
PROTOKOLL

Hybride Öffentlichkeitsveranstaltung

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

21. März 2023, 17:00 Uhr bis 18:45 Uhr

Sportzentrum Hohnstorf

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

Ca. 130 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

Der Video-Mitschnitt der Öffentlichkeitsveranstaltung ist online abrufbar unter:
YT Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr SH

Ablauf der Öffentlichkeitsveranstaltung Hohnstorf 21. März 2023

1. Eröffnung	3
2. Stand der Vorplanung	3
3. Fragen und Antworten zum Stand der Vorplanung.....	4
4. Methodik und Ergebnisse der Umweltuntersuchungen.....	7
5. Fragen und Antworten zu den Umweltuntersuchungen.....	10
6. Abschließende Fragen und Antworten & Ausblick.....	16

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 und kündigt die beiden Schwerpunkte „Stand der Vorplanung“ und „Umweltuntersuchungen“ an. Die Teilnehmenden im Saal und online über den Chat sind eingeladen, ihre Fragen zu stellen.

Moderator Thomas Waldner bittet das Team vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr auf die Bühne und erwähnt die Expert*innen namentlich.

Britta Lüth, Geschäftsbereichsleiterin Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, erläutert die länderübergreifende Zusammenarbeit und bedankt sich bei den Kolleg*innen.

2. STAND DER VORPLANUNG

Die Präsentation ist online abrufbar unter: www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg

Britta Lüth, Geschäftsbereichsleiterin Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, erläutert den Stand der Vorplanung und gibt einen Überblick über das Planungsgebiet mit den vorhandenen Elbquerungen zwischen Hamburg und Lauenburg und den Ortsumgehungen, Landes- und Bundesstraßen. Sie verweist darauf, dass das Bauwerk im Zuge der B 209 über die Elbe Lauenburg/Hohnstorf in einem so schlechten Zustand ist, dass es dauerhaft nicht mehr Bestand haben kann. Eine neue Querung für die Straße wird gesucht. Die Verkehrsplanung kommt aus einer Zeit weit vor der Wiedervereinigung. Straßen und Querung seien nicht für die Verkehre ausgelegt, wie wir sie heute haben. Die Belastung sei sehr hoch.

Britta Lüth erläutert, dass man am Anfang der Vorplanung stehe, und stellt den zeitlichen Ablauf der Vorplanung und die rechtlichen Rahmenbedingungen da. Die Ortsumgehungen Lauenburg-Ost und Lauenburg-Nord seien in der Bedarfsplanung im vordringlichen Bedarf vermerkt. Es habe herausragende Bedeutung jetzt, im frühen Planungsstadium, alle Varianten zusammen mit den Auswirkungen auf die Umwelt zu betrachten. Britta Lüth stellt die einzelnen Planungskorridore und Untersuchungsräume dar. Umweltuntersuchungen auf rund 4.000 Hektar, was 6.000 Fußballfeldern entspricht, würden durchgeführt, entsprechende Anträge auf Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen im Rahmen des Screening-Verfahrens gestellt.

Britta Lüth berichtet von der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung am 7. Dezember 2021 in Lauenburg und dem darauffolgenden Scoping-Termin. Im 1. Quartal 2022 erfolgte die Beauftragung der Kartierungen, im 3. Quartal 2022 folgten weitere Beauftragungen für die Umweltverträglichkeitsstudien, die FFH-Verträglichkeitsprüfung und die Objekt- und Tragwerksplanung der Ingenieurbauwerke. Im 4. Quartal 2022 konnte der Auftrag für die Objektplanung der Verkehrsanlagen vergeben werden. Es gab zeitliche Verzögerungen wegen der EU-weiten Ausschreibungsvorgaben, aufgrund des Fachkräftemangels und der fehlenden Bewerbung von Büros. Nun seien aber alle an Deck, berichtet Britta Lüth.

3. FRAGEN UND ANTWORTEN ZUM STAND DER VORPLANUNG

Frage aus dem Saal: Sie haben viele Untersuchungen vorgenommen, auch Verkehrsstromzählungen durchgeführt und sicher dabei das Ergebnis erzielt, dass der Verkehr im Wesentlichen in Richtung Norden und Osten geht und Sie sich deshalb wahrscheinlich auch auf den Ost-Bereich für die Umgehungsstraße konzentrieren. Ist das richtig so?

Britta Lüth: Wir haben aktuell tatsächlich noch einmal Verkehrszählungen durchgeführt, aber noch nicht ausgewertet. Es gab bereits eine Planung nur für die Ortsumgehung Lauenburg-Ost. Auch damals haben wir den Verkehr gezählt. Diese losgelöste Planung haben wir allerdings gestoppt, um die Planung der Elbquerung und die Ortsumgehung Lauenburg-Nord zu integrieren. Insofern sind die Ergebnisse, die Sie kennen, die von der Ortsumgehung Lauenburg-Ost. Die Frage, wie die Verkehrsströme sich aktuell, gegebenenfalls auch nach der Corona-Pandemie, neugestalten, werden wir Ihnen in den

nächsten Veranstaltungen vorstellen können. Diese Untersuchungen für diesen großen Untersuchungsraum sind noch nicht abschließend ausgewertet.

Frage aus dem Saal: Ich habe gesehen, dass Sie sehr viele Natur-Untersuchungen gemacht haben. Wie sieht es mit Lärmschutz aus?

Britta Lüth: Das Thema ist sehr wichtig. Herr Hermanns wird das in seinem Vortrag später auch noch einmal darstellen: Natur, Pflanzen, Tiere – so heißt es bei Umweltuntersuchungen - aber auch das Schutzgut Mensch gehören dazu. Das ist ein wesentlicher Bestandteil der Umweltverträglichkeit. Weitere Studien für den Schallschutz wird es auch geben. Da sind wir momentan in der Ausschreibung. Das Thema Schallschutz wird mit einem Gutachten versehen werden.

Frage aus dem Chat: Gibt es eine Aufzeichnung der Veranstaltung?

Thomas Waldner: Ja, die Live-Übertragung gibt es als Video-Aufzeichnung und darüber hinaus auch eine Kurzfassung als Video auf dem YouTube-Channel vom LBV.SH.

Frage aus dem Saal: Auf der Informationsveranstaltung im November 2021 wurde gesagt, dass die Deutsche Bahn ein statisches Gutachten zu der aktuellen Elbbrücke erstellt hat. Können Sie vielleicht dazu was sagen? Wie gut ist die aktuelle Elbbrücke?

Britta Lüth: Die statische Berechnung der Bahn zur Elbbrücke ist noch nicht abgeschlossen. Die Stufen eins, zwei und drei sind durchgeführt. Die Deutsche Bahn plant einen weiteren Belastungstest durchzuführen, wo wir um Unterstützung gebeten worden sind. Ein genau definierter Zug mit einer speziellen Belastung und einer bestimmten Anzahl von LKW werden die Brücke befahren. Dabei werden die am Bauwerk auftretenden Spannung gemessen. Diese ergänzenden Untersuchungen sollen weitere Klarheit für die statische Berechnung bringen.

Es werden im Sommer die ersten Instandsetzungen mit Baumaßnahmen durchgeführt. Wir haben immer gesagt: Wir werden das Bestandsbauwerk nicht vergessen. Es muss weiter instandgesetzt werden, um es zu halten. Aber nichtsdestotrotz ist es jetzt an der Zeit, aufgrund der langen Zeiträume in die neue Planung einzusteigen.

Frage aus dem Saal: Sie sagten, es wird weiterhin nur eine Straßenbrücke geplant. Mir erscheint es so: Wenn man schon eine Brücke erneuert, dann sollte man das gleich für beide Verkehrsträger tun. Jetzt frage ich mich, wie eine Brücke, die marode ist, zusätzlichen Bahnverkehr aufnehmen kann, wenn sie das Gewicht des jetzigen Straßenverkehrs nicht tragen kann. Das erscheint mir etwas unlogisch.

Britta Lüth: Das ist verständlich, dass Ihnen das unlogisch erscheint. Dann habe ich mich nicht gut ausgedrückt. Die Bahn könnte den Platz der bestehenden Brücke nutzen und ihren Ausbau dort realisieren. Die Bahn ist sehr viel stärker an ihr Schienennetz gebunden als die Straße an das Straßennetz. Denn die Bahnstrecke kann Radien und Steigungen nur viel schwerer verkraften als eine Straße.

Zur Erneuerung beider Verkehrstrecken auf der Brücke: Man hat inzwischen festgestellt, dass man die Brücken, bzw. die Überbauten besser trennt. Also selbst Straßenbrücken von breiteren Straßen werden inzwischen auch mit mehreren Überbauten hergestellt. Die liegen dann dicht beieinander, sind aber insoweit getrennt, so dass bei der Erneuerung eines Überbaus nicht gleich ein Loch entsteht und gar keine Verbindung mehr da ist.

Hierin steckt dieser Gedanke: Wenn man eine getrennte Brücke und einen getrennten Überbau oder eben einen Tunnel hat, gibt es auch ein valides Rückfallkonzept, wenn eine dieser beiden Querungen abgängig ist. Bei Brücken ist das so. Bei Bohrtunneln trennt man generell auch wegen der unterschiedlichen Steigungen per se Straße und Schiene. Beim Absenktunnel könnte man kombinieren. Das hat sich aus den Rettungskonzepten bis jetzt teilweise bevorteilt, aber auch in Gänze. Eigentlich muss man auch hier gestehen: Besser man trennt es und hat eine Rückfallposition, um eine Verbindung zu haben. Die Schiene kann dann gut den Schienenersatzverkehr fahren.

Frage aus dem Chat: Die Ortsumgehung Nord zwischen der B 209 und B 5 ist doch als Teilstück von sonstigen Alternativen nicht betroffen. Warum wird trotzdem alles in der gleichen Zeitschiene geplant und gebaut?

Britta Lüth: Weil es das Gebot gibt, Projekte, die zeitlich und räumlich zusammenfallen, gemeinsam zu betrachten. Zumindest im Bereich der Vorplanung. Dem kommen wir nach.

Frage aus dem Saal: Inwieweit ist das Projekt Ortsumgehung Lauenburg-Nord von dem Projekt Elbquerung abhängig?

Britta Lüth: Entscheidend ist, dass man in der Planung beide Projekte zusammen betrachtet. Es gibt immer zwei Möglichkeiten: 1.) Wenn Projekte zusammenfallen, sie gleich zusammen zu betrachten, was wir hier tun. 2.) Die Projekte werden nacheinander betrachtet. Dann müsste man die Wirkung miteinander kumulieren. Wichtig ist nur, dass man immer die Ausflüsse aller Projekte in der Planungsphase gemeinsam betrachtet. In der Bauphase sieht das nachher anders aus. Da kann man auch losgelöst voneinander arbeiten. Und je nach Linie werden wir sehen, wie stark die räumlichen Abhängigkeiten sind, wo man dann sinnige Abschnitte bilden kann und sie gemeinsam in die Baudurchführung bringen müsste.

Frage aus dem Saal: Habe ich recht verstanden, dass wir über zwei neue Brücken sprechen? Die alte für den Straßenverkehr und die andere später für den Eisenbahnverkehr. Und ist es möglich, dass wir zwei Brücken an verschiedenen Standorten haben? Die eine dort, wo jetzt die Brücke ist, meinetwegen für den Eisenbahnverkehr, und die Straßenbrücke im Untersuchungsraum vier?

Britta Lüth: Ich möchte nochmal betonen: Wir sprechen hier heute noch nicht mal davon, dass wir sicher sind, dass es eine Brücke wird, weil wir die Tunnelvarianten ernsthaft mit untersuchen. Wenn Sie nachher die Umweltauswirkungen dargestellt bekommen, haben Sie vielleicht auch eine Idee, warum das vollkommen korrekt ist.

Ja, es kann sein, dass diese Querungen an unterschiedlichen Orten sind. Wir sind uns als Auftragsverwaltung für den Bund vor Ort der regionalen Bedeutung der Straßenverbindung bewusst. Wir betrachten nicht nur den Straßenverkehr, sondern natürlich auch die Fußgänger und Radfahrer und den ÖPNV und versuchen, die bestmögliche Lösung zu finden.

4. METHODIK UND ERGEBNISSE DER UMWELTUNTERSUCHUNGEN

Peter Hermanns, Projektleiter TGP Landschaftsarchitekten Trüper Gondesen und Partner, Lübeck und Holger Runge, Projektleiter Planungsgruppe Umwelt, Hannover, stellen die Methodik der Umweltuntersuchungen vor und berichten über die Ergebnisse.

Die Präsentation ist online abrufbar unter: www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg

Peter Hermanns erläutert, dass am Anfang der Untersuchungen die Planungsraumanalyse steht. Er betont, dass für diese Öffentlichkeitsveranstaltung das Augenmerk auf die Darstellung der Ergebnisse der Umweltuntersuchungen mit den Schwerpunkten Schutzgüter Tiere, Pflanzen und ökologische Vielfalt gelegt wurde. Ziel sei, möglichst konfliktarme Korridore zu finden. Zu Beginn werde der voraussichtliche, d.h. nicht statische Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsprüfung fixiert. Die nächsten Schritte führen von einem Planungsraum hin zu einem Untersuchungsraum. Der Planungsraum wird primär abgegrenzt nach verkehrsplanerischen Überlegungen und mit Korridoren versehen. Die nationalen und europäischen Schutzgebiete sind bei den Umweltuntersuchungen von besonderer Bedeutung.

Peter Hermanns beschreibt, dass die prioritären Lebensraumtypen im gesamten Planungsgebiet entlang der Elbe detailliert analysiert wurden. Er betont, dass alle Schutzgebiete erfasst wurden und es keine konfliktfreien Korridore gebe. Er verweist auf die floristischen Planungsraumanalysen mit besonderem Fokus auf Biotoptypen, Lebensraumtypen und gefährdeten Pflanzenarten.

Holger Runge stellt die Ergebnisse der Kartierungen vor, die von den Büros Bioplan – Hammerich, Hinsch und Partner, Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung (GFN) und Faunistika durchgeführt wurden, und beginnt mit den Biotoptypen: Die Erfassung wurde entsprechend der Kartierschlüssel der betroffenen Bundesländer (Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern) vorgenommen. Gesetzlich geschützte Biotope wurden im Rahmen der Kartierung zusätzlich ausgewiesen.

Erfasst wurden Lebensraumtypen gemäß Anhang 1 FFH-Richtlinie und zusätzlich geschützte Pflanzenarten der Rote Liste Kategorie 1 und 2. Es zeigte sich, dass es in den Auenbereichen sehr hohe Grünlandanteile und im Bereich des Geesthangs und entlang der L 200 wertvolle Waldbestände gibt. Der gesamte Bereich der Elbquerung weist besondere Wertigkeiten der Biotoptypen auf. Diese seien im Verlauf der weiteren Planung und Variantenauswahl detailliert zu betrachten.

Auch Brutvogelarten wurden erfasst: z.B. die sog. wertgebenden Arten nach Anhang 1 der EU-Vogelschutz-Richtlinie, wurden punktgenau erfasst. Mit zehn Erfassungsdurchgängen am Tag und acht Erfassungsdurchgängen in der Nacht sei ein sehr großer Aufwand bei den Untersuchungen betrieben worden, führt Runge aus. Auf Basis der Daten wurden dann Funktionsräume mit relativ homogenen Biotopkomplexen und Lebensraumstrukturen abgegrenzt: Insgesamt wurden 35 Funktionsräume mit 133 Brutvogelarten, unter ihnen 82 wertgebenden Arten, gezählt. Es handele sich dabei um einen Brutvogellebensraum von überdurchschnittlicher Bedeutung. Es zeige sich, dass sämtliche Korridore mit erheblichen Konflikten für Brutvögel verbunden seien, erläutert Runge.

Neben den Brutvögeln habe die Elbe auch eine besondere Bedeutung für Rastvögel, die intensiv zwischen September 2021 und April 2022 untersucht worden sind.

Eine weitere, sehr umfangreiche Untersuchung wurde bei den Fledermäusen durchgeführt. An 99 Standorten wurden über mehrere abgegrenzte Zeiträume sogenannte Batcorder aufgestellt und an acht Standorten Netzfänge durchgeführt. An einzelnen Standorten in den Waldbereichen an der Elbe wurden mehr als 10.000 Rufe aufgezeichnet. Und ähnlich ist es, führt Holger Runge aus, in den anderen Elb-Randbereichen, wo auch sehr hohe Anzahlen festgestellt wurden, u.a. von Arten wie Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Mückenfledermaus und Zwergfledermaus.

Holger Runge erläutert, dass die Elbe eine hohe Bedeutung nicht nur für die Rast- und Zugvögel, sondern auch für ziehende Fledermäuse hat, was anhand von drei Untersuchungsstandorten detailliert nachgewiesen wurde.

Vor allem nördlich der Elbe, also im schleswig-holsteinischen Teilbereich des Untersuchungsgebiets, gab es darüber hinaus zahlreiche Hinweise auf Vorkommen von Haselmäusen. Hier wurden insgesamt auf 62 Probeflächen 517 Röhren und 160 Nistkästen ausgebracht, da Haselmäuse, ansonsten schwer zu sehen und nachzuweisen sind. Sie nutzen solche künstlichen Kästen und Nisthilfen in größerem Umfang. Man kann im Nachhinein über die Nester nachweisen, wie die Besiedlung in dem Raum ist.

Das Planungsgebiet entlang der Elbe wurde auch auf Biber untersucht. Es wurden mehrere Biberbauten sowie viele weitere Spuren des Bibers nachgewiesen. Bei den Amphibien wurden alle Arten untersucht. Der besonders schützenswerte Moorfrosch, der Kammmolch, die Knoblauchkröte, Grasfrösche und Erdkröten wurden nachgewiesen.

Auch verschiedene Libellenarten wie die Zierliche Moosjungfer oder die Asiatische Keiljungfer wurden aufgefunden. Landschnecken und unter den Fischen der Rapfen, der Steinbeißer und der Bitterling wurden ebenfalls nachgewiesen.

Holger Runge schließt abschließend folgendes Fazit: Es handelt sich beim Planungsgebiet um sehr konflikträchtige Räume mit vielen Artengruppen von besonderer hoher Bedeutung wie Brut- und Rastvögel, Fledermäuse, Amphibien und Haselmäusen, die eher in kleinräumigen Bereichen zu beachten und dort im Rahmen der weiteren Planung zu bewerten sind.

5. FRAGEN UND ANTWORTEN ZU DEN UMWELTUNTERSUCHUNGEN

Frage aus dem Saal: Wir haben diese Schutzgebiete, um sie zu schützen und um solche Planungen möglichst davon freizuhalten. Suchen wir jetzt also wieder den Kompromiss, um den Schutzgedanken zurückzunehmen und ein Bauwerk zu bauen?

Holger Runge: Es ist bei diesen Planungen so, dass eine Vielzahl von Belangen zu berücksichtigen ist. Der Naturschutz ist ein wichtiger Belang, aber darüber hinaus gibt es auch eine ganze Reihe anderer Belange, die zu betrachten sind. Daher geht man relativ offen ran und versucht zu überlegen, wo könnte eine Trasse langgehen. Letztendlich

werden die einzelnen Auswirkungen für die einzelnen Güter bewertet. Da spielen natürlich Pflanzen und Tiere eine wichtige Rolle, aber auch andere Belange.

Was die Schutzgebiete angeht, ist zu sagen, dass ein besonders strenger Schutz vorliegt, der in dem angemessenen Rahmen hier in der Planung zu berücksichtigen ist. Das betrifft besonders die Natura2000-Gebiete. Dort ist die Vorgabe, dass es keine erheblichen Beeinträchtigungen geben darf. Wenn aber dort erhebliche Beeinträchtigungen ermittelt werden, was sich aus der Überlagerung der Situationen einzelner Konflikte, die so ein Vorhaben hervorruft, ergeben kann, dann wären Alternativen zu prüfen, mit der sich diese Beeinträchtigungen vermindern oder am besten ganz vermeiden lassen. Das sind die nächsten Planungsschritte, die anstehen und wo entsprechend der gesetzlichen Vorgaben alles betrachtet und berücksichtigt wird.

Frage aus dem Saal: Noch eine Ergänzung: Wir haben Anfang des Jahres beim Biodiversitätsgipfel der UN erfahren, wie bedeutend der Artenschutz ist, weil wir ein großes Artensterben haben. Jetzt spricht man davon, dass Artenschutz natürlich vor Ort anfängt. Auch wir haben die Aufgabe, Arten zu schützen. Deswegen finde ich, sollte da auch nicht drüber gelächelt werden, sondern entsprechend gewürdigt werden.

Holger Runge: Da lächelt auch keiner drüber, sondern das wird entsprechend gewürdigt. Das ergibt sich schon allein auch aus den rechtlichen Vorgaben.

Frage aus dem Saal: Wenn die jetzige Trasse weiter benutzt werden könnte, wäre das dann die geringste Beeinträchtigung von Flora und Fauna? Zweite Frage: Seinerzeit, als die Schwebbahn in Schleswig-Holstein eine Rolle spielte, wurde gesagt, beidseitig müsste eine Trassenführung auch für Autos möglich sein, weil die Bahn jederzeit von der Straße her zugänglich sein müsste für eventuelle Fälle. Wenn dann die Bahn ausfallen würde, könnte man ja doch die Straße nutzen und umgekehrt.

Thomas Waldner: Die zweite Frage berührt kaum Umweltbelange. Wir nehmen sie trotzdem mit und beantworten Sie später. Die erste Frage: Ist die bisherige Trasse die umweltfreundlichste? Was meinen Sie dazu?

Holger Runge: Frau Lüth hat ja schon gesagt, dass es verschiedene Aspekte gibt, die es wahrscheinlich schwierig machen, die bestehende Trasse so, wie sie ist, weiter zu nutzen. Aber wenn das natürlich möglich wäre - das ist kein großes Geheimnis - wäre es natürlich aus Umweltsicht die verträglichste Variante. Dort gibt es eine Belastung, auf die sich die ganze Struktur und das Artenspektrum eingestellt hat. Da hätten wir sicherlich die geringsten Probleme, was jetzt Arten- und Biotopschutz angeht.

Peter Hermanns: Wir können leider nicht so planen, dass wir die Trasse unterbrechen und neu bauen. Wir müssen immer davon ausgehen, dass wir erst mal die Verbindung aufrechterhalten müssen. Dann kommen wir in Bereiche, die auch nicht unempfindlich sind, nämlich in die Abwägung der unterschiedlichen Schutzgüter. Wenn man nur geringfügig neben der vorhandenen Trasse plant - das wissen Sie hier in Hohnstorf ganz genau - haben wir unter dem Aspekt Schutzgut Menschen natürlich mit ganz anderen Konflikten zu rechnen. Wir wollen nicht den Eindruck erwecken, dass wir hier nur auf die Tier- und Pflanzenwelt gucken. Wir haben es im Variantenvergleich immer in einem gesamtschutzgutbezogenen Vergleich zu betrachten.

Nachrichtlich (zweite Frage):

In einem Anschlussgespräch nach der Veranstaltung stellte sich heraus, dass der Transrapid gemeint war und nicht die Schwebebahn. Die dortigen (postulierten) Anforderungen sind auf das jetzige Projekt „B5/B209 Elbquerung bei Lauenburg/Hohnstorf mit Ortsumgehungen“ nicht übertragbar. Die Forderung beim Transrapid eine beidseitige Zuwegung zu benötigen, entstammte dem dortigen speziellen Rettungskonzept. Es handelte sich nicht um Straßen für den Allgemeingebrauch, sondern um spezielle betriebliche Zuwegungen, die auch zur Sicherstellung der Rettung dienen sollten.

Frage aus dem Saal: Wenn ich das richtig verstanden habe, gibt es zumindest auf schleswig-holsteinischer Seite mit Steilhang und Co derartig viele Beeinträchtigungen oder erfreuliche Beeinträchtigungen, dass wir eigentlich in diesem frühen Stadium bei möglichen Trassenverläufen über eine Brücken- und Absenktunnel-Lösung reden. Richtig?

Holger Runge: Das wäre mir jetzt zu früh, das zu beurteilen. Herr Hermanns hat darauf hingewiesen, dass wir eine ganze Reihe von Belangen zu betrachten haben. Man muss das nachher in der Gesamtabwägung sehen. Wir sind für die Umweltverträglichkeitsstudie zuständig. Daneben gibt es die verkehrlichen Untersuchungen, Lärmanalysen etc., was zu einem Gesamtbild zusammengefügt werden muss. Erst dann wird man genauer sagen können, welche Varianten jetzt welche Vor- und Nachteile aufweisen, um dann eine Abwägungsentscheidung treffen zu können.

Peter Hermanns: Herr Runge hat dargestellt, in welchem Detailgrad diese Untersuchungen durchgeführt worden sind. Wenn wir jetzt weiter planen und Varianten betrachten, dann kommen wir von Korridoren zu Linien. Da kann die Lösung durchaus im Detail liegen. Schon kleinere Varianzen in der Planung, sei es Bauwerke oder Linien bezogen, können durchaus in der Lage sein, bestimmte Empfindlichkeiten nicht zu beeinträchtigen. Diese nächsten Schritte werden wir im Variantenvergleich zu beurteilen haben. Die Entscheidungen, die demnächst zu treffen sind, müssen bis zur Genehmigung durchhalten. Deshalb haben wir Ihnen das jetzt auch so differenziert dargestellt.

Statement aus dem Saal: Ich bin langjähriger Anwohner an der B 5. Wir haben Lärm, das akzeptiert man, wenn man dort wohnt. Ich möchte mich für unsere Vorfahren entschuldigen, dass die sich hier angesiedelt haben in diesem wunderbaren Gebiet. Ich bin der Meinung, dass man aus Kostengründen eine Brücke neben der Brücke im Sinne der Bürger bauen sollte. Über eine nördliche Umgehung redet man schon über 50 bis 70 Jahre. Die wird nie mehr stattfinden. Bauen Sie eine Brücke neben der Brücke. Dann müssen zwei oder drei Häuser abgerissen werden. Aber wir beeinträchtigen damit nicht das hohe Elbufer oder die Elbtalniederung oder sonst irgendwas. Machen Sie wirklich Nägel mit Köpfen. Und das schnell.

Thomas Waldner: Wir nehmen das zur Kenntnis.

Frage aus dem Saal: Aufgrund dieser Untersuchungen zu Fauna und Flora: Gibt es schon Anzeichen dafür, dass der eine oder andere Straßenverlauf gar nicht mehr durchführbar ist? Ich erinnere da nur mal an den Wachtelkönig und den Feldhamster.

Holger Runge: Es ist zu früh im Moment. Wie gesagt: Das ist ein Werkstattbericht. Noch nicht alle Untersuchungen sind vollständig ausgewertet. Wir müssen das nachher tatsächlich im Detail betrachten. Herr Hermanns hat es schon gesagt: Es geht darum zu betrachten, wo die Linien verlaufen, wo unterschiedliche Konflikte sind und diese mit anderen Belangen zu betrachten. Ihre Frage werden wir erst zu einem späteren Zeitpunkt genauer beantworten können.

6. ABSCHLIESSENDE FRAGEN UND ANTWORTEN & AUSBLICK

Frage aus dem Chat: Bei aller Liebe für die Tiere und Pflanzenwelt. Spielt der Mensch hier überhaupt noch eine Rolle? Der Korridor Nord würde auch den Schwerlastverkehr durch Lauenburg entlasten. Also was ist mit dem Schutzgut Mensch?

Britta Lüth: Das Schutzgut Mensch betrachten wir natürlich genauso. Wir nehmen ernst, den Korridor Nord mit zu beplanen, weil wir wissen, dass die Lärmbelastung in Lauenburg sehr hoch ist. Es ist tatsächlich auch so, dass momentan die Verkehre in andere Regionen, zum Beispiel nach Niedersachsen, verdrängt werden, weil die Zwölfonner anders fahren. Wir nehmen das ernst. Wir wollen hier eine vernünftige Mobilitätslösung finden.

Frage aus dem Chat: Ist derzeit komplett ausgeschlossen, die derzeitige Brücke neu zu bauen mit der Option einer Behelfsbrücke? Schließen Sie das aus?

Britta Lüth: Das betrachten wir auch. Herr Hermanns sagte es schon: Das ist problematisch, bzw. genauso konfliktträchtig: Wir haben auf der einen Seite westlich des bestehenden Bauwerks Siedlungsbereiche, die dicht drangehen. Wir haben Wohnbebauung, Kindergarten, eine sehr funktionierende Werft als Wirtschaftsbetrieb. Auch alles Dinge, die man mitbetrachten muss.

Auf der Ostseite fand ich wichtig zu sagen, dass wir auch dicht am Bestandskorridor - man sagt so schön - eine Vorbelastung haben und prioritäre Lebensraumtypen tatsächlich in dem Korridor nachgewiesen haben. Das heißt: Auch direkt am Bestand gibt es auf der anderen Seite, wo Naturschutzbereiche, Natura2000-Gebiete, bis dicht an das

Bestandsbauwerk heranreichen, prioritäre Lebensraumtypen. Das verpflichtet uns, alle Alternativen zu untersuchen. Das werden wir tun und dann die beste Lösung finden.

Ich nutze die Chance, über die technischen Möglichkeiten was zu sagen. Wir haben drei Arten von Bauwerken, mit denen wir die Elbe queren können.

Das eine ist eine Brücke. Viele denken da an Autobahnen. Wir sind hier tatsächlich im Bereich einer Bundesstraße. Die ist nicht so breit wie eine Autobahn: Wo stehen die Pfeiler und Widerlager, die Auflagerpunkte am Ende? Wie hoch ist die Brücke? Wie viel Verschattung bringt sie? Bringt sie darunter genug Feuchtigkeit, um Lebensraumtypen zu überbrücken und gegebenenfalls auch darunter zu erhalten? Wie lang müssen die Felder sein?

Beim Absenktunnel ist es so: Absenktunnel können eine gute Tiefenlage haben. Das heißt: Er liegt nicht so tief, braucht nicht so viel Überdeckung. Der Nachteil ist: Während der Baudurchführung wird von oben eingegriffen, baubedingt wird erst mal das, was sich dort im Boden befindet, in Anspruch genommen und zerstört. Die Frage ist: Wie schnell generiert sich so was? Da gibt es bestimmte Bereiche, die regenerieren sich sehr schnell, und andere, da dauert es sehr lang. Ein Wald regeneriert sich nicht so schnell.

Beim Bohrtunnel ist es besser. Der liegt tiefer, braucht eine größere Überdeckung, hat die besten Auswirkungen für die Umwelt, weil er die wesentlichen Bereiche untertunnelt, ohne von oben einzugreifen. Da haben wir nur Eingriffe bei der Ziel- und Startgrube. Die müssen wir genau betrachten. Das sind die technischen Varianten, die wir jetzt alle im Detail durchgehen müssen.

Thomas Waldner: Eine weitere Frage aus dem Chat: Können Sie sagen, ob für den bestehenden schmalen Korridor eine Zweigeschoss-Brücke in der Planung gedacht wurde, um auf dem engeren Raum doch Straße und Schiene kombiniert anzubieten?

Britta Lüth: Wir werden dazu Aussagen treffen. Wir haben aber bei diesen Varianten immer die Herausforderung, dass wir keine Rückfalloption mehr haben. Das heißt, wenn diese Brücke dann wieder abgängig ist, wie die jetzige auch, gibt es überhaupt keine Rückfallpositionen für keinen der beiden Verkehrsträger.

Frage aus dem Saal: Wann beabsichtigen Sie, das Wasser- und Schifffahrtsamt und die Straßenverwaltung in die Planung für eine eventuelle Brücke mit einzubeziehen, weil die Durchfahrt für die Schifffahrt ganz wichtig ist?

Britta Lüth: Das ist schon passiert. Der Dialog hat schon begonnen und tatsächlich auch in Bezug auf die Frequenzen der Schifffahrt und welcher Teil der Elbe mit seinen Kanälen wie frequentiert wird, welche Beeinträchtigungen es für die Schifffahrt gibt. Dieser Dialog läuft schon.

Britta Lüth, Geschäftsbereichsleiterin, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, erläutert die nächsten Schritte im Rahmen der Vorplanung.

Die Präsentation ist online abrufbar unter: www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg

Britta Lüth fasst zusammen und führt aus, dass man prioritäre Lebensraumtypen gefunden und nachgewiesen hat. Der nächste Schritt wird sein, in einem engen Dialog von Umwelt und Technik entsprechende Linien für jede Bauwerksart zu finden.

Britta Lüth erläutert die Planung nach der Methodik Building Information Modeling (BIM). Sie gilt es ab 2025 bei neuen Straßenbauvorhaben regelmäßig anzuwenden. Das Bauprojekt der Elbquerung Lauenburg/Hohnstorf mit Ortsumgehungen ist als Pilot für die Planung nach BIM beim Bund angemeldet worden. Alle Planer können so auf der gleichen Datengrundlage dank des digitalisierten Prozesses arbeiten, erläutert Britta Lüth.

Der Prozess der Vergabe von schalltechnischen Untersuchungen, Luftschadstoff- und Stickstoffdispositionsgutachten sei inzwischen angeschoben. Fachbeiträge zur Agrar- und Raumstruktur, Hydrogeologie und zu einem Modell zur Wasserströmung auf der Elbe werden in Auftrag gegeben.

Britta Lüth verweist auf das Informationsangebot auf der Projektwebsite unter www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg

und den Newsletter. Sie kündigt an, dass die nächste Öffentlichkeitsveranstaltung am 28. Juni 2023 in Lauenburg wieder als Hybrid-Veranstaltung stattfinden wird. Im Fokus stehen dann die unterschiedlichen Bauwerksarten in den Korridoren. Ende 2024 ist geplant, eine Vorzugsvariante mit Bauwerksart präsentieren zu können.

Abschließende Fragen:

Statement aus dem Saal: Man liest, dass die Bahn eine dreimonatige Sperrung der vorhandenen Brücke plant, mit Umwegen von bis zu 70 Kilometer nach Dömitz oder nach Geesthacht mit 20 Kilometern und mit einer Spur und um 115 Straßenabläufe zu erneuern oder zu sanieren und 120 laufende Meter Querfugen auszubessern. 115 Straßenabläufe kann man mittels Ampelregelung halbseitig sanieren. Bei guter Auslastung der Arbeit kann man das innerhalb von 14 Tagen regeln. Das wäre die Vollsperrung, die man akzeptieren kann. Drei Monate sind nicht akzeptabel. Da müssten die Straßenbauverwaltung beider Länder bei der DB AG vorstellig werden.

Britta Lüth: Drei Monate Sperrung ist eine lange Zeit. Ich kann nachvollziehen, dass dies eine hohe Belastung ist. Der - auch nur sehr geringe - Vorteil ist, dass ab übermorgen (23. März 2023), die Brücke Geesthacht in einem Zustand ist, dass sie wieder für mehr als 3,5 Tonnen schwere Fahrzeuge befahrbar sein wird. Also: Es muss nicht Dömitz sein.

Eine halbseitige Sperrung der Brücke ist nicht möglich. Es gibt eine neue Änderung im Arbeitsschutzgesetz und in den Arbeitsschutzrichtlinien: Vollsperrung, weil der Bereich Arbeitsraum einen Sicherheitsraum umfasst, den man zum fließenden Verkehr nachweisen muss. Und für diese Breiten funktioniert er nicht.

Hier geht es grundsätzlich um das Leben der Arbeiter. Es gab schwere Unfälle. Die haben zu dieser Richtlinienänderung geführt. Sie ist seit anderthalb Jahren in Kraft. Auch wir richten uns in allen Straßenbauprojekten danach und kommen leider zu deutlich mehr Vollsperrungen.

Wir haben eine Baustellenkoordinierungssoftware an den Markt gebracht, um dann immerhin die Umleitungsstrecken so gut es geht zu managen. Das dies hier

problematisch ist, weil die Elbe eben nicht so viele feste Querungen hat, kann ich verstehen. Ich kann Ihnen die Belastung aber tatsächlich nicht nehmen.

Thomas Waldner: Da wären wir wieder beim Schutzgut Mensch. Ihr Plädoyer aus dem Saal zu den Brückenbauarbeiten ist angekommen und wurde beantwortet. Sie haben dennoch noch einmal das Wort.

Statement aus dem Saal: Straßeneinläufe sind 30 Zentimeter mal 30 Zentimeter. Die Straße hier schätze ich auf 7 Meter 50. Kürzlich waren Reparaturarbeiten an der Brücke unter halbseitiger Sperrung der Brücke vorgenommen worden. Das war möglich. Und bei einem 30 mal 30 Straßenablauf soll es nicht möglich sein? Das verstehe ich nicht.

Britta Lüth: Sie sehen von oben nur 30 mal 30 Zentimeter Straßenablauf der Straßen. Der Ablauf darunter geht aber in die Tiefe. Es wird nicht nur der Ablauf gemacht, es wird die gesamte Entwässerung gemacht.

Mit diesen Planungen und Arbeiten hat die Bahn vor drei Jahren angefangen. Wir sind echt froh darüber, dass diese Arbeiten jetzt durchgeführt werden: Denn viel schlimmer wäre es, sie nicht durchzuführen. Dann gäbe es noch viel mehr Schäden an der Stahlkonstruktion der Brücke als bisher. Das heißt: Wir machen das tatsächlich nicht, um die Bürgerinnen und Bürger zu ärgern, sondern wir machen das, weil wir es so durchführen müssen.

Aber ich gebe Ihnen völlig recht: Die Beeinträchtigungen für Sie sind hier massiv, weil es nur diese eine Querung gibt. Wie gesagt: Die Aufrechterhaltung von Schiene, Fußgänger und Radfahrer wird gewährleistet. Ich finde, das ist ein guter Schritt. Dass er Sie nicht befriedigen kann, ist mir völlig klar.

Frage aus dem Saal: Der Bürgersteig oder Fahrradweg der ist letztes Jahr voll gesperrt worden. Wann wird der gemacht? Wann wird das Brückengeländer gemacht? Dann muss die Brücke wieder gesperrt werden?

Britta Lüth: Diese Frage kann ich tatsächlich nur mitnehmen. Ich bin für Neu- und Ausbau der Brücke zuständig. Für die Erhaltung und damit auch die Instandsetzung ist ein

anderer Kollege zusammen mit der Deutschen Bahn zuständig. Aber wir stellen die Antwort dann gerne auf unserer Homepage zur Verfügung.

Nachrichtlich (Aussage der DB):

Die Sanierung des Fußweges über die Lauenburger Elbbrücke befindet sich aktuell in der Planung. Einen genauen Zeitraum der Ausführung kann ich Ihnen aktuell nicht zuverlässig mitteilen.

Es werden voraussichtlich im Zuge der Gehwegsanierung auch Arbeiten an dem Geländer durchgeführt.

Auswirkungen der Arbeiten auf den Straßen- bzw. Zugverkehr sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

Frage aus dem Saal: Wie lang wird die Nutzung der Brücke insgesamt für den Straßenverkehr noch zulässig sein? Soweit ich weiß, gehört sie der Deutschen Bahn.

Britta Lüth: Die Brücke gehört der Deutschen Bahn. Das gehörte sie schon immer. Die Straße darf einen Teil der Brücke mitnutzen, muss dafür aber natürlich auch bezahlen, wenn entsprechende Instandsetzungsbaumaßnahmen durchzuführen sind.

Abschließend wäre dies das Ergebnis der Nachberechnung, die die Deutsche Bahn noch durchführt. Drei Stufen hat sie schon durchlaufen, die vierte Stufe fehlt aber noch. Die Probelastung ist dafür eine Voraussetzung. Dann wird es einerseits eine Perspektive geben, wie lang die Brücke welche Verkehre noch hält. Eine Teileinschränkung ist passiert. Auch auf niedersächsischer Seite wussten wir schon vorher: Zug und Straße können nicht mehr gemeinsam zeitgleich darüber. Instandsetzungen werden am Bestandsbauwerk noch erforderlich sein, bis eine neue Querung vorhanden ist.

Thomas Waldner. Frau Lüth, Ihnen einen ganz herzlichen Dank. Und auch Ihnen hier im Saal und online besten Dank für die sehr entschlossenen, aber auch sehr fairen Fragen. Das ist nicht selbstverständlich. Ich finde, Sie haben Ihre Meinung deutlich gemacht, gute Fragen gestellt. Wir haben versucht, sie zu beantworten. Vielen Dank für diese Fairness an dieser Stelle.

Wir sehen uns vielleicht wieder am 28 Juni 2023 in Lauenburg und wir beide wünschen Ihnen alles Gute! Bleiben Sie gesund! Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!