Die Länge des Tunnels beträgt insgesamt 1900 Meter, wovon ungefähr 850 Meter auf die offene Bauweise und 1050 Meter auf die geschlossene

---

Bauweise entfallen. Ca. 600 Meter lang sind die Trogstrecken, die sich beidseitig anschließen.

#### **4.5.2 Fragen und Antworten**

Frage aus dem Saal: Sie haben ja viele Stimmen hier schon zur Situation gehört, wie sie sich in Hohnstorf darstellt. Ich habe viel Verständnis dafür, dass Lauenburg natürlich einiges an Entlastung haben möchte. Das können wir gut nachvollziehen. Aber auf die billige Art zu sagen, dass es dann an anderer Stelle Belastungen gibt, scheint vielen offensichtlich sehr egal zu sein. Wir werden eine Menge auf südlicher Seite verständlicherweise auch nicht akzeptieren können.

Ich frage mich, durch welche Gebiete sie dort gegangen sind. Sie gehen mitten durch Bebauungen. Sie sprachen davon, dass es keine Entlastung in Hohnstorf für uns geben wird. Das wird nicht nur nicht eine Entlastung, das wird eine ganz erhebliche Belastung. Sie kehren das Blatt um. Sie würden mit so einer Variante den gesamten Bundesstraßenverkehr durch gesamte Teile der Gemeinde Hohnstorf führen. Es ist eine völlige Umkehr der Verhältnisse. Sie haben es eingangs gesagt: Sie müssen alle Varianten prüfen. Na gut, nehmen wir es hin. Aber ich muss Ihnen sagen: Das, was sich östlich dieser Strecke abspielt, ist kaum in irgendeiner Weise zu akzeptieren. Ich frage mich: Wenn Sie Lücken dort ausgemacht haben, wie groß die eigentlich sein müssen?

Britta Lüth: Die tatsächliche Breite der Brücke wird ungefähr 15 Meter sein. Mit Inanspruchnahme durch den Bau sind es dann 30 Meter. Wir sind beide Bereiche mit dem Team auf beiden Seiten komplett abgegangen. Sie haben recht: Das sind Beeinträchtigungen für Hohnstorf auf jeden Fall. Die werden auch entsprechend eingestellt in die Variantenabwägung. Das übersehen wir nicht. Was für die eine Gemeinde gut ist, kann für die andere Gemeinde schlecht sein. Was für die Menschen gut ist, kann für die Natur schlecht sein. Wir müssen abwägen, Kompromisse finden und versuchen, das Beste daraus zu machen. Wir untersuchen und machen das gemeinsam mit den Kollegen aus Niedersachsen. Wir sind im Auftrag des Bundes unterwegs und müssen ein abgängiges Bauwerk ersetzen. Ich glaube, es ist positiv, dass wir regionales

---

Know How einsetzen und nicht von einer ganz fremden Stelle planen, sondern uns hier vor Ort auskennen.

Nachfrage aus dem Saal: Ich vermisste eine Auseinandersetzung mit dem tatsächlichen Bestand der heutigen Linie. Da haben Sie ganz zu Anfang in einer Veranstaltung gesagt, dass es technisch unmöglich ist. Ich glaube Ihnen das ehrlich gesagt so nicht. Das kann ich mir nicht vorstellen, dass man das mit Übergangsbauwerken nicht technisch lösen und sehr wohl auf der Linie bleiben kann. Ohne jetzt den Ball zurückzuspielen und zu sagen: Soll Lauenburg doch in der Weise belastet bleiben, wie es heute ist. Das ist unser Anspruch auf niedersächsischer Seite ganz sicherlich nicht. Ich weiß, dass es schon lange Planungen gibt, die die Entlastung für Lauenburg auch herbeiführt.

Britta Lüth: Dann haben wir das offensichtlich immer noch nicht gut genug dargestellt. Ich versuche es noch mal: Tatsächlich können wir an Ort und Stelle die Bundesstraßenverbindung nicht über mehrere Jahre unterbrechen. Dieses Thema werden wir in der Verkehrsuntersuchung nochmal aufbereiten. Wenn wir uns denn einig sind, dass wir in der Bauzeit eine Straßenführung daneben brauchen, hat diese Behelfsbrücke nicht weniger Eingriffe als eine dauerhafte Brücke. Deswegen haben wir da keine Vorteile. Wir nehmen den Punkt gerne noch mal mit und bereiten diese für die nächste Öffentlichkeitsveranstaltung gerne auf.

Statement aus dem Saal: Dann sagen Sie mir, welche Eingriffe das sind.

