

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Bericht

zur

**hybriden Bürgerinformationsveranstaltung zur B 5 / B 209, Elbquerung bei
Lauenburg / Hohnstorf mit Ortsumgehungen**

**am 19. November 2021 von 12:30 bis 14:15 Uhr in der Albinus-Gemeinschaftsschule
Lauenburg sowie per Videokonferenz via Zoom**

1) Einleitung	2
2) Begrüßung durch den Moderator sowie einleitende Fragen an die Minister	3
3) Vortrag von Frau Lüth: B 5 / B 209, Elbquerung bei Lauenburg/Hohnstorf m. Ortsumg.	10
4) Fragen und Antworten zum Vortrag sowie zum Projekt allgemein	11
Thema 1: Ersatzbauwerk der Brücke	11
Thema 2: Ortsumgehung B 5 / B 209 und das angrenzende Straßennetz	13
Thema 3: Verkehrswende	17
Thema 4: Hochwasserschutz	18
Thema 5: Fuß- und Radverkehr	19
Thema 6: Bürgerbeteiligung	21
5) Nachträglich beantwortete Fragen aus dem Chat	21
6) Nachträglich beantwortete Fragen via Mail	25
7) Abschluss und Schlussworte durch die Verkehrsminister	31

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

1) Einleitung

Die bestehende Elbquerung bei Lauenburg weist erhebliche Mängel auf. Das hat die Bauwerksprüfung ergeben. Von den Ergebnissen der Prüfung ausgehend haben sich der Bund als Baulastträger und die in Auftragsverwaltung tätigen Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen darauf geeinigt, ein Ersatzbauwerk für den Straßenverkehr zu planen. Der Schienenverkehr soll weiterhin über die bestehende Elbbrücke geführt werden, die zu diesem Zweck saniert wird. Da eine Ersatzbauwerksplanung die Möglichkeit bietet, weitere Varianten einzubeziehen, soll ergebnisoffen die Realisierung einer östlichen und einer westlichen Elbquerung in Lauenburg in Kombination mit den Ortsumgehungen Lauenburg untersucht werden. Das hat zur Folge, dass auch der Planungsraum in Niedersachsen einbezogen werden muss. Noch ist die zukünftige Trasse nicht festgelegt, dafür sind zunächst weitere Grundlagenermittlungen notwendig.

Im Rahmen einer frühen Information und Beteiligung der Öffentlichkeit sind bereits im Frühjahr 2021 die angrenzenden Kommunen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen zum Projekt Elbquerung bei Lauenburg / Hohnstorf mit Ortsumgehungen informiert worden. Am 19. November 2021 wurde nun auch die breite Öffentlichkeit zum aktuellen Stand der Planungen, zum Planungsraum sowie zum Planungsprozess informiert: Dies geschah im Rahmen einer hybriden Bürgerinformationsveranstaltung in der Albinus-Gemeinschaftsschule in Lauenburg, zu der sich Zuschauer*innen nach vorheriger Anmeldung auch digital per Videokonferenz zuschalten konnten. Die Verkehrsminister aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen, Dr. Bernd Buchholz und Dr. Bernd Althusmann, waren vor Ort in Lauenburg, um gemeinsam mit der Geschäftsbereichsleiterin des LBV.SH, Britta Lüth, zum Projekt zu informieren und sich den Fragen der Anwesenden vor Ort sowie den Fragen der digital Zugeschalteten zu stellen.

Für diejenigen, die an der hybriden Veranstaltung – vor Ort oder digital – nicht teilnehmen konnten, stehen ein Mitschnitt der Veranstaltung sowie die Vortragspräsentation mit allen wesentlichen Informationen zum Planungsstand auf der Website unter www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg zum Download zur Verfügung. Aus Datenschutzgründen sind die Fragen aus dem Publikum und Chat, die im Zuge der Veranstaltung gestellt wurden, nicht Teil des Videomitschnitts. Sie können jedoch in diesem nachfolgenden Protokoll nachgelesen werden.

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Individuelle Rückfragen zu diesem Projekt können an die E-Mail-Adresse elbquerung-lauenburg@lbv-sh.landsh.de gesendet werden. Im Folgenden werden der Ablauf der Veranstaltung sowie die Fragen aus dem Plenum (vor Ort und digital) dargestellt.

Vortragende:

- Dr. Bernd Buchholz, Verkehrsminister Schleswig-Holstein
- Dr. Bernd Althusmann, Verkehrsminister Niedersachsen
- Britta Lüth, Leiterin des Geschäftsbereichs Neubau, Um- und Ausbau, LBV.SH
- Dr. Maik Bohne, Moderator, RAIKESCHWERTNER GmbH

2) Begrüßung durch den Moderator sowie einleitende Fragen an die Minister

Anmoderation, Dr. Bohne: [...] Die Tatsache, dass die beiden zuständigen Minister aus Schleswig-Holstein und Niedersachsen bei dieser Veranstaltung dabei sind, zeigt die Bedeutung des Bauvorhabens für die Region. Im Publikum sitzen heute auch viele Bundestags- und Landtags-Abgeordnete, Bürgermeister*innen aus den umliegenden Gemeinden, Vertreter*innen von Naturschutzverbänden sowie Bürgerinnen und Bürger.

Frage, Dr. Bohne: Wie wichtig ist dieses Projekt für die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen?

Antwort, Dr. Buchholz: Hier in der Region weiß vermutlich jeder, wie wichtig es ist, über die Elbe zu kommen – es ist entscheidend für die Region, für die wirtschaftliche Prosperität, für das Miteinander. Und dennoch ist die nächstgelegene Elbquerung erst in Geesthacht.

Hinzukommt, dass die Elbquerung auch für Lauenburg selbst wichtig ist. Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan sind gleich zwei Projekte gelistet,

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

die die Stadt betreffen. Bei der „Nordumfahrung Lauenburg“ geht es darum, den Verkehr der B 5, der nicht unerheblich ist, aus der Stadt herauszuführen. Hinzukommt die „Südumfahrung Lauenburg“ *[redaktionelle Anmerkung: mitunter wird in anderen Dokumenten auch der Begriff Ortsumgehung Lauenburg Ost verwendet]*, die B 209. Hier fließt der Verkehr über die alte Brücke, ehe dieser verschwenkt und in die Innenstadt von Lauenburg reingeht. Auch hier müsste eine deutliche Verkehrsberuhigung für die Stadt herbeigeführt werden.

Wir sollten also versuchen, diese Ziele miteinander zu vereinbaren: Eine Verkehrsberuhigung für Lauenburg schaffen, Verkehre außen umleiten sowie parallel dazu bewerten, wie sinnvoll es ist, beide Projekte zusammenzulegen.

2018 hatten wir begonnen, die Südumfahrung *[siehe redaktionelle Anmerkung in Absatz 2]* zu planen. Dabei mussten wir feststellen, dass wir bei der Südumfahrung *[siehe redaktionelle Anmerkung in Absatz 2]* erhebliche Eingriffe erzeugen würden, beispielsweise in FFH-Schutzgebiete. Vor allem südlich der existierenden Brücke gibt es viel schützenswerten Lebensraum. Hinzukam, dass uns die Deutsche Bundesbahn kurzfristig mitteilte, dass das Brückenbauwerk, das wir fest eingeplant hatten und das wir erweitern wollten, einen sehr schlechten Zustand hat. Es hieß, die DB AG plane, die Brücke zukünftig nur noch für den Zugverkehr zu nutzen. Wir sollten deswegen darüber nachdenken, eine neue Brücke als Straßenverbindung zu bauen. Und das ist auch heute noch unsere Ausgangslage.

Ergänzung, Dr. Althusmann:

Niedersachsen und Schleswig-Holstein sind zwei befreundete Bundesländer und wir wollen die Brücken

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

zwischen uns weiter stärken. Denn wir alle wissen, dass eine gute verkehrliche Anbindung für Deutschland, aber natürlich auch für die beiden Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen, von großer Bedeutung ist.

Gewerbeverkehre entlang von Straßen und Gewerbegebieten auszubauen und damit attraktive Arbeitsplätze zu schaffen, ist für die gesamte Region des nördlichen Niedersachsens, aber ebenso für den Süden Schleswig-Holsteins von höchster Bedeutung. Es geht darum, Mobilität zu sichern. Denn am Ende bleiben der Personenverkehr und der Lkw-Verkehr die wesentliche Voraussetzung dafür, dass Wirtschaft gelingt.

Es ist glaube ich eindeutig, dass die Elbquerung bei Lauenburg von immenser Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr, den Tourismus und natürlich auch für den Individualverkehr der gesamten Region ist. Auch weil es in unmittelbarer Nähe eben keine Vielzahl weiterer Elbquerungen gibt. Von daher begrüßen wir es, dass Schleswig-Holstein und Niedersachsen hier gemeinsam eine neue Brücke auf den Weg bringen wollen.

Wie das nun mal bei Infrastrukturvorhaben so ist, wird es dabei sicherlich nicht immer nur Freunde, sondern mit Sicherheit auch Gegner des Projekts und der bevorzugten Varianten geben. Auch deshalb wollen wir die Bürgerinnen und Bürger aus den jeweiligen betroffenen Regionen schon frühzeitig in einem offenen und transparenten Prozess mit einbinden.

Frage, Dr. Bohne:

Die Situation an der B 209 ist aufgrund des Zustands der Brücke aktuell durchaus angespannt. Wie bewerten Sie die Lage?

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Antwort, Dr. Buchholz:

Bei aller Zügigkeit einer Neuplanung müssen wir zunächst einmal dafür sorgen, dass das Brückenbauwerk auf der B 209 zügig instandgesetzt wird. Wir haben nämlich aktuell einen Brückenzustand, der kurz vor „ungenügend“ ist und dringend verbessert werden muss.

Das notwendige Instandsetzungsprogramm an der B-209-Brücke verschafft uns dann ein bisschen Luft für die längerfristige Planung. Es muss aber klar sein: Auch die Instandsetzung der Brücke wird dazu führen, dass zukünftig hauptsächlich die Schiene darauf unterwegs sein wird – hoffentlich gemeinsam mit Fußgängern und dem Radverkehr. So oder so braucht es für die Straßenverbindung aber eindeutig ein neues Brückenbauwerk.

Ergänzung, Dr. Althusmann:

Aus allen großen Infrastrukturprojekten wissen wir, dass es wichtig ist, ein solches Projekt rechtlich einwandfrei und fachlich bewertet anzupacken, denn am Ende kommt es auf die rechtliche Haltbarkeit einer solchen Baumaßnahme an. Wie ich bereits erwähnte, wird es Befürworter und Gegner der Planungsvarianten geben, weshalb die einzelnen Varianten mit den Bürgerinnen und Bürgern der betroffenen Regionen unbedingt besprochen werden müssen. Entscheidend bleibt, dass wir dank klarer Prozesse unnötige Verzögerungen vermeiden.

Die beiden Landesregierungen stehen ohne Wenn und Aber hinter dieser Maßnahme und werden das Projekt gemeinsam mit dem Bund voranbringen. Dafür müssen wir den Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern, mit Interessensvertreterinnen und -vertretern, mit Bürgerinitiativen, aber auch mit anderen Betroffenen wie zum Beispiel Landwirten in den Blickpunkt nehmen und

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Beteiligungsformate aufsetzen, die Themen wie Lärmbelästigung und Co. in den Fokus rücken.

Ich weiß aus verschiedenen anderen Projekten in Niedersachsen, dass eine frühzeitige Bürgerbeteiligung am Ende immer eine Verkürzung des Prozesses bewirkt. Wir können damit viele Unwägbarkeiten vermeiden. Von daher ist es mir persönlich sehr wichtig, dass wir die Planungen sehr frühzeitig präsentieren und die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig beteiligen.

Das ist heute im digitalen Zeitalter ohnehin sehr viel besser möglich: Wir beide reden bei Verkehrsprojekten in Schleswig-Holstein und Niedersachsen häufig von Building Information Modeling. Die Planungsprozesse und auch die Beteiligungsprozesse transparent und digital zu gestalten und alle denkbaren Fragen, die auftauchen können, aufzunehmen. Darum geht es und deshalb wird die Öffentlichkeit bereits heute im Rahmen dieser Veranstaltung erstmalig öffentlich eingebunden.

Frage, Dr. Bohne:

Für das Projekt könnte es durchaus von Vorteil sein, dass es nicht von der Autobahn GmbH des Bundes, sondern als Gemeinschaftsprojekt der Länder geplant wird. Wie schauen Sie auf dieses Projekt? Ist die Kooperation tatsächlich eine Besonderheit?

Antwort, Dr. Buchholz:

Es ist jedenfalls kein Nachteil, dass wir das Projekt als Länder planen und umsetzen können. Wir haben es aber natürlich mit Bundesstraßen zu tun und handeln im Auftrag des Bundes, der das Projekt auch finanziert und relativ klar sagen kann, was er gerne prüfen möchte.

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

In diesem Falle hat der Bund auch gesagt, dass es bei Lauenburg zwei Projekte im vordringlichen Bedarf gibt und dass bitte geprüft werden sollte, ob daraus ein gemeinsames Projekt gemacht werden kann. Denn es ist nun mal sinnvoll, beide Themen auf einmal anzufassen und ggf. mit einem Schlag zu lösen.

Es gab zwar ein paar Verzögerungen, weil wir nach den anfänglichen Planungen für die B 209 wieder ein Stück zurücktreten mussten, es ist aus meiner Sicht aber goldrichtig gewesen, das jetzt zu tun. Damit sind wir wieder zurück in einem Planungszustand, der uns heute ganz am Anfang dastehen lässt. Wir planen daher auch noch nicht in Brücken oder Bauwerken, sondern mit Korridoren und fragen uns: Wo könnte was sein und wo ist es am sinnvollsten, dass da etwas wäre? Was sind jetzt die Dinge, die erstens verkehrlich alle Probleme lösen und zweitens artenschutzrechtlich und ökologisch am sinnvollsten sind?

Wie Dr. Althusmann schon meinte: Wir müssen so planen, dass wir gerichtsfest sind, also keine Fehler in der Abwägung begehen. Daher müssen wir auch in Alternativen denken, die sich nicht unbedingt aufdrängen. Zum Beispiel eine Tunnelvariante prüfen, obwohl Lauenburg an einem Elbhang liegt. Dazu sind wir verpflichtet, und das machen wir.

Noch einmal zurück zur Frage: Wir haben bereits gute Erfahrungen damit gemacht, Projekte gemeinsam zu planen. Das machen wir bei der Elbquerung an der A 20 westlich von Hamburg auch schon und haben überall da Kooperationsvereinbarungen geschlossen, wo wir länderübergreifend mit Niedersachsen zu tun haben. Wir arbeiten sehr eng zusammen und das funktioniert immer reibungslos.

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Ergänzung, Dr. Althusmann:

Ich kann nur bestätigen, was der Kollege Buchholz sagt. Nicht nur, dass wir uns jetzt seit vielen Jahren gut verstehen und miteinander abstimmen. Wir denken auch in eine Richtung. Ich glaube, dass hier zwei erfahrene Straßenbauverwaltungen aufeinandertreffen und sich gut miteinander abstimmen werden. Die haben Erfahrung im Brückenbauen, aber auch im Brückenbauen zwischen Verwaltungen.

Um auf Ihre Frage einzugehen, ob es ein Vorteil ist, wenn die Länder die Planung übernehmen oder ob es besser gewesen wäre, wenn die Autobahn GmbH das gemacht hätte: Ich glaube, die Länder sind näher dran. Mit unseren Verwaltungen haben wir die Expertise und die Ressourcen vor Ort und werden das Projekt prioritär behandeln, weil es uns ausgesprochen wichtig ist. Ich persönlich bin nicht davon überzeugt, dass der Bund besser und schneller bauen kann als die Länder. Insofern habe ich diese Entscheidung immer kritisch gesehen.

In diesem Fall haben beide Länder nun gesagt: „Wir nehmen das in die Hand mit unseren Bauverwaltungen. Wir sind diejenigen, die hier schnellstmöglich vorankommen.“ Und die bisherige Zeitplanung zeigt auch schon, dass beide Bauverwaltungen in der Lage sein werden, das Brückenbauwerk einschließlich der Möglichkeiten von Ortsumfahrungen zu verbinden und entsprechend anzupacken.

Alles muss denkbar sein und dafür müssen wir uns auch ergebnisoffen zeigen. Was wir am Ende unserer Stadtverwaltung als Vorschlag unterbreiten werden, wird in großer Eintracht zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen beschlossen werden.

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

3) Vortrag von Frau Lüth: B 5 / B 209, Elbquerung bei Lauenburg / Hohnstorf mit Ortsumgehungen

Im Anschluss an das Impulsgespräch mit den Ministern stellte Frau Lüth, Leiterin des Geschäftsbereichs Neubau, Um- und Ausbau beim LBV.SH, anhand einer PowerPoint-Präsentation das Projekt und dessen Rahmenbedingungen vor. Die Präsentation war sowohl auf einer Leinwand vor Ort als auch digital über den Videostream zu sehen. Auf der Website des LBV.SH steht die Präsentation unter www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg zum Download zur Verfügung.

Darin sind im Wesentlichen folgende Inhalte anschaulich dargestellt:

- Einordnung der Maßnahme im Planungsraum
- Zustand des Bestandsbauwerks und rechtlicher Rahmen aufgrund der Eigentumsverhältnisse (Deutsche Bahn als alleinige Eigentümerin des Bestandsbauwerks)
- Situation vor Ort und verkehrliche Ziele, die mit dem Gesamtprojekt (Elbquerung inkl. Ortsumgehungen) erreicht werden sollen
- Rahmenbedingungen des Projektes und Erkenntnisse, die in die folgende Planung einfließen (Ergebnisse von Bauwerksprüfungen, Zuständigkeiten für die Planung und den Bau sowie die Einbeziehung der Ortsumgehungen, welche eine Betrachtung von Querungen der Elbe an alternativen Orten mit sich bringt).
- Darstellung des Planungsprozesses und aktueller Stand der Planung (sehr frühe Planungsphase: Beginn der Vorplanung)
- Erläuterung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und ihrer Bedeutung für das Projekt (inkl. Kartierungen der Flora und Fauna)
- Erläuterung der Verkehrsuntersuchung als Teil der Planungen

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

- Ablauf des Projektes und geplante Kommunikation, Ausblick auf die Planung in den kommenden Jahren
- Exkurs zum Thema BIM (Building Information Modeling), das auch beim Projekt Elbquerung Lauenburg eine Rolle spielen wird

4) Fragen und Antworten zum Vortrag sowie zum Projekt allgemein

Im Anschluss an den Vortrag von Frau Lüth hatten die Teilnehmenden vor Ort sowie an den Endgeräten zu Hause die Gelegenheit, ihre Fragen an die beiden Minister und an Frau Lüth zu richten: Anwesende vor Ort stellten ihre Fragen direkt per Wortmeldung, die digital Teilnehmenden schrieben ihre Fragen im Chat – diese wurden an den Moderator weitergeleitet. Viele Fragen konnten in diesem Zuge bereits direkt beantwortet werden. Aufgrund des beschränkten zeitlichen Rahmens konnten allerdings nicht alle Fragen beantwortet werden – diese werden nun im Zuge dieses Protokolls beantwortet (s. Kapitel 5).

Nachfolgend werden alle Fragen und Hinweise, die per Wortmeldung oder per Chat geäußert wurden, aufgeführt. Für eine bessere Übersichtlichkeit wurden die Fragen thematisch geclustert.

Thema 1: Ersatzbauwerk der Brücke

Frage, Publikum & Chat:

Warum ist es nicht möglich, das bestehende Brückenbauwerk zu erneuern bzw. zu erweitern und sowohl für den Schienen- als auch den Straßenverkehr zu nutzen?

Antwort, Fr. Lüth:

Das Durchführen von Unterhaltungsmaßnahmen obliegt allein der Deutschen Bundesbahn, die Straßenbauverwaltung muss die Unterhaltungskosten aber mitfinanzieren. Für das aktuelle Lastenmodell der Straßenbauverwaltung ist es nicht mehr wirtschaftlich und darstellbar, das bestehende Bauwerk für den Straßenverkehr zu ertüchtigen. Hinzu kommt, dass der Bau einer neuen Brücke im Vergleich zum Bau einer

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

Behelfsbrücke keine unterschiedlichen
Umweltauswirkungen hätte.

Der deutliche Vorteil einer neuen Brücke wäre, dass der laufende Straßenverkehr aufrechterhalten werden könnte. Zudem muss bei einem bestehenden Bauwerk auch immer der Untergrund berücksichtigt werden: In diesem Fall stehen bereits Gründungen von zwei sehr alten Brücken übereinander. Der Versuch, dazwischen eine neue Gründung zu setzen, wäre in der Umsetzung zu kompliziert. Nichtsdestotrotz wird die sogenannte Nullvariante in den Analysen mitberücksichtigt.

Frage, Publikum:

Sie meinten, es sei nicht wirtschaftlich, die bestehende Brücke für den Straßenverkehr zu ertüchtigen. Wird bei der Frage der Wirtschaftlichkeit nur das Bauwerk selbst betrachtet oder wird die gesamte neue Brückenplanung mit der Westplanung ins Verhältnis zu einem Neubauprojekt inklusive Straßenquerung gesetzt?

Antwort, Fr. Lüth:

Die Nordumgehung Lauenburg ist gesetzt – unabhängig davon, ob die Elbquerung im Westen oder Osten gebaut wird. Es geht nur um die Frage, ob die beiden Projekte gemeinsam realisiert werden können.

Bei Nutzung des bestehenden Bauwerks für den Straßenverkehr müssten die Varianten im Osten über die Bahn und das Natura 2000 Gebiet gebaut werden. Wir waren auch schon mit der Stadt Lauenburg im Austausch bzgl. der Frage, ob das alte Industriegleis genutzt werden kann. Diese und weitere Möglichkeiten werden mitgeplant und vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit mitberücksichtigt.

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Frage, Publikum: Wäre es nicht sinnvoller und auch wirtschaftlicher, eine neue Kombi-Brücke zu planen, die sowohl für den Straßen- als auch den Schienenverkehr ausgelegt ist?

Nachträgliche Antwort, LBV.SH: Eine neue kombinierte Straßen- und Schienenbrücke ist insgesamt nicht vorteilhafter als zwei getrennte Bauwerke, da der Straßenverkehr während der mehrjährigen Bauzeit nicht unterbrochen werden kann. Aus diesem Grund ist das neue Straßen-Bauwerk neben dem Bestandsbauwerk oder an ganz anderer Stelle zu errichten. Die Schiene kann während der Bauzeit mit einem Schienenersatzverkehr arbeiten, wenn eine entsprechende Straßenverbindung besteht. Damit kann die Schiene einen Ersatzneubau an Ort und Stelle auch zu einem späteren Zeitpunkt prüfen. Es entfällt folglich eine aufwändige und teure Verlegung der Schienenanbindungsstrecken oder gar des Bahnhofs.

Frage, Publikum: Ist anstelle einer Brücke für den Straßenverkehr auch ein Tunnel durch die Stadt Lauenburg denkbar?

Nachträgliche Antwort, LBV.SH: Für die Elbquerungen werden sowohl Brücken- als auch Tunnelvarianten in Betracht gezogen. Eine Untertunnelung des Stadtgebietes ist nicht vorgesehen. Sofern mit der Frage gemeint sein sollte, ob anstelle der Nordumfahrung von Lauenburg auch eine Untertunnelung des Stadtgebiets in Frage käme, so ist auch dies zu verneinen.

Thema 2: Ortsumgehung B 5 / B 209 und das angrenzende Straßennetz

Frage, Publikum: Warum kann auf dem Weg zur jetzigen Brücke nicht die bestehende B 209 genutzt werden bzw. warum werden links und rechts der bestehenden Bundesstraße neue Varianten geplant?

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

Antwort, Fr. Lüth: Das ist eine Frage der Darstellung. Wir gehen von einer neuen Brücke aus, für die wir eine Zuwegung benötigen. Dabei ist es so, dass es etwas Vor- und Nachlauf braucht, um die Straße dorthin zu entwickeln.

Hinweis, Publikum: Die Elbquerung ist für beide Länder und die Stadt Lauenburg immens wichtig. Es sollten aber nicht Bürger*innen aus der Stadt Lauenburg entlastet und dafür im Gegenzug Bürger*innen aus den Gemeinden belastet werden. Bei der Nordumgehung betrifft das z. B. die Gemeinde Buchhorst. Auch sollte die Gemeinde Schnakenbek bei der Planung der Brücke nicht belastet werden. Hinzu kommen immense Höhenunterschiede, die mit landwirtschaftlichen Zerschneidungen einhergehen. Dies sollte im Einvernehmen mit den Landwirt*innen geschehen und Einwände der Betroffenen sollten berücksichtigt werden.

Antwort, Dr. Buchholz: Es wäre natürlich möglich, auf der Stelle des Bestandsbauwerks weiterhin die B 209 zur Querung der Elbe zu nutzen. Jedoch ist die B 209 eigentlich eine Nord-Süd-Verbindung. Das heißt: Alle Verkehre, die von dort östlich nach Lauenburg geschickt werden, müssen wiederum durch Lauenburg auf der B 5 bis zur B 209 zurückgeschickt werden. Dadurch wird die Verkehrsbelastung untenrum für Lauenburg erhöht.

Die Idee, den Korridor in den Westen von Lauenburg zu verlegen, würde dieses Problem lösen. Ziel ist es, alle Einwände abzuwägen und einen Kompromiss zu finden.

Ergänzung, Dr. Althusmann: Die gleiche Problematik ergibt sich nicht nur für Schleswig-Holstein, sondern auch für Niedersachsen. Je westlicher eine Querung geplant wird, desto größer sind die Betroffenheiten

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

jenseits der Elbe. Wir können Ihnen aber versichern, dass dies bestmöglich und sorgfältig nach allen gültigen Kriterien – auch vor dem Hintergrund des Landes-, Bundes- und Europarechts – abgewogen wird.

Das Planungsrecht ist im Vergleich zu damals viel umfassender und garantiert dadurch auch eine höhere Qualität. Gleichzeitig wird angestrebt, die Planungen zu beschleunigen. Denn je länger das Vorhaben dauert, desto länger gibt es verkehrliche Belastungen für die Bürger*innen. Das Interesse beider Bundesländer liegt darin, die Nord-Süd-Verbindung so gut und schnell wie möglich voranzubringen. Ein solches Bauvorhaben lässt sich jedoch nie ganz ohne Betroffenheiten umsetzen.

Frage, Publikum:

Wenn die Brücken über die Elbe fertiggestellt sind, aber die Nordumgehung nicht, landet der ganze Verkehr in Lauenburg. Wie gestaltet sich demnach die Planung zur Nordumgehung und ist diese überhaupt realisierbar?

Antwort, Dr. Buchholz:

Die Nordumgehung steht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Werden westlich von Lauenburg Querungen geplant, muss folglich auch die Nordumgehung mitgeplant werden. Andernfalls würde der Verkehr westlich von Lauenburg durch die Stadt nach Lauenburg geschickt werden – dass würde das Ziel verfehlen.

Frage, Publikum:

Wie gestaltet sich die östliche Anbindung in Richtung Mecklenburg-Vorpommern?

Antwort, Fr. Lüth:

Die Anbindung an Mecklenburg-Vorpommern funktioniert sowohl über eine Ost- als auch über eine Westvariante, weil die westlichen Querungen mit der Nordumgehung zusammengedacht werden. Die Verkehre gehen also nicht

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

durch Lauenburg durch, sondern landen auch auf der Nordumgehung.

Frage, Chat:

Die A 21 mit Elbquerung wird laut Vortrag als gegeben angesehen, ist aber lediglich im weiteren Bedarf, d. h. der Realisierungszeitpunkt ist eher ungewiss. Wie kommt es zu der Auffassung?

Antwort, Fr. Lüth:

Die A 21 soll im Zuge der B 404 entstehen, so ist es im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehen. Das Lauenburger Projekt muss jedoch zuerst realisiert werden, da die Planung der A 21 in der Tat im weiteren Bedarf liegt und gleichzeitig ein höheres ökologisches Risiko mit sich bringt. Was feststeht: Mit der Brücke bei Lauenburg haben wir eine starke Querung, die wir auf jeden Fall als Bundesstraße halten wollen.

Hinweis, Publikum:

Eine der vorgestellten Trassen führt durch ein Neubaugebiet in Schnakenbek. Würde die Linie etwas nördlicher angesetzt werden, könnten wir hier Betroffenheiten deutlich verringern.

Antwort, Dr. Bohne:

Den Hinweis nehmen wir mit auf.

Hinweis, Publikum:

Als Hohnstorfer ist meine Beobachtung, dass die B 209 eine sehr starke Ost-West-Komponente hat. Der meiste Verkehr, der zu Stau führt, fließt nach Osten ab. Die Bedeutung der Nord-Süd-Komponente sollte demnach nochmal geprüft werden. Vor allem dann, wenn in Richtung A 21 eine ganz andere Art von Entlastung über das Bargtheider Kreuz geschaffen wird. In der Verkehrsanalyse sollten demnach nicht nur Zählungen, sondern auch Richtungen berücksichtigt werden.

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

Antwort, Fr. Lüth:

In der Verkehrsuntersuchung und -prognose werden wir diese Faktoren selbstverständlich berücksichtigen. Hinzu kommt, dass die B 5 derzeit für den Lkw-Verkehr über zwölf Tonnen gesperrt ist und dieser Verkehr aktuell nach Niedersachsen ausweicht. Der Bund sieht auch deshalb eine Ortsumgehung in Form einer Bundesstraße vor, damit der Lkw-Verkehr die Strecke uneingeschränkt nutzen kann.

Daher werden im Bedarfsplan die Ortsumgehungen Geesthacht und Lauenburg zusammen betrachtet. Wie sich der Verkehr durch eine Aufhebung des Lkw-Verbots entwickelt, wird ebenfalls in der Prognose berücksichtigt.

Thema 3: Verkehrswende**Hinweis, Publikum:**

Die vorgestellten Planungen sowie die Bedarfsanalyse des Projektes laufen nach früheren Maßstäben, die vor dem Hintergrund der Verkehrswende und des Klimawandels nicht mehr haltbar sind. Insbesondere die Westumgehung sollte aus Klimaschutzgründen und mit heutigem Kenntnisstand nicht realisiert werden.

Antwort, Dr. Buchholz:

Auch bei der Ostumgehung gibt es FFH-Gebiete, die umfahren oder durchschnitten werden müssten. Hier gäbe es also auch erhebliche ökologische Eingriffe.

Ergänzung, Dr. Althusmann:

Bei der bestehenden Infrastruktur in Deutschland bedeutet eine Verbesserung des öffentlichen Personen- und Schienennahverkehrs eine Verbesserung der Taktung – dies ist nur mit einer Verlegung von Schienen möglich. Auch hierfür werden Flächen benötigt und auch hier wird es Betroffenheiten geben.

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Es gibt in Niedersachsen und Schleswig-Holstein bereits umfangreiche Planungen, das Schienennetz und den Radverkehr auszubauen, bei der Umsetzung gibt es aber noch Zurückhaltung. Das liegt daran, dass etwa 65 Prozent der Pendler*innen nach wie vor das Automobil nutzen. Auch in Zukunft wird das Automobil eine wichtige Rolle einnehmen, wenn auch mit neuen Antriebstechnologien – hierfür braucht es die entsprechende Infrastruktur.

Nichtsdestotrotz wird es im Rahmen des Projekts ein Klimaschutzgutachten geben, in dem umweltfachliche Belange geprüft werden. Insgesamt werden wir uns dafür einsetzen, dass wir gleichermaßen pragmatische Lösungen für den Verkehr und den Umweltschutz finden.

Hinweis, Publikum:

Das Park & Ride-System muss gestärkt werden, um den Individualverkehr auf die Schiene zu bringen. Wenn in der Nähe des Bahnhofs die Querungsmöglichkeit über die Elbe für den Straßenverkehr rausgenommen wird, kann der Bahnhof Lauenburg nicht mehr so gut für Park & Ride genutzt werden.

Antwort, Fr. Lüth:

Den Bahnhof Lauenburg haben wir im Blick und stellen Überlegungen an, den ÖPNV über das Bestandsbauwerk mitzunehmen.

Thema 4: Hochwasserschutz

Hinweis, Publikum:

Das Projekt sollte nicht nur den Straßen- und Schienenverkehr berücksichtigen, sondern auch die Bewirtschaftung der Elbe. Der Hochwasserschutz zwischen beiden Ländern muss vorangebracht werden.

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

Neben den naturschutzfachlichen Belangen sollten auch die Belange der Menschen berücksichtigt werden, die auf niedersächsischer Seite hinter dem Deich leben. Die Bundesstraßenwasserverwaltung muss dringend mit in die Planungen einbezogen werden.

Antwort, Fr. Lüth:

Wir haben die Deiche mit im Blick und bei der Nutzung der Elbvariante über den Elbdeich muss auch über Ausbaureserven diskutiert werden. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltungen sind bereits zu den Planungen in Lauenburg-Ost intensiv eingebunden und sind auch im aktuellen Verfahren beteiligt. Wir sind beim Thema Hochwasserschutz zusätzlich mit Mecklenburg-Vorpommern im Gespräch.

Wenn sich die Länder jedoch nicht einigen, können wir die Situation als Straßenbauverwaltung nicht lösen. Das ist nur dann möglich, wenn alle Länder im Hochwasserschutz mitwirken.

Ergänzung, Dr. Althusmann:

Es wird nahe der Elbe weiterhin Hochwassersituationen geben, daher muss auch der Deichschutz – in diesem Fall die Erhöhung der regionalen Deiche – vorangebracht werden. Die Deichverbände beider Länder werden hierbei miteingebunden.

Thema 5: Fuß- und Radverkehr**Frage, Chat:**

Wie wird sich die Situation für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gestalten, die täglich von Hohnstorf nach Lauenburg unterwegs sind? Müssen sich diese zukünftig auf einen größeren Umweg einstellen?

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

Antwort, Fr. Lüth:

Wir haben im Jahr 2020 vom Bund verschiedene Möglichkeiten zur Finanzierung von Radwegen erhalten. Im Falle eines Brückenbauwerkes könnte der erforderliche Betriebsweg so breit ausgebaut werden, dass auch der Rad- und Fußverkehr über die Brücke geführt werden kann.

Im Bereich Lauenburg-Nord wäre es möglich, einen zusätzlichen Radweg an der Bundesstraße zu bauen oder aber auf regionale Netze zurückzugreifen, die die Radfahrer*innen und Fußgänger*innen besser aufnehmen können. Der Bund ist auch bereit, regionale Lückenschlüsse zu finanzieren.

Sofern die Querung nicht unmittelbar am Bestandsbauwerk errichtet wird, könnte an einer weiter entfernten Querung ein Rad- und Fußweg geschaffen werden und zeitgleich der Rad- und Fußweg auf dem Bestandsbauwerk erhalten bleiben. Dazu müssen aber Partner für eine entsprechende Baulast einbezogen werden.

Hinweis, Publikum:

Die Infrastruktur für den Radverkehr muss besser ausgebaut werden. Ganz gleich wo zukünftig eine Brücke entsteht, muss auch ein zweispuriger Radweg gebaut werden, der als Fernradweg geeignet ist*.

** Der Hinweis konnte während der Veranstaltung, aus zeitlichen Gründen, nicht beantwortet werden. Im Nachgang sind die Planer*innen aber nochmal darauf eingegangen. Die Antwort hierzu finden Sie auf S. 25*

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Thema 6: Bürgerbeteiligung

Frage, Publikum: Wie wird konkret der Bürgerbeteiligungsprozess während der Vorplanungsphase gestaltet?

Antwort, Dr. Althusmann: Wir werden darauf achten, dass die Bürgerbeteiligung kontinuierlich stattfindet. Parallel zum Vorplanungsprozess wird es weitere Beteiligungsformate wie zum Beispiel Expertenkreise geben.

Hinweis, Publikum: Die Bürgerbeteiligung hat bisher auf niedersächsischer Seite keine Rolle gespielt und Informationsveranstaltungen haben nur in Lauenburg stattgefunden. Es wäre daher wünschenswert, entsprechende Angebote auch auf niedersächsischer Seite anzubieten und auch dort darüber zu informieren.

Antwort, Dr. Bohne: Den Hinweis nehmen wir mit auf und werden ihn im weiteren Prozess der Bürgerbeteiligung berücksichtigen.

5) Nachträglich beantwortete Fragen aus dem Chat

Da einige Fragen aus dem Chat aufgrund der begrenzten Zeit nicht mehr berücksichtigt werden konnten, werden diese im Folgenden anonymisiert aufgeführt und beantwortet.

Frage, Chat: Gibt es Planungen der Deutschen Bahn zur Erneuerung bzw. Erweiterung der Elbbrücke, da die Strecke Lübeck–Lüneburg ja im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ist? Welche Auswirkungen haben diese Planungen ggf. auf die Planung der Straßenquerung?

Frage, Chat: Ich vermisse Verkehrsträger-übergreifendes Planen. Die Bahnstrecke Lübeck-Lüneburg soll jetzt doch auch

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

ausgebaut werden (neu im vordringlichen Bedarf). Wird das mitbedacht?

Frage, Chat:

Gibt es bereits Pläne, die Bahnstrecke weiter auszubauen? Das wäre sehr im Sinne eines weiteren Schienenausbaus im Norden und müsste auch die Brücke umfassen.

Frage, Chat:

Die Deutsche Bahn AG ist ein bundeseigener Konzern. Das Unternehmen ist als Aktiengesellschaft organisiert und befindet sich vollständig im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Wie kann es sein, dass die Bahn für sich beansprucht, einen kombinierten Straßen-/Schienen-Neubau ablehnen zu dürfen? Weshalb gibt es auf Bundesebene keine übergeordnete Verwaltungseinheit, die einen kombinierten Ersatzneubau entscheiden bzw. fordern kann, um eine ressourcenschonende und nachhaltige Lösung zu finden?

Nachträgliche Antwort, LBV.SH:

Fragen zur Bahnstrecke kann im Detail nur die Deutsche Bahn beantworten. In den bisherigen Besprechungen mit der Deutschen Bahn hatte diese allerdings ausgeführt, die Strecke aktuell nicht ausbauen zu wollen. Auf die Planung der Straßenquerung der neuen Elbquerung hätte dies aber ohnehin keine Auswirkungen, da die Planung auf zukünftig getrennten Bauwerken basiert. Sofern bei einzelnen Varianten in den Anschlussbereichen der neuen Elbquerung weitere Bauwerke zur Querung der bestehenden Bahnstrecke erforderlich werden, wird die Deutsche Bahn im Vorwege zu den vorgesehenen Bauwerksdimensionierungen angehört und muss bei Bedarf größere Dimensionierungen fordern. Grundsätzlich wird der Ausbau also mitbedacht.

Hinweis, Chat:

Die möglichen Korridore westlich von Lauenburg sehen neben Tunnel- auch riesige Brückenneubauten mit langen Rampen vor. In Höhe und Länge können diese Bauwerke der Köhlbrandbrücke in Hamburg Konkurrenz machen. Aktuell weisen in Deutschland rund 3.000 Brücken einen nicht

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

ausreichenden und ungenügenden Zustand auf. Das entspricht mehr als zehn Prozent der 27.000 Autobahnbrücken. Allein unter diesem Aspekt scheint es nicht sinnvoll, einen solchen gewaltigen Neubau zu forcieren.

Nachträgliche Antwort, LBV.SH: Vielen Dank für Ihren Hinweis. Ihre Angaben zu den Brückenzuständen beziehen sich auf Autobahnbrücken, welche durch die Autobahngesellschaft betreut werden. Bei Brückenbauwerken an Bundesstraßen weist in Schleswig-Holstein nur ein Bauwerk eine ungenügende Zustandsnote auf: Die bestehende, 70 Jahre alte Elbquerung bei Lauenburg. Jedes Bauwerk unterliegt einer bestimmten Nutzungsdauer, mit ihrem Alter ist die bestehende Straßenverbindung über die Elbe fast am Ende ihrer theoretischen Nutzungsdauer. Daher ist ein Ersatzneubau erforderlich. Dieses Ersatzbauwerk ist kein zusätzliches Bauwerk, sondern ersetzt das bestehende, das für den Straßenverkehr nicht mehr wirtschaftlich zu ertüchtigen/unterhalten ist. Die zukünftige Unterhaltungs- und Instandsetzungslast wird bei der Planung des Ersatzneubaus mit bewertet und fließt in die Lebenszykluskosten ein.

Frage, Chat:

Wie wird es möglich sein, dass Bürger*innen der Elbmarsch den Bahnhof Lauenburg nicht nur zu Fuß oder mit dem Rad, sondern auch mit Bus und PKW erreichen? Der Bahnhof Lauenburg ist als Mobilitätsdrehscheibe für die Gesamtregion wichtig; und wird für die Verkehrswende benötigt.

Nachträgliche Antwort, LBV.SH: Die Anbindung des Bahnhofs Lauenburg wird – unabhängig der Lage der zukünftigen Linienführung – weiterhin gegeben sein. Sofern sich hier Umwege ergeben, gehen diese in die

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Bewertung der Varianten mit ein. Bestehende Verbindungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen werden berücksichtigt.

Frage, Chat:

Eine Frage zum Planungskorridor Ost: Hier ist eine Querung des Elbe-Lübeck-Kanals mittig der Hafenstraße eingeplant. Wie stellen Sie sich diese Querung vor? Die kanalseitig liegenden Grundstücke sind in privatem Besitz. Der Korridor verläuft genau über mein Haus.

Nachträgliche Antwort, LBV.SH: Die Variante wurde durch den BUND vorgeschlagen und in unserer Planung mitberücksichtigt. Der BUND hat diese Variante inzwischen aber zurückgenommen. Sobald diese Rücknahme schriftlich vorliegt, wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

Frage, Chat:

Inwiefern werden Vorgaben des RROP [*Regionales Raumordnungsprogramm*] den Flecken Artlenburg betreffen und wie werden sie berücksichtigt? Zurzeit ist eine Entwicklung als touristisches Gebiet vorgesehen.

Nachträgliche Antwort, LBV.SH: Raumordnerische Festsetzungen werden je nach Inhalt im Rahmen der unterschiedlichen Schutzgutbetrachtungen innerhalb der UVS betrachtet und berücksichtigt. Erholungsnutzung gehört zum Schutzgut Mensch.

Frage, Chat:

Welcher Zeitraum bis zur Fertigstellung der Brücke und der Nordumgehung wird hier betrachtet?

Nachträgliche Antwort, LBV.SH: Die gesamte Fertigstellung des Projektes ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. So ist z. B. die Bauzeit für das Querungsbauwerk abhängig von der Art (Brücke, Bohrtunnel, Absenktunnel). Ziel ist, die Vorplanungsunterlage bis Mitte 2024 fertigzustellen. Dann

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

sollte die Vorzugsvariante und die bevorzugte Bauwerksart für die Querung feststehen.

Hinweis, Publikum:

Die Infrastruktur für den Radverkehr muss besser ausgebaut werden. Ganz gleich wo zukünftig eine Brücke entsteht, muss auch ein zweispuriger Radweg gebaut werden, der als Fernradweg geeignet ist.

Nachträgliche Antwort, LBV.SH:

Der Ausbau der Radinfrastruktur hat aktuell einen hohen Stellenwert. Das Land Schleswig-Holstein hat vor Kurzem seine Radstrategie 2030 veröffentlicht und arbeitet derzeit an der Aktualisierung des landesweiten Radverkehrsplans. Sofern sich hieraus eine Notwendigkeit für den Ausbau der Radinfrastruktur in diesem Bereich ergibt, ist im Weiteren zu klären, wie dieser bestmöglich realisiert werden kann.

Feedback aus dem Chat:

Vielen Dank für die gute und informative Diskussion. Der Neubau ist ein wichtiges Projekt für Norddeutschland, um den Nord-Süd-Verbindungen zu stärken und den Knoten Hamburg zu entlasten. Aus meiner Sicht erscheint die westliche Querung am sinnvollsten, um die Verkehrsbeziehungen bestmöglich darzustellen.

6) Nachträglich beantwortete Fragen via Mail

Einige Fragen sind nach der Veranstaltung per Mail eingegangen. Diese werden im Folgenden anonymisiert aufgeführt und beantwortet.

Frage, Mail:

Sehr geehrte Damen und Herren,
als direkte Anliegerin der Hafestraße möchte ich gerne den aktuellen Planungsstand der Ortsumgehung Lauenburg Ost erfragen, wurde hier bereits eine Vorzugsvariante festgesetzt?

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

Am Freitag wurde auf meine Fragestellung im Zuge der Infoveranstaltung bereits nicht eingegangen, daher möchte ich hierüber auf folgenden Sachverhalt hinweisen:

Die in der Präsentation des LBV SH vom 25.03.2021 gezeigte Variante der Ortsumgehung Lauenburg Ost, mit einer aufgeständerten Fahrbahn, die Mittig der Hafenstraße hinter der Schleuse über den Elbe-Lübeck-Kanal verschwenkt, wird erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensqualität einer Vielzahl von Anwohnern der Hafenstraße mit sich bringen.

Beispielhaft hierfür:

- Erhöhung des Lärms durch höheres Verkehrsaufkommen trotz erhöhter Fahrbahn
- Verschattung der anliegenden Grundstücke

Nach meiner Auffassung sollte das Wohl der Menschen und Tiere über dem Wohl der vereinzelt wachsenden Brenndolde stehen.

Ich bin mir sicher, dass die Brenndolde durch einen Straßenverlauf um das Industriegebiet herum nicht gänzlich aus diesem FFH Gebiet verschwinden wird, zumal es Varianten gibt, die die FFH Gebiete nur am äußeren Rand tangieren.

Ich bitte um eine kurze Stellungnahme mit Übermittlung des aktuellen Planungsstands.

Antwort, LBV.SH:

Sehr geehrter Bürger,
vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre Informationen zu dem Projekt „B5/B209 Elbquerung bei Lauenburg mit Ortsumgehungen“. Bei dem Ortstermin am Freitag hat Frau Lüth erklärt, dass das Projekt „B209 Ortsumgehung Lauenburg Ost“ nicht mehr allein betrachtet wird. Das Projekt umfasst eine neue Elbquerung im Osten oder im Westen von Lauenburg, die mit der Nordumfahrung von Lauenburg verbunden wird. Hierzu können Sie sich auf

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

unserer Internetseite die aktuelle Präsentation vom 19.11.2021 sowie die Planungsunterlagen ansehen. Aufgrund der Erweiterung des Projektes, haben wir mit der Planung neu begonnen und befinden uns ganz am Anfang der Vorplanung. Im jetzigen Stadium der Vorplanung existieren keine Varianten, sondern lediglich Planungskorridore. Anhand dieser Planungskorridore wird geprüft, ob Varianten hier sinnvoll sein könnten. Anschließend werden zunächst