
PROTOKOLL

Hybride Öffentlichkeitsveranstaltung

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

29. November 2023, 17:00 Uhr bis 19:00 Uhr
Sportzentrum Hohnstorf

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

Ca. 50 Teilnehmende im Saal. Ca. 100 gleichzeitig Teilnehmende im Live-Stream.

Alle Präsentationen der Öffentlichkeitsveranstaltung sind online abrufbar unter:
www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg

Der Video-Mitschnitt der Öffentlichkeitsveranstaltung ist online abrufbar unter:
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>

Ablauf der Öffentlichkeitsveranstaltung 29. November 2023

1. Eröffnung	3
2. Verkehrsuntersuchung	3
<i>2.1 Verkehrsanalyse allgemein</i>	<i>3</i>
<i>Fragen & Antworten.....</i>	<i>4</i>
<i>2.2 Prognose Bezugsfall 2040</i>	<i>7</i>
<i>Fragen & Antworten.....</i>	<i>8</i>
<i>2.3 Planfall 1</i>	<i>9</i>
<i>Fragen & Antworten.....</i>	<i>10</i>
<i>2.4 Planfall 2 & 3</i>	<i>10</i>
<i>Fragen & Antworten.....</i>	<i>11</i>
<i>2.5 Planfall 4 & 5</i>	<i>13</i>
<i>Fragen & Antworten.....</i>	<i>14</i>
<i>2.6 Planfall 6</i>	<i>16</i>
<i>Fragen & Antworten.....</i>	<i>17</i>
3. Querschnittsableitung	21
4. Abschließende Fragen und Antworten	21
5. Ausblick	24

Eröffnung

Moderator Thomas Waldner, Geschäftsführer twkom - Gesellschaft für strategische crossmediale Kommunikation, und Britta Lüth, Bereichsleiterin Landesbetrieb Straßenbau und -Verkehr Schleswig-Holstein, begrüßen das Publikum. Thomas Waldner verweist darauf, dass die Veranstaltung im Internet übertragen wird, um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger einzubinden, stellt die Kolleginnen im Saal und im Chat vor, die die Fragen aufnehmen und an das Podium weiterleiten werden, und erläutert die Datenschutzregeln und Informationsmöglichkeiten über die Internetseite. Britta Lüth stellt die Relevanz des Schwerpunktthemas dieser Öffentlichkeitsveranstaltung „Verkehrsuntersuchungen“ heraus. Thomas Waldner stellt für die Präsentation der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen den Projektleiter Dipl.-Ing. Kristian Bock, TSC Beratende Ingenieure für Verkehrswesen Neubrandenburg, vor und übergibt ihm das Wort.

1. Verkehrsuntersuchung

2.1 Verkehrsanalyse allgemein

Die Präsentation ist online abrufbar unter www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg und nachzuschauen im Stream <https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ> ab Minute 18:20.

Kristian Bock erläutert zunächst im Allgemeinen die Verkehrsuntersuchungen und deren Bausteine Bestandsaufnahme, Verkehrserhebungen, Verkehrsanalyse 2023, Verkehrsprognose, 2040, Prognose Bezugsfall 2040, Prognose Planfälle 2040.

Kristian Bock gibt einen Überblick über den Planungsraum für die Bestandsaufnahmen und Verkehrserhebungen. Der Planungsraum bezieht sich im Kern auf die Stadt Lauenburg an der Elbe und die angrenzenden Ortschaften wie Artlenburg, Schnakenbek, Hohnstorf und Sassendorf. Die Verkehrsuntersuchung basiert auf einer sehr

umfassenden Datenerhebung. Sie beziehen Projektskizzen zu den Ortsumgehungen, statistische Daten der Dauerzählstelle, Pendlerstatistiken, Fakten zu den Verkehrsverflechtungsprognosen des Bundes 2030, Bestandsunterlagen von Ampelanlagen und Unterlagen zur Bauleitplanung ein.

Die eigenen Verkehrserhebungen wurden videobasiert und datenschutzkonform im Frühjahr 2023 durchgeführt. Gezählt wurden differenziert die unterschiedlichen Verkehrsarten wie PKW, LKW und Busse. Diese Zählungsart ist auch für die lärmschutz- und klimaschutztechnischen Maßnahmen relevant. Die Zählraten wurden dann in der Verkehrsanalyse auf Ganzjahreswerte übertragen. Der Untersuchungsraum wurde in ein digitales Verkehrsnetzmodell mit klassifizierten und sonstigen verkehrswichtigen Straßen sowie deren Verknüpfungspunkten überführt und in 34 Verkehrszellen unterteilt.

Kristian Bock erläutert den Durchgangsverkehr auf einer Karte. Die weiteren Komponenten für die Verkehrsmodellierung sind die Betrachtung des Binnen-, Ziel- und Querverkehrs. Hier wurden statistische Daten wie Einwohner*innen-Zahl, Arbeits- und Parkplätze berücksichtigt. Am Ende ergibt sich eine Gesamtbeurteilung der verkehrlichen Belastung im Jahr 2023, dem Analysejahr.

Die Verkehrsprognose bezieht sich auf den Prognosezeitraum 2040. Für die Prognose wird im Untersuchungsraum Lauenburg/Hohnstorf für den gebietsfremden, sog. Durchgangsverkehr, eine Zunahme des Gesamtverkehrs um 21 Prozent und des Schwerlastverkehrs um zirka 40 Prozent eingestellt. Diese Daten gelten vorbehaltlich der Ergebnisse der neuen Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes, die voraussichtlich 2024 veröffentlicht werden wird. Bei der Prognose für den gebietsbezogenen Verkehr wird eine Zunahme des PKW-Verkehrs um zwei Prozent und einer Zunahme des Schwerverkehrs um 18 Prozent zu Grunde gelegt. Auch Daten aus der Bauleitplanung wurden berücksichtigt.

Fragen & Antworten

Frage aus dem Saal: Sind bei den Verkehrsuntersuchungen die feste Fehmarnbeltquerung und die zu erwartenden Verkehrszuwächse einberechnet?

Britta Lüth: Wir erwarten keine großen Zuwächse des PKW-Verkehrs durch die feste Fehmarnbelt-Querung. Größer sind die Zuwächse im Schienenverkehr. 10.500 Kfz erwarten wir täglich von der Festen Fehmarnbeltquerung, die sich auf der A1 in unterschiedliche Zielverkehre trennen. Der Einfluss auf die Elbquerung Lauenburg/Hohnstorf mit Ortsumgehungen ist somit sehr gering.

Anmerkung aus dem Saal: Ich bin mir nicht sicher, ob ihre Verkehrszählungen richtig sind, denn zum Zeitpunkt der Zählung war die B 404 Höhe Bargteheide gesperrt. Ich erinnere mich an die erste Öffentlichkeitsveranstaltung, auf der die beiden Verkehrsminister von Schleswig-Holstein und Niedersachsen dargestellt haben, dass die neue Elbquerung für die wirtschaftliche Entwicklung beider Länder von großer Relevanz ist und sie mit einer Verkehrszunahme rechnen. Hinzu kommt der Ausbau der A 21. Wenn ich LKW-Fahrer wäre, aus Skandinavien mit der Fähre in Kiel oder in Travemünde ankomme, würde ich mich nicht auf die A 1 begeben und dort in Hamburg im Stau stehen, sondern die A 21 nehmen, hier im Bereich Lauenburg über die Elbe und dann in Soltau Ost auf die A 7 fahren. Das heißt: Ich erwarte, dass auch wegen der wegfallenden Gewichtsbeschränkung für den Schwerlastverkehr auf der neuen Elbquerung es zu einer erheblichen Zunahme des Schwerlastverkehrs hier bei uns in Lauenburg kommen wird.

Britta Lüth: Wir haben auf Verkehrswerte der Dauerzählstelle seit 2009 zurückgegriffen. Wir wissen, dass Straßenbaumaßnahmen und auch andere Faktoren wie die Corona-Pandemie auf die jetzige und zukünftige Entwicklung der Verkehrszahlen Einfluss haben. Deshalb versuchen wir, diese durch die Dauerzählstellen entsprechend immer zu korrelieren und laufend entsprechend zu bewerten. Wenn Sie nachverfolgen, welche Prognose-Mehrbelastungen durch den Schwerverkehr wir hier unterstellt haben - einmal im Binnenverkehr die 18 Prozent und dem überregionalen Verkehr um die 40 Prozent – dann ist das natürlich ein Sprung. Wir werden die verbundenen Auswirkungen genau betrachten: Lärmbelastungen, Luftschadstoffbelastung, Verkehrssteigerung – auch bedingt durch die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Raum. 40 Prozent mehr Schwerverkehr als Durchgangsverkehr sind eine erhebliche Steigerung.

Ergänzung aus dem Saal: Bei den 40 Prozent ist ja die Ausgangsgröße - ob kleiner oder größer - entscheidend.

Britta Lüth: Wir berufen uns auf die tatsächlichen Zählungen. Der Güterverkehr war in der Corona-Zeit nicht so eingeschränkt wie der PKW-Verkehr. Wir haben die Zahlen mit der Dauerzählstelle abgeglichen. Ich glaube, wir haben hier sehr realistische Werte.

Frage aus dem Saal: Inwieweit wurden die Planungen zur Elbquerung Geesthacht in Ihre Berechnungen mit einbezogen?

Britta Lüth: Für den Bereich Geesthacht und auf der B 404 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zwischen der A 1 und der A 24 ein Ausbau der B 404 zur Autobahn im vordringlichen Bedarf vorgesehen. Hier gibt es bislang nur konkrete Planungen im Bereich des Autobahnkreuzes Bargtheide. Dort wird man die Planungen noch aufnehmen müssen. Der Bereich von der A 24 über die Landesgrenze ist im weiteren Bedarf mit Planungsrecht, also zeitlich etwas später gestaffelt. Die Elbquerung Geesthacht ist eine wesentliche zweite Verbindung und hat auch die höhere Verbindungsklasse. Deswegen wird in Geesthacht zukünftig sowohl eine Autobahnquerung als auch die nachgeordnete, nicht autobahnfähige, regionale Querung vorgesehen sein. In Geesthacht wird es dann also eine Doppelquerung und hier im Bereich Lauenburg/Hohnstorf eine einfache Querung im Zuge der B 209 geben.

Frage aus dem Chat: Wann wird der Transit-Schwerlastverkehr durch Lauenburg endlich gestoppt?

Britta Lüth: Das ist dann der Fall, wenn die Ortsumgehung fertig ist. Leider können wir Ihnen heute noch keinen Zeitpunkt nennen. Aber wir sind an der Planung dran und schon sehr viel weiter als in manch anderen Projekten, weil wir erkennen, dass Sie hier eine hohe Verkehrsbelastung haben.

Frage aus Saal: Welche Rolle spielt die Mobilitätswende bei Ihren Berechnungen?

Kristian Bock: Bei den Berechnungen beziehen wir uns auf die Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes. Man kann sicherlich davon ausgehen, dass die Überarbeitung dieser Prognose die Mobilitätswende mehr in den Blick nimmt. Beim Mobilitätsverhalten ist zu berücksichtigen, dass wir sowohl bei der Motorisierung als auch bei der personenbezogenen Mobilität eine gewisse Sättigung haben. Wir sehen zudem

die Bevölkerungsentwicklung. Das haben in die kleinräumige Prognose übernommen. Bei den Angebotsprognosen berücksichtigen wir, dass es z. B. trotz der angestrebten Mobilitätswende Zuwächse bei der Elektromobilität gibt, aber auch eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl mit seinen stark differierenden, regionalen Unterschieden.

Britta Lüth: Wir wissen, dass nicht mehr so viele Personen in einem Fahrzeug sitzen wie früher angenommen. Früher ging man davon aus, dass im Schnitt 2 oder 2,3 Personen in einem Fahrzeug sitzen. Heute sind es noch 1,3 Personen. Der Trend ist also leider nach wie vor: ca. eine Person pro Fahrzeug. Das wiegt den demografischen Wandel an dieser Stelle tatsächlich wieder auf, was nicht bedeutet, dass es in Zukunft nicht anders sein kann. In der bundesweiten Verknüpfungsprognose wird immer geguckt, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung und die Bevölkerungsentwicklung abbildet. Ordnungspolitische Maßnahmen wie z. B. Anreize durch ein Deutschlandticket gehen in die bundesweite Verknüpfungsprognose ein. Ergänzend: Die LKW-Maut führt dazu, dass der Güterverkehr eher auf die Schiene gedrängt wird. Wie gesagt: Noch gilt die 2030er Prognose. Es folgt die 2040er Prognose. Dann würden wir das auch nochmal validieren

Frage aus dem Chat: Wird der Ausbau der Schleuse Scharnebeck am Elbe-Seiten-Kanal bei der Planung einer neuen Elbquerung Lauenburg/Hohnstorf berücksichtigt?

Britta Lüth: Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Schleusen-Ausbau für unser Bauprojekt noch nicht relevant. Wir sind im Moment in einem Variantenvergleich. Der entspricht einem anderen Maßstab. Wir gleichen uns mit dem Maßstab an, wenn wir wissen, was die Vorzugsvariante ist und wir diese konsolidiert haben.

2.2 Prognose Bezugsfall 2040

Die Präsentation ist online abrufbar unter
www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg
und nachzuschauen im Stream
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>
ab Minute 48:30.

Kristian Bock erläutert, dass der Prognose-Bezugsfall 2040 die prognostizierten Verkehrsaufkommen ohne weitere Maßgaben auf das Bestandsnetz umlegt. Die Frage hier lautet, was passieren würde, wenn keine Baumaßnahmen getätigt würden, aber die Verkehre sich so entwickeln wie prognostiziert. Es geht dabei um den Fall ohne Ortsumgehung der B 5 und B 209. Es wäre mit einer kräftigen Verkehrszunahme zu rechnen, die gerade im innerstädtischen Bereich zu mehr Belastungen führt. Gerechnet werden muss dann dort mit bis zu 14.000 Fahrzeugen am Prognosehorizont. Der Bezugsfall wird genutzt, um in den nächsten Schritten die Planfälle bewerten zu können.

Fragen & Antworten

Frage aus dem Saal: Der Hamburger Hafen hat nicht die erwartete Wachstumsdynamik. Was heißt das für die Planung des Elbquerungsprojekts?

Britta Lüth: Die Entwicklung der Häfen ist in der bundesweiten Verkehrsverknüpfungsprognose enthalten. Die Verkehrsverknüpfungsprognose wird laufend, alle 5 Jahre überprüft, ob die Annahmen auch tatsächlich eintreten. Allerdings wird aufgrund der Besonderheit durch die Corona-Pandemie das Jahr 2035 übersprungen und das Jahr 2040 als nächste Bezugsgröße gewählt.

Frage aus dem Saal: Wie sicher sind die Prognosen? Die Köhlbrandbrücke wurde als Jahrhundert-Werk dargestellt und ist jetzt kaputt. Inwieweit fällt der Neubau der Köhlbrandbrücke mit dem Bauprojekt Elbquerung Lauenburg/Hohnstorf zusammen? Es gibt doch gar nicht so viele Elbquerungen in unserer Gegend und doch werden Verkehrszuwächse z.B. durch die Fehmarnbeltquerung, also Nord- Süd-Verkehre, aber auch Ost-West-Verkehre erwartet.

Kristian Bock: Wir treffen Annahmen auf Basis statistischer Daten z. B. aus Bevölkerungsprognosen, die ihrerseits wiederum eine Prognose sind und auf bestimmten Annahmen beruhen. Wir leiten Prognoseansätze aus überregionalen Verkehrsmodellen ab, die natürlich berücksichtigen, welche Elbquerung es gibt und in welcher Lage sie sind. Mit Blick auf die Elbquerung Geesthacht lässt sich sicherlich festhalten, dass nicht alle verkehrlichen Auswirkungen auf die Elbquerung bei Lauenburg/Hohnstorf zurückfallen. Wir haben großräumige Verkehrsmodelle im Hintergrund, die das Gesamtbild sehen, die

wir in unsere Überlegungen einfügen und einpassen. Dass der Neubau der Köhlbrandbrücke verkehrlich bis hierher nennenswert durchschlägt, würde ich in Zweifel ziehen.

Britta Lüth: Diese Prognosen sind durchaus recht verlässlich. Was bei der Köhlbrandbrücke wie bei allen anderen Brücken und eben auch Lauenburg zum Tragen kommt ist, dass man damals zum Zeitpunkt des Baus in den Prognosen die deutsche Wiedervereinigung nicht berücksichtigen konnte. Dieses Ereignis hat ganz andere Verkehre mit sich gebracht und betrifft gerade jetzt viele Brücken.

Frage aus dem Chat: Inwiefern wird das Ergebnis der Verkehrsanalyse auf die Korridor-Auswahl einen Einfluss haben?

Britta Lüth: Es wird natürlich Einfluss haben. Auf Basis der Verkehrsprognosen werden weitere Faktoren und Einflüsse wie Lärmbetrachtungen, Luftschadstoffe etc. ermittelt. Abschließend wird dargestellt wie welche Bevölkerung und Naturräume durch welche Variante belastet sind. Das ist ein maßgeblicher Punkt des Variantenvergleichs.

2.3 Planfall 1

Die Präsentation ist online abrufbar unter
www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg
und nachzuschauen im Stream
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>
ab Minute 57.30.

Kristian Bock beschreibt den Planfall 1 und zeigt zunächst die Trassenkorridore, die in der vergangenen Öffentlichkeitsveranstaltung dargestellt worden sind. Der Planfall 1.1 bezieht sich auf die Kombination aus dem Nordkorridor mit dem Korridor West und unterstellt eine Elbbrücke, die einen direkten Verknüpfungspunkt mit der B 5 erlaubt. Auf der Elbquerung sind in diesem Fall 15.000 Fahrzeuge zu erwarten, auf der B 5 westlich von Lauenburg ist mit einer Belastung von 16.000 Fahrzeugen zu rechnen. Sie nimmt nach Osten hin ein wenig ab. Im Stadtgebiet von Lauenburg gibt es deutlich geringere

Belastungen. Die Verkehrsabnahme beträgt im Stadtgebiet bis zu 12.000 Fahrzeuge. Auch die Ortslage Hohnstorf wird bei allen Westvarianten erheblich entlastet.

Der Planfall 1.2 hat dieselbe Struktur wie der Planfall 1.1. Allerdings bezieht sich dieser Planfall nicht auf eine Elbbrücke, sondern auf einen Tunnel. Bei einer Tunnelvariante ist es wegen der unterschiedlichen Höhenlagen nicht möglich, eine direkte Verknüpfung zwischen der B 5 und der Ortsumgehung und dem Elbtunnel herzustellen. Es gibt einen Zubringer, der westlich von Schnakenbek liegt, aber keine Anbindung an die B 5 in Richtung Osten. Dieser Planfall bringt mit sich, dass die Verkehrsbelastung auf der Ortsumgehung höher als im Planfall 1.1 mit einer Elbbrücke ist. Teilweise sind bis zu knapp 19.000 Fahrzeuge zu verzeichnen, was einen Belastungssprung darstellt. Dies hängt im Wesentlichen damit zusammen, dass man, um ohne Umwege auf die Elbquerung zu kommen, die Ortsumgehung nutzt. Der Tunnel hat eine höhere Verkehrsanziehung als die Brücke. Es gibt im Gegenzug eine deutliche Entlastung in den Ortslagen Lauenburg und Schnakenbek.

Fragen & Antworten

Fragen aus dem Chat: Ist der Elbe-Hochwasserschutz Lauenburg und Umland von einer neuen Elbquerung betroffen. Gibt es Synergien?

Britta Lüth: Das hat keinen direkten Bezug zum Thema heute. Wir haben auf der vergangenen Öffentlichkeitsveranstaltung den Hochwasserschutz erörtert. Wir werden alle Erkenntnisse auch zum Hochwasserschutz bei der Trassenauswahl berücksichtigen.

2.4 Planfall 2 & 3

Die Präsentation ist online abrufbar unter
www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg
und nachzuschauen im Stream
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>
ab Minute 1:06:10.

Kristian Bock erläutert den Planfall 2. Dieser Planfall befasst sich mit der Verknüpfung des Korridors Nord und Mitte-Links. Hier gibt es lediglich eine Brückenvariante. Mit der Elbbrücke ist eine direkte Verknüpfung zwischen der Nordumgehung der alten B 5 und der geplanten Elbquerung östlich von Schnakenbek vorhanden. Hinzu kommt ein Abzweiger und damit ein Zubringer zur Ortsumgehung, sodass praktisch eine Art Ortsumgehung für Schnakenbek entsteht. Die Verkehrsbelastung auf der Ortsumgehung im Nordbereich und auf der Elbquerung beträgt rund 15.000 Fahrzeuge. Auf dem Teilabschnitt der B209 zwischen der B5 und der L200 sind es nur 2400 Fahrzeuge, im Bereich der Innenstadt sind es noch ungefähr 8000 Fahrzeuge. Es gibt also eine beträchtliche Entlastung der Innenstadt von Lauenburg. Auch die Ortslage von Schnakenbek wird entlastet. Die Größenordnung entspricht dem Planfall 1.2.

Kristian Bock beschreibt den Planfall 3. Dieser Planfall bietet zwei Varianten mit Elbbrücke und -tunnel im Korridor Mitte und kombiniert mit dem Korridor Nord. Die Charakteristik bei der Brückenvariante (3.1) ist ähnlich wie beim Planfall 2: Es gibt eine direkte Verknüpfung der Elbquerung und des Zubringers zur Nordumgehung mit der alten B 5 westlich von Lauenburg sowie weitere Verknüpfungen zur alten B 5 westlich von Schnakenbek, so dass auch hier wieder der Umgehungscharakter für Schnakenberg entsteht. Außerdem gibt es eine Anbindung an die B 209 südlich der Elbe. Die Verkehrszahlen betragen in diesem Planfall wiederum knapp 16.000 Fahrzeuge auf der Ortsumgehung westlich der B 209. Die Verkehrsbelastung nimmt wie in den anderen Planfällen in Richtung Osten wieder ab.

Planfall 3.2 zeigt die gleiche Variante mit einem Elbtunnel. Es gibt keine direkte Anbindung an die alte B 5. Daraus resultiert auch hier wie im Planfall 1.2 mit Elbtunnel eine deutlich höhere Verkehrsbelastung auf der Ortsumgehung. Zwischen der B 209 aus Richtung Schwarzenbek und dem Abzweig zur geplanten Elbquerung ist mit über 18.000 Fahrzeugen zu rechnen.

Fragen & Antworten

Fragen aus dem Saal: Sind Sie in der Lage sagen zu können, ob die nötigen Grundstücke von den Anrainern bereitgestellt werden? Müssen alle Eigentümer enteignet werden? Wie lange dauert das?

Britta Lüth: Wir sind noch nicht so weit, eine Vorzugsvariante präsentieren zu können und wissen noch nicht, welche Bedarfe wir an Flächen tatsächlich haben. Zum jetzigen Zeitpunkt sind wir nicht im Besitz von privaten Flächen. Wir schauen zunächst im Variantenvergleich immer erst, wo die Straße liegen müsste, um dann zu betrachten, welche Grundstücke wie betroffen sind. Tatsächlich haben wir es bislang immer gut hinbekommen, Einigkeit mit Grundstückseigentümern zu erzielen, auch weil wir mit Gesellschaften zusammenarbeiten, die Flächen besitzen, wo Tauschmöglichkeiten erreicht werden können. Die Enteignung wäre das schlechteste aller Mittel. Das versuchen wir immer zu vermeiden. Meistens gibt es auch die Möglichkeit, in eine Besitzeinweisung zu gehen und sich später über eine Entschädigung zu einigen. Diese Angelegenheiten liegen aber sehr weit in der Zukunft.

Anmerkung aus dem Saal: Sie betrachten nur den Verkehrsfluss, aber nicht die Folgen und Kosten, z. B. wenn der Tunnel aufgrund eines Unfalls gesperrt werden muss.

Britta Lüth: Das ist richtig. Die Kosten werden nachgelagert betrachtet, weil sie z. B. auch mit Faktoren des Lärmschutzes zusammenhängen. Die Kostenermittlung ist fast einer der letzten Schritte, die man wie die Umweltfragen zu bewerten hat. Und ich würde eines revidieren wollen: Studien haben durchaus ergeben, dass Tunnel ausgesprochen sichere Infrastruktureinrichtungen sind. Unfälle in Tunneln - ggf. wegen schwerer Folgen - stehen sehr häufig in den Medien. Diese schweren Unfall-Ereignisse kommen allerdings ausgesprochen selten vor im Vergleich zu anderen Straßenverbindungen.

Frage aus dem Saal: Sie haben alle Varianten im Westen von Lauenburg präsentiert, die dort entlang der B 209 zu erheblich mehr Verkehrsbelastungen führen. Wie sollen die Menschen diese Tatsache dort akzeptieren, wo es schon heute dort erhebliche Verkehrsbelastungen, die nicht tragbar sind, gibt?

Kristian Bock: Unsere Verkehrsuntersuchungen sind die Grundlage für weitere Untersuchungen zum Beispiel zum Lärmschutz und Schadstoffemissionen. Auf Basis der

Verkehrsuntersuchungen und anderer umwelttechnischen Untersuchungen wird selbstverständlich auch das „Schutzgut Mensch“ betrachtet.

Frage aus dem Chat: Die gezeigten Planfälle suggerieren, dass die Elbquerung nur zeitgleich mit der Nordumgehung kommt. Das halte ich für unrealistisch, siehe Beispiel Geesthacht. Gibt es Planfälle ohne Nordumgehung?

Britta Lüth: Nein, die gibt es nicht. Wir haben mit dem Bund beschlossen, die einzelnen Planfälle gemeinsam zu betrachten. Das gebietet der weitere Abwägungsprozess. Es gibt keine Varianten ohne Nordumgehung.

2.5 Planfall 4 & 5

Die Präsentation ist online abrufbar unter
www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg
und nachzuschauen im Stream
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>
ab Minute 1:17:55.

Kristian Bock erläutert zunächst die Verkehrsmodellierung des Planfalls 4. Sie betrifft den Korridor Nord und den Bestand West und Ost mit einer Elbbrücke oder einem Elbtunnel inklusive der nördlichen Umfahrungen des Industriegebietes Lauenburg. Da dort die Elbquerung östlich von Lauenburg verläuft, ist die Belastung der Ortsumgehung deutlich geringer als in den Planfällen mit einer westlichen Elbquerung. Das liegt daran, dass vergleichsweise mehr Durchgangsverkehr aus Richtung Osten in Richtung Lüneburg und umgekehrt fließt. Das heißt: Der Verkehr kann auch zukünftig die Elbquerung in der bestehenden Lage nutzen und fließt wie heute auch an der Ortslage Lauenburg seitlich vorbei. Die Ortsumgehung hat als höchste Belastung knapp 13.000 Fahrzeuge vorzuweisen. Vorher waren es bis knapp 19.000 Fahrzeuge in diesem Bereich. In den Ortsdurchfahrten Lauenburg und Schnakenbek haben wir dennoch eine spürbare Entlastung. Die Elbquerung ist wie in den anderen Planfällen mit 15.000 Fahrzeugen ungefähr ähnlich belastet. Es gibt nahezu keine Verkehrsverlagerung zwischen der K 53 und der L 92. Dadurch, dass die Elbquerung nahezu an der bestehenden Stelle auf die

B 209 trifft, sind eben auch südlich der Elbe nahezu unveränderte Bedingungen gegenüber dem Bezugsfall anzutreffen.

Der Planfall 5 bezieht sich auf die Korridore Nord, Bestand West und Ost, Elbbrücke und Elbtunnel sowie im weiteren Verlauf südöstlich um das Industriegebiet Lauenburg. Die verkehrlichen Wirkungen sind sehr ähnlich beim Planfall 4. Es gibt lediglich eine leichte Verkehrsverlagerung in Richtung B 209 Lüneburg.

Fragen & Antworten

Frage aus dem Saal: Wie lange ist die jetzige Elbbrücke für den Verkehr noch offen? Wenn die Deutsche Bahn sagt, dass morgen oder in drei Jahren Schluss ist, sind Sie doch gar nicht in der Lage das Projekt zu realisieren?

Britta Lüth: Wir sind mit der Deutschen Bahn in einem regelmäßigen Austausch. Die Deutsche Bahn und die Straßenbauverwaltungen Niedersachsen und Schleswig-Holstein halten das bestehende Bauwerk so lange in Stand, bis die neue Querung realisiert ist. Wir sind im Gespräch und werden entsprechend rechtzeitig tätig werden, um die entsprechenden Finanzmittel gemeinsam bereitzustellen, damit das bestehende Bauwerk noch so lange instandgehalten wird.

Ergänzendes Statement aus dem Saal: Wie lange dauert das? 10, 20 oder 30 Jahre? Gibt es dafür überhaupt Mittel?

Britta Lüth: Dieses Bauwerk wird aus Erhaltungsmitteln bezahlt. Bei Erhaltungsmitteln ist es so, dass man die bestehende Infrastruktur betrachtet. Es gilt die Maßgabe: Erhaltung vor Neubau. Dieses neue Bauwerk ist ein Ersatzbauwerk und fällt damit in den Erhaltungsbereich. Dieser Bereich wird nach jetzigem Stand auch noch weiterhin finanziert werden.

Frage aus dem Saal: Werden Lärmschutzmaßnahmen auf einer nächsten Veranstaltung präsentiert?

Britta Lüth: Die Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus den Verkehrsprognosen für die einzelnen Varianten. Wir werden sie in einer der nächsten Öffentlichkeitsveranstaltungen vorstellen. Eine Halbierung des Verkehrs bringt drei Dezibel. Das nimmt das menschliche Gehör wahr. Bei der Lärmentwicklung - gerade im innerstädtischen Bereich kommt auch immer noch die Trennwirkung durch den Verkehr hinzu. Es gilt auch andere Aspekte zu betrachten: Wenn man eine Bundesstraße in einem Ort hat und da sehr viel Verkehr ist, kann man diese Bundesstraße eben auch ganz schlecht kreuzen. Die Ampeln ermöglichen diese Querungen. Aber trotzdem fühlen sich ja mitunter vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder oder ältere Menschen nicht so wohl, wenn da permanent ein Verkehrsfluss ist. Auch diese Faktoren fallen ins Kalkül um zu beurteilen: Wann macht man eine Ortsumgehung? Wie entlastet man einen Ort? Der Lärm ist ein Faktor. Einzelne Wirkungen, die man jeden Tag hat, wie die Aufenthaltsfunktion, Straßenbegleitflächen wie Fußwege, Radwege etc. haben hier einen ganz anderen Stellenwert als irgendwo außerhalb der Orte.

Anmerkung aus dem Saal: Es fällt auf, dass bei den Planfällen 4 und 5 im Gegensatz zu den Bereichen Schnakenbek und Lauenburg in Hohnstorf keine Ortsumgehung vorgesehen ist. Die Straßenführung führt hier direkt über und durch bebauten Wohngebiet. Es ist klar geworden, dass ein Ersatz der bisherigen Brücke nicht geplant und nicht möglich ist. Im Bereich östlich von Lauenburg wird dann eine Straßenführung quer durch bebauten Gebiet in Hohnstorf führen mit den Auswirkungen, die sie eben ausgeführt haben. Wir haben dann mit 15.000 Fahrzeugen täglich in Hohnstorf zu rechnen.

Britta Lüth: Ich glaube, Sie meinen, dass sich in Hohnstorf bei dieser Planung nicht so viel ändert. Aber in dem Moment, wo wir das bestehende Bauwerk verlassen, liegt direkt ein Wohngebiet daneben und das führt keineswegs zu einer Entlastung, sondern je nachdem, ob man westlich oder östlich des Bestandsbauwerkes landet, gerät man noch öfter und dichter an die Häuser.

Ergänzendes Statement: Genau. Dann müssen Häuser abgerissen werden. Man darf nicht vergessen, dass die Elbbrücke bleibt. Das heißt, dass durch Hohnstorf zwei wichtige Verkehrsstraßen führen. Betroffen sind nicht nur die Menschen, deren Häuser abgerissen werden, sondern auch die Menschen, die direkt daneben wohnen.

Britta Lüth: Korrekt. Deshalb haben wir auch die anderen Varianten in unsere Untersuchungen mit aufgenommen.

Frage aus dem Chat: Wie kommt es, dass die Prognose bei den Planfällen 4 und 5 in Summe - Nordumgehung plus Elbquerung - fast doppelt so hoch ist wie bei den Planfällen 1 bis 3 auf der Nordumgehung?

Kristian Bock: Das ist rechnerisch nicht ganz richtig.

Britta Lüth: Man muss jeden Planfall für sich betrachten. Man kann jetzt nicht 1 und 3 zusammenrechnen und mit 4 und 5 vergleichen. Jeder Planfall steht für sich.

Frage aus dem Saal: Die alte Eisenbahnbrücke bleibt doch. Wird diese Brücke dann bei den anderen Planungsfällen zu einer Fußgänger- und Fahrradfahrerbrücke? Oder müssen diese Verkehrsteilnehmer auch die anderen Brücken nutzen?

Britta Lüth: Jetzt nehmen Sie vorweg, was Thema der nächsten Veranstaltung wird. Was jeweils die Vorzugsvariante eines jeden Bauwerks ist, wollen wir auf der nächsten Veranstaltung zum Thema machen. Es gibt Unterschiede zwischen Brücken und Tunnel und auch zwischen den Varianten in der Lage. Darüber werden wir dann berichten.

2.6 Planfall 6

Die Präsentation ist online abrufbar unter
www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg
und nachzuschauen im Stream
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>
ab Minute 1:32:30.

Kristian Bock erläutert den Planfall 6. Er bezieht sich auf die Korridore Nord & Ost, Elbbrücke und -tunnel. Die Umgehung im Ostkorridor zweigt etwas weiter östlich in Richtung Ortsausgang von der B 5 ab, quert im Süden viel weiter östlich die Elbe und

stößt kurz vor dem Abzweig der Kreisstraße 53 Richtung Echem auf die Landesstraße 219 vor Bullendorf. Auf der Nordumgehung sind wieder die bekannten Belastungswerte mit max. 12.700 Fahrzeuge wie für alle östlichen Planfälle zu verzeichnen. In der Ortslage Lauenburg sind 6000 bis 2000 Fahrzeuge zu verzeichnen, was eine spürbare Entlastungswirkung bedeutet. Hinzu kommt eine deutliche Verkehrsverlagerung in Richtung Lüneburg weg von der B 209 auf das nachgeordnete Netz der Landes- und Kreisstraßen – L 219 und K 53 über Echem. Das hat mit den veränderten Zeit-Weg-Beziehungen zu tun und einer daraus resultierenden veränderten Wegewahl: Es gibt eine Vielzahl von Fahrzeugführer*innen, die in diesem Planfall die Wegewahl in Richtung Lüneburg und anderer Ziele im Süden des Untersuchungsraumes nicht mehr über die B 209 treffen, sondern über die Landes- und dann Kreisstraße.

Fragen & Antworten

Anmerkung aus dem Saal: Bei dieser Trassenwahl wird die letzte Variante für einen in irgendeiner Art und Weise gearteten Wildwechsel dann zubetoniert. Zusätzlich mit dieser ganzen Verkehrsverlagerung könnten Sie im Prinzip dann Sassendorf eigentlich abreißen.

Kristian Bock: Wir betrachten die Varianten in Bezug auf ihre verkehrlichen Wirkungen. Aus den verkehrlichen Wirkungen resultieren dann wiederum Wirkungen auf den Umgebungslärm, die Lärmbelastungen, Luftschadstoffe etc. Wir machen diese Verkehrsuntersuchungen, um diese Wirkung abschätzen zu können und eben daraus Schlussfolgerungen bei der Variantenfindung zu ziehen.

Britta Lüth: Wie schon gesagt: Das ist ein Baustein von mehreren Bausteinen, um alle Varianten zu bewerten und gegeneinander abzuwägen und dann zu bestimmen, was ist die Vorzugsvariante ist. Zum Thema Wildwechsel ist die Querungsart wichtig: Bei einem Tunnel kommt es darauf an, wo er startet bzw. endet. Kann das Wild im Vorland noch wechseln? Bei der Brücke stellt sich die Frage: Kann das Wild darunter durchwechseln? Generell stellt sich die Frage: Welches Wild wechselt da? Die meisten Wildarten können zweistreifige Bundesstraßen durchaus sicher queren. Bei Autobahnen ist das anders, weil die sehr viel breiter sind. Bei unserem Projekt sind wir aber im Bereich einer

Bundesstraße. Diese Bundesstraße hat eben auch verkehrsärmere Zeiten, wo sich das Wild durchaus anpasst und erfolgreich quert. Dies alles insgesamt zu bewerten, liegt in den Händen der Umweltgutachter. Die Unterscheidung der Tierarten ist von großer Bedeutung.

Frage aus dem Saal: Wie ist die Straßenbelastung von Scharnebeck aus kommend nach Hohnstorf kommend zu bewerten, wenn der LKW-Verkehr dort lang fährt? Auch die K53 bei Echem ist nicht so breit, das ist jetzt bereits schwierig. Die Straßenbreite gibt das doch normalerweise gar nicht her.

Kristian Bock: Es handelt sich bei der Kreisstraße um einen Teil des klassifizierten Straßennetzes. Dieses erfüllt die Anforderungen des Verkehrs. Hier spielt vor allem der PKW- und Leichtverkehr eine Rolle, nicht aber der Schwerlastverkehr.

Frage aus dem Saal: Wenn ich diese Darstellung sehe, wird vieles entlastet, aber für Sassendorf ist es eine Zunahme. Ist das richtig?

Kristian Bock: Das ist richtig.

Frage aus dem Saal: Ich habe eine grundsätzliche Frage zu den Planungskorridoren: Die Nordumfahrung bei Lauenburg führt zu einer Entlastung des Ortes. Warum wurden großräumige Umfahrungen geplant und nur in Hohnstorf geht faktisch der Verkehr mitten durch den Ort?

Britta Lüth: Wir sind an den Bundesverkehrswegeplan gebunden. Im Bundesverkehrswegeplan ist eine Nordumgehung von Lauenburg und eine Ostumgehung von Lauenburg enthalten, aber keine Ortsumgehung von Hohnstorf.

Nachfrage aus dem Saal: Aus planerischer Sicht ist es doch eine Limitierung der Planungsvarianten, was eindeutig zur Minderung der Lebensqualität in den Orten Hohnstorf und Sassendorf führt.

Britta Lüth: Der Bundesverkehrswegeplan wird vom Bund ebenfalls alle 5 Jahre überprüft. Der neue Mobilitätsplan wird sich auf 2040 beziehen. Hier muss man berücksichtigen: Ist

es eine Bundesmaßnahme oder geht es hier um eine Landesstraße? Das berührt die Zuständigkeit.

Nachfrage aus dem Chat: Bei den Planfällen 4 und 5 ist die Belastung auf der Nordumgehung jeweils nur um einige 1000 Fahrzeuge geringer als bei den Varianten der Planfälle 1 bis 3. Dafür kommen bei der Elbquerung über 10.000 Fahrzeuge dazu. Auch bei Planfall 6 lautet die Annahme 12.000 Fahrzeuge für die Nordumgehung plus 15.000 Fahrzeuge auf der Elbquerung, also zusammen 27.000 Fahrzeuge. Das ist mehr als in den Planfällen von 1 bis 3, die nur 16.000 Fahrzeuge für die Nordumgehung unterstellen.

Kristian Bock: Die Elbquerung nimmt zwar mehr Verkehr aus Richtung Osten auf, aber nicht nur. Ein Großteil des Verkehrs kommt aus der Ortsdurchfahrt und der alten Verknüpfung mit der B 5. Das Modell ist in sich konsistent und hat immer dieselbe Verkehrsbeziehungsmatrix im Hintergrund.

Britta Lüth. Das sind die Quell- und Zielverkehre, die sich, wie wir vorhin in den Grafiken gesehen haben, sehr stark überlagern. Tatsächlich gibt es dafür Rechenprogramme.

Kristian Bock: Ergänzend ist zu sagen, dass es nicht nur die B 5 und der B 209 sondern insgesamt 9 Außen-Querschnitte des Berechnungsmodells, diverse Binnenzellen, Quell- und Zielverkehr, Binnen- und Durchgangsverkehr, gibt. Es ist komplexer und durch eine einfache Addition nicht zu erfassen.

Statement aus dem Chat: Frau Lüth hat die Frage richtig wiedergegeben.

Frage aus dem Saal: Es wird immer nur der PKW- und LKW-Verkehr betrachtet. Ich habe gehört, dass es demnächst eine Mobilitätsstrategie geben wird. Was für einen ÖPNV- und Radverkehr wird es geben? Wie wird sich das Mobilitätsverhalten ändern?

Kristian Bock: Entlang der veränderten Verkehrsmittelwahl könnte man natürlich auch ein Verkehrsmodell aufstellen. Da wir es aber hier mit einer Straßenbaumaßnahme mit einem klar umgrenzten Untersuchungsbereich zu tun haben, ist es in aller Regel so, dass solche Untersuchungen eben mit Fokus auf den KFZ-Verkehr durchgeführt werden. Die veränderte Verkehrsmittelwahl und das veränderte Mobilitätsverhalten versuchen wir

über Prognoseansätze zu steuern. Im Moment schlägt sich ein infolge der angestrebten Verkehrswende verändertes Mobilitätsverhalten noch nicht so richtig in den großräumigen und überregionalen und auch nicht in unseren örtlichen Prognosen nieder. Es ist aber durchaus denkbar, dass dies in Zukunft eine größere Rolle spielen wird.

Statement aus dem Saal: Wir sehen doch, egal welche Variante wir wählen, irgendjemanden wird der Verkehr vor der eigenen Haustür nicht passen. Insofern müssen wir uns doch alle fragen, welche Verkehrsmittel nutzen wir und wieviel wollen wir mit dem PKW fahren. Es bleibt nichts übrig als eine Verkehrswende.

Frage aus dem Saal: Wir betrachten hier die Situation bis 2040. Mir kommt das Thema Verlagerungsverkehr gerade mit Blick auf die großen Verkehrsprojekte wie den Ausbau der Autobahn A 1 mit zwei Elbbrücken, Norder- und Süderelbe, zu kurz. Das Planfeststellungsverfahren ist gerade angeschoben und wird in den Jahren 2028 oder 2029 abgeschlossen sein. Der Bau wird zwischen sechs und sieben Jahre brauchen. Gerade in den Sommermonaten mit dem Sommerreiseverkehr, aber auch dem Schwerlastverkehr sind massive Verkehrsverlagerungen zu erwarten. Hinzu kommen die Baumaßnahmen auf der A 21 und damit der Elbquerung. Das kommt mir eigentlich in dieser ganzen Betrachtung etwas zu kurz. Warum hat man das nicht stärker berücksichtigt?

Britta Lüth: Anwohnerinnen und Anwohner teilen das Schicksal der Straße. Wenn Baumaßnahmen stattfinden, die zu Sperrungen von Straßen führen und daraus wieder Verlagerungen entstehen, dann hat das kausal nichts mit diesem Projekt zu tun. Der Verkehr wird bei den Baumaßnahmen auf andere klassifizierte Straße als Umleitungsverkehr verlagert. Diese werden dann als Umleitungsstrecken offiziell ausgeschildert. Es gibt jetzt eine neue rechtliche Grundlage. Wenn eine Umleitungsstrecke länger als zwei Jahre aktiv wird, dann können die Anwohner dieser Umleitungsstrecke einen Antrag stellen und Lärmschutzmaßnahmen überprüfen lassen. Das ist neu. Da hat der Bund reagiert auf das Ahrtal und die großen Bauwerke, die dort abgängig sind. Die Umleitungsstrecke muss dann aber offiziell ausgewiesen sein.

2. Querschnittsableitung

Die Präsentation ist online abrufbar unter
www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg
und nachzuschauen im Stream
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>
ab Minute 1:52:30.

Britta Lüth erläutert die Querschnittsableitung. Es gibt zentrale Orte, Oberzentren, Mittelzentren, Unterzentren etc. Es gibt Straßen, die diese unterschiedlichen zentralen Orte verbinden und dementsprechend sind unterschiedliche Verbindungsstufen eingestellt. Die B 5 und B 209 im Bereich Lauenburg/Hohnstorf sind in der Verbindungsfunktionsstufe 3 eingestuft. Des Weiteren gibt es eine Richtlinie für die Anlage von Landstraßen: Danach sind sie auf Basis der Verbindungsfunktionsstufe 3 in die Straßenkategorie Landstraße III/Entwurfsklasse 3 einzusortieren.

Wenn die Verkehrsbelastung für diese Straße größer als 13.000 Fahrzeuge ist - und wir haben von Herrn Bock ja gehört, dass teilweise bis zu 19.000 Fahrzeug prognostiziert wurden - ist zu prüfen, ob eine höherrangige Entwurfsklasse zugrunde zu legen ist. Das bedeutet u. a. , dass der Querschnitt zu vergrößern ist. Wir haben das geprüft und unser Ergebnis ist, dass wir die Entwurfsklasse beibehalten werden. Wir werden in der Entwurfsklasse 3 bleiben. Wir können den Nachweis der Verkehrsqualität erfüllen. Wir gehen davon aus, dass wir eine getrennte Führung der Radfahrenden haben werden. Das ist Grundlage unserer Planung. Die Regelungen zu den Landesstraßen sehen bei manchen Querschnitten noch eine Mischführung vor. Wir können mit der Beibehaltung der Entwurfsklasse unter Erreichung der erforderlichen Verkehrsqualität die Eingriffe minimieren. Deswegen werden wir hier bei dem kleineren Querschnitt bleiben. Wir haben insgesamt eine Fahrbahnfläche mit den Randbereichen von acht Metern und mit den Banketten an der Seite von insgesamt elf Metern, die hier als Querschnitt zugrunde gelegt werden. Wie gesagt, mit einer getrennten Führung für den Radverkehr.

3. Abschließende Fragen und Antworten

Im Stream nachzuschauen am
<https://www.youtube.com/watch?v=lja0haSmySQ>
ab Minute 1:55:00.

Frage aus dem Saal: Wir haben hier ist ein immens großes Planungsverfahren. Wann ist Baubeginn? Und wann wird die Querung fertig sein?

Britta Lüth: Ich kann Antworten geben auf Sachverhalte, die ich beeinflussen kann. Dies ist bei dieser Frage nicht der Fall. Wir haben gesagt, wir wollen in etwa in einem Jahr wissen, wo die Vorzugsvariante liegt. Daran arbeiten wir mit Hochdruck. Das kann ich beeinflussen. Danach schließen sich eine Entwurfsplanung für die Maßnahme und ein Planfeststellungsverfahren an. Dann bin ich nicht mehr Herrin des Verfahrens, sondern eine unabhängige Behörde. Deren Zeiten und Kapazitäten kann ich nicht beeinflussen. Deswegen kann ich Ihnen leider den Baubeginn nicht nennen. Die Bauzeit wird davon abhängig sein, was die bevorzugte Bauwerksart sein wird. Die wird maßgebend für die Bauzeit sein.

Ergänzende Frage aus dem Saal: Es gibt viele Menschen, die in Hohnstorf betroffen sind. Ich denke, der Plan ist, dass wir so schnell wie möglich vorankommen. Richtig?

Britta Lüth: Das ist richtig.

Frage aus dem Saal: Was können wir mit diesen Zahlen jetzt anfangen? Sind die Prognosen schon in die Varianten eingeflossen? Wurden dadurch Varianten favorisiert oder weniger favorisiert? Können wir irgendwo nachlesen, wie diese Prognosen in die Planungsvarianten und die endgültige Auswahl eingehen?

Britta Lüth: Wir werden das gesamte nächste Jahr benötigen, um alle Daten in die Variantenauswahl einfließen zu lassen und die einzelnen Varianten dort abzuschichten, um schließlich zu einer Vorzugsvariante zu kommen. Wie immer stellen wir die Unterlagen im Internet zur Verfügung. Wenn Sie darüber hinaus Bedarf haben, melden sie sich gern bei Ihren Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern. Sie können uns auch direkt kontaktieren. Wir stehen jederzeit zur Verfügung.

Frage aus dem Saal: Nach welchen Kriterien fließen die Daten in die Auswahl ein? Das hat eine Bedeutung in der Abwägung, wie wir uns verhalten, und ob wir Sie ansprechen wollen.

Britta Lüth: Wir beauftragen einen lärmtechnischen Gutachter. Er ermittelt, wie sich der Lärm aus diesen Verkehrszahlen entwickelt. Wir werden sehen, wie viele, Häuser und damit Menschen, von dem Lärm betroffen sind. Wir werden die freie Landschaft betrachten, z. B. welche Vogelarten von dem Lärm betroffen sind. Man wird sehen, welche Luftschadstoffe entstehen und welche Betroffenheiten sich daraus ergeben. Diese Erkenntnisse, ganz viele Bausteine, gehen in die Variantenwahl ein. Bei den Luftschadstoffen gibt es Stickstoff, empfindliche Lebensräume oder eben bestimmte Pflanzen, die dort stickstoffempfindlich sind. Auch der Mensch ist in einem gewissen Maße stickstoffempfindlich. Das berücksichtigen wir ebenfalls. Alle einzelnen Schutzgüter, Pflanze, Tiere und auch Menschen, werden berücksichtigt.

Frage aus dem Saal: Es ist doch davon auszugehen, dass die Beschränkung für den Schwerlastverkehr aufzuheben ist oder? Das heißt: Es ist mit wesentlich mehr Schwerlastverkehr zu rechnen.

Kristian Bock: Beides ist richtig. Es wird keine Begrenzung des Schwerlastverkehrs geben. Und diese Zunahme ist in der Prognose berücksichtigt.

Frage aus dem Chat: Falls parallel zum Bestandsbauwerk gebaut wird: Wie weit stehen die Brücken dann voneinander entfernt?

Britta Lüth: Tatsächlich sind die konstruktiven Ingenieurbüros dabei jetzt sehr dezidiert zu prüfen, wie Gründungen versetzt gebaut werden können. Das hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die Ergebnisse können wir dann vorstellen, wenn wir soweit sind.

Frage aus dem Saal: Sind Sie bereits im Gespräch mit Grundstücksbesitzer im Bereich Hohnstorf oder sind diese auf Sie zugegangen?

Britta Lüth: Wir hatten bei der vergangenen Öffentlichkeitsveranstaltung Runde Tische, wo wir Gespräche mit Grundstücksbesitzern geführt haben. Ich verstehe Ihre Frage so, ob man bei diesen Gesprächen über Grunderwerb gesprochen hat. Das würde ich verneinen. Wir sind in einem sehr frühen Stadium und ergebnisoffen. Ich kann die Befürchtungen verstehen. Tatsächlich können wir aber aktuell nicht die befriedigenden Antworten geben. Wir wissen noch gar nicht, was die Vorzugslinie sein wird. So was konkretisiert sich, wenn die Vorzugslinie da ist. Und diese Vorzugslinie ist dann auch noch nicht metergenau. Dann guckt man im Prozess weiter, wo man noch optimieren und die Betroffenheiten weiter reduzieren kann. In dem Zug kommt es dann zu Gesprächen bezüglich des Grundeigentums.

Nachfrage aus dem Publikum: Der Grundstückserwerb kann ja möglicherweise auch ein Auswahlkriterium für eine Variante sein, wenn Ihnen klar ist, dass da gut an die Grundstücke heranzukommen ist.

Britta Lüth: Man mag so denken, aber es spielt in unserem Planungsprozess nicht so die Rolle. Selbst wenn man Bereitschaft hätte, dass die Leute verkaufen wollen würden, würde man die Belastung und auch die Kostengröße immer in den Variantenvergleich mit einstellen. Nur so bekommt man eine Vergleichbarkeit. Wir bewerten den Eingriff in das Grundeigentum einheitlich - mit der Schwere, die wir verursachen. Ob wir über landwirtschaftliche Flächen oder gar Haus-Grundstücke gehen, hat mit der Schwere der Betroffenheiten und Kostengrößen zu tun. Diese werden einheitlich im Planungsprozess bewertet.

Es gibt keine weiteren Fragen. Thomas Waldner dankt Kristian Bock für seine Ausführungen.

4. Ausblick

Britta Lüth gibt einen Überblick über die weiteren Schritte im Bauprojekt. Auf Basis der Verkehrsprognose wird weiter an den Lärm- und Luftschadstoff-Untersuchungen sowie Klimagutachten gearbeitet. Die nächste Öffentlichkeitsbeteiligung ist für den Sommer 2024 gedacht. Die Themenschwerpunkte sind dann: Vorstellung der Ergebnisse des

Querschnittsvariantenvergleichs zur Führung der Radfahrenden, die ersten Ausschlüsse von Linien und Bauwerksarten. Eine Präsentation der Vorzugsvariante wird es auf der nächsten Öffentlichkeitsveranstaltung im Sommer 2024 noch nicht geben. Der genaue Termin wird zeitnah bekannt gegeben,

Alle weiteren Informationen, Protokolle, Dokumente auf Videos sind auf der Internetseite abrufbar:

www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg

Moderator Thomas Waldner dankt allen für die konstruktive Beteiligung im Saal und Live-Stream. Zusammen mit Frau Lüth wünscht er allen Beteiligten einen guten Jahresausklang.