Britta Lüth: Wenn richtig ist, dass man während einer Bauzeit das bestehende Bauwerk bei rollendem Straßenverkehr nicht ertüchtigen kann, brauchen wir eine Behelfsbrücke. Diese Behelfsbrücke hat dann die gleichen Abmessungen, die gleichen Pfeiler, die gleichen Dammstrecken wie die endgültige Brücke, die danebenliegt.

Statement aus dem Saal: Für eine gewisse Zeit.

Britta Lüth: Ja. Trotzdem baut man daneben dann das neue Bauwerk und hat immer diese Beeinträchtigungen, zumindest ob man nun in die Bebauung oder in die Natura 2000-Gebiete eingreift. Man hat - ich sage mal - fünf Jahre Bauzeit und in dieser Zeit diese Beeinträchtigungen.

---

Statement aus dem Saal: Ich wollte nur raushören, inwieweit Flora, Fauna und der Mensch dabei eine Rolle spielt. Ich glaube, das kommt hier auch ganz erheblich zu kurz.

Britta Lüth: Das hatten wir beim letzten Mal vorgetragen. Wir hatten ihnen mitgegeben, dass wir das Schutzgut Mensch, Wohnen und Erholen genauso tiefenscharf untersuchen wie die Natura 2000-Gebiete. Der Mensch kommt bei uns nicht zu kurz. Definitiv nicht.

Frage aus dem Saal: Wie weit sind die Kostenfaktoren nachher entscheidend? Der Tunnel wird ja teurer als eine Brücke sein. Wo sind die Grenzen in der Entscheidung?

Britta Lüth: Die Grenzen der Entscheidung sind momentan sehr fließend. Die Rechtsprechung ist im Fluss. Richtig ist, dass früher mal 30 Prozent Mehrkosten genannt wurden. Inzwischen geht es darum, wie der Schutzzweck ist, was tatsächlich geschützt und erreicht werden kann. Es geht um die Schwere der Beeinträchtigungen sowohl für den Menschen als auch die Natur. Dann wird die Wirtschaftlichkeit als Kriterium entgegengesetzt. Es gibt keine festen Margen mehr und sehr unterschiedliche Gerichtsurteile. Die Frage ist immer, wie schwer der Eingriff ist. Wenn wir über den Verkehr und die Lärmauswirkungen reden, stellt sich auch die Frage: Wie sind die Beeinträchtigungen?

Frage aus dem Saal: Eine Frage zum Tunnelbau: Sind Probebohrungen gemacht worden, um zu ermitteln, ob der Untergrund qualitativ ausreichend ist?

Britta Lüth: Wir haben erst mal alle vorhandenen Unterlagen gesichtet - auch die der entsprechenden Fachbehörden für Geologie. Wir haben in der Elbe noch nicht erneut gebohrt. Das wird man noch machen. Aber man muss ganz klar sagen: Bei diesem Durchmesser einer kleinen Bundesstraße, ist technisch inzwischen nahezu alles möglich.

Frage aus dem Chat: Ist das Landesbauamt Niedersachsen beteiligt?

Thomas Waldner: Ja, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist zuständig und beteiligt und auch heute hier anwesend.

---

Frage aus dem Chat: In Sassendorf und Bullendorf läuft doch eine Pipeline. Da planen Sie einen Tunnel?

Björn Meyer: Wir haben sicherlich in allen Bereichen Leitungsumverlegungen zu beachten, Kosten zu ermitteln und in den Abwägungsprozess der Variante Ost zu integrieren. Deswegen ist es jetzt so wichtig, diese Variante jetzt zu prüfen, um einfach festzustellen, ob diese Variante besser oder schlechter ist als eine andere Variante.

## **4.6. Korridor Nord**

### **4.6.1. Darstellung der Planung**

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Björn Meyer stellt zunächst dar, dass die Nord-Umgehung von Lauenburg ein eigenes Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan ist, um eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Lauenburg im Zuge der B 5 und im Zuge der B 209, die die Ortsumgehung verknüpft und für einen Verkehrsabfluss Richtung Schwarzenbek sorgt, zu erreichen. Das gleiche gilt für Schnakenbek. Auch hier gibt es eine Ortsdurchfahrt mit einer Wohnbebauung, die durch die Nord-Umgehung umfahren wird. Der Anschluss der Nord-Anbindung erfolgt im Westen von Schnakenbek. Der relativ langgezogene Nord-Korridor nimmt alle Straßen, die radial auf Lauenburg bzw. auf Schnakenbek weg- oder zulaufen, auf, bündelt die Verkehre und führt um die Ortslagen herum Richtung Hamburg bzw. Geesthacht und in Richtung Osten nach Boizenburg mit einer Fortsetzung Richtung Berlin.

Der Korridor wurde umwelttechnisch untersucht. Die entsprechenden Gutachten wurden bei der vergangenen Informationsveranstaltung vorgestellt. Die Abstände zu den bestehenden Wohngebieten werden genauso wie die entsprechenden Umweltschutzbelange berücksichtigt.

---

Es gibt im Nord-Korridor mehrere Trassenvarianten. Björn Meyer stellt eine Trassenvariante, die relativ von der Ortslage Buchholz abgerückt ist, vor und zeigt die Darstellung in einer Luftbild-Karte. Der Bereich der Buchhorster Berge zeichnen sich markant im Höhenprofil ab. Mit einer 4,5 prozentigen Neigung ist zu rechnen. Es gibt aber auch flachere Verläufe. Bestehende Brücken und Bauwerke, zum Beispiel das Bauwerk an der L 158, werden berücksichtigt, um günstige Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Es wird tendenziell so sein, dass die Nord-Umgehung planfrei geführt wird.

#### **4.6.2. Fragen und Antworten**

Frage aus dem Saal: Ich bin 77 Jahre alt und vermute mal, dass ich diese Nord-Umgehung nicht mehr miterleben werde. Ich schätze mal 50 Jahre bis zur Fertigstellung. Liege ich mit meiner Einschätzung richtig?

Britta Lüth: Ich glaube nicht, dass Sie da richtigliegen.

Frage aus dem Saal: Wie lange ist die Elbbrücke nach der Ertüchtigung noch für den Kfz-Verkehr freigegeben?

Britta Lüth: Die Deutsche Bahn ist in den Entzügen der Nachberechnung. Es gab eine Sperrung der Brücke für eine Probelastung, Dehnungsstreifen wurden angeklebt und eine spezifizierte Last aufgebracht. Die Ergebnisse fließen in die Nachberechnung ein. Ein Endergebnis gibt es noch nicht.

Nachfrage aus dem Saal: Das würde bedeuten, dass wir auf ungewisse Zeit weiterhin den Straßenverkehr haben und Sie hätten völlige Freiheit bezüglich der Planungs- und Durchführungszeit. Ist das richtig?

Britta Lüth: Wir gehen nicht davon aus, dass die Brücke für den Kfz-Verkehr nicht mehr nutzbar wäre. Wir rechnen mit drei Monaten Sperrzeit für die Instandsetzungsarbeiten. Danach wird die Brücke wieder für den Straßenverkehr normal nutzbar sein.

---

Nachfrage aus dem Saal: Aber es muss doch irgendwo eine schriftliche Vereinbarung geben sein, wo es heißt, die Brücke ist noch für die nächsten 20 Jahre für den PKW und für den Kfz-Verkehr nutzbar oder nicht? Denn danach richtet sich ja auch die Geschwindigkeit, wie sie die Brücken- oder Tunnelvarianten durchführen müssen.

Britta Lüth: Genau. Das wird das Ergebnis der Nachberechnung sein, die noch nicht ganz abgeschlossen ist. Dann wird rauskommen, in welchem Jahr die Brücke abgängig ist oder wann sie gegebenenfalls weiter eingeschränkt werden muss.

Anmerkung aus dem Saal: In der letzten Zeit verzeichnen wir eine erhebliche Zunahme von Güterlastverkehren. So geschwächt kann die Brücke eigentlich gar nicht sein, dass sie für den Straßenverkehr nicht so lange nutzbar ist, bis die neue Straßenquerung fertig ist.

Britta Lüth: Natürlich ist unser Ziel, dass die neue Brücke fertig ist, wenn die alte Brücke abgängig ist. So wird das Ganze zwischen uns und der Deutschen Bahn koordiniert.

Frage aus dem Saal: Sie haben am Anfang gesagt, dass bei einer Tunnel-Lösung kein Rad- und Fußweg vorgesehen ist und dass ein Shuttle-Verkehr stattfinden könnte. Gibt es so was in Deutschland schon? Und ist das erfolgreich? In meinen Augen brauchen sie auch einen Versorgungstunnel. Da kann man auch einen Rad- und Fußwegtunnel dransetzen. Zum anderen möchte ich mal wissen: Berücksichtigen Sie auch den Eisgang bei den Brücken? Denn jede Brücke, die nicht gebaut wird, verhindert Eisversatz und Hochwasser. Wenn die Eisenbahnbrücke erneuert wird, kann dann nicht in Zusammenarbeit mit der Bahn ein vernünftiger Rad- und Fußweg entstehen?

Britta Lüth: Wir untersuchen auch eine Führung von Fußgänger- und Radverkehr im Tunnel, aber auch Shuttle-Lösungen. Shuttle dieser Art gibt es schon, zum Beispiel beim Herrentunnel in Lübeck. In der Tat sind wir auch in Gesprächen mit der Deutschen Bahn, ob der Fußgänger- und Radverkehr auch auf einer Bahnbrücke weitergeführt werden kann. Wir würden sogar je nachdem, wo eine neue Querung liegt, soweit denken wollen, ob auch ein ÖPNV gegebenenfalls dort mitgeführt werden kann. Das muss man aber dann im Gespräch weiter klären und ermitteln. Die Herausforderung wird sein, dass ein Baulastträger dafür gefunden werden muss. Wenn es eine ganz andere Lage für den

---

Fußgänger- und Radverkehr wäre, würde vermutlich der Bund die Baulast dieser Querung nicht übernehmen. Da muss man in die Gespräche einsteigen. Das würden wir dann tun.

Frage aus dem Saal: Der Steilhang bei Buchhorst ist von seiner ökologischen und landschaftsästhetischen Wertigkeit nicht weniger wichtig als die Steilhänge an der Elbe. Darauf muss entsprechend Rücksicht genommen werden. Meine Frage: So wie ich Ihre Trasse dort sehe, geht diese mitten durch den Abstellplatz am Elbe-Lübeck-Kanal. Wie werden Sie mit diesem Platz umgehen? Wird er verlegt und werden dann entsprechende Schäden in der Landschaft verursacht? Ist er für die Stadt Lauenburg vielleicht doch nicht so wichtig ist, wie man das immer so denkt.

Britta Lüth: Die Frage muss man detailliert betrachten. Das kann ich Ihnen heute nicht sagen. Wir haben noch eine weitere Trasse in dem Bereich, die näher an der Bebauung liegt. In der Tat ist uns bewusst, dass diese Buchhorster Berge hoch wertvoll sind. Im Bedarfsplan ist an dieser Stelle ein großes Bauwerk vorgesehen. Das werden wir sicherlich im Weiteren auch im Nord-Korridor noch mal prüfen.

## **5. Abschließende Fragen und Antworten und Ausblick.**

Thomas Waldner fragt nach allgemeinen abschließenden Fragen und Antworten.

Frage aus dem Saal: Dieser Brückenbau basiert - hoffe ich - auf ein Verkehrsfluss-Diagramm. Haben Sie schon Unterlagen, wie sich der Verkehr Nord, Süd, Ost, West und wie in den nächsten zehn Jahren sich entwickelt? Bezüglich auch LKW, Verkehr und PKW?

Thomas Waldner: Das wird Thema unserer nächsten Informationsveranstaltung sein.

Britta Lüth: Genauso sieht es aus. Wir werden hier gleich im Anschluss noch da sein. Auch die Umweltgutachter sind dabei. Wenn Sie ergänzende Fragen sowohl zu Umweltthemen als auch zu den Bauwerken und Streckenplanung haben, stehen Ihnen

---

mein Team und die Gutachter zur Verfügung. Außerdem laden wir Sie zu den angesprochenen Runden Tischen morgen ein.

Britta Lüth gibt einen Ausblick über die nächsten Schritte im Projekt.

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

[www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg](http://www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg)

Wir arbeiten weiter an der Optimierung der technischen Planung, der Linienführung und bleiben im Dialog mit den Umweltexperten. Schwerpunkt der nächsten Öffentlichkeitsbeteiligung, die wir momentan im November vorsehen würden, ist die Verkehrsprognose: Wie ist in welcher Variante die Verkehrsprognose? Welcher Kfz- und LKW-Verkehr ist zu erwarten? Wie sind die Haupt- und Nebenbeziehungen? Das alles würden wir in der nächsten Runde dann entsprechend vorstellen.

Thomas Waldner: Gibt es abschließende Fragen?

Frage aus dem Saal: Wird es einen Haltepunkt in Hohnstorf geben? Ist jemand von der Bahn hier und könnte eine Antwort geben?

Thomas Waldner: Ja, Patrick Rössler von der Deutschen Bahn ist hier.

Patrick Rössler: Aktuell befinden wir uns, was die Lauenburger Brücke anbelangt, noch in der Grundlagenermittlung. Von daher lässt sich jetzt noch nicht qualifiziert abschätzen, ob ein Haltepunkt in Hohnstorf gebaut wird. Das wird im Verlauf der Planung betrachtet. Ein Bahnhof in der Ausführung wird unwahrscheinlich. Wahrscheinlich ist eher ein Haltepunkt entlang der Bahnstrecke.

Thomas Waldner dankt den Beteiligten auf dem Podium, dem Bürgermeister von Lauenburg für die Gastfreundschaft, dem Publikum im Saal und im Internet für die rege Teilnahme und die sachlichen Beiträge und Fragen, dem Organisationsteam und wünscht allen alles Gute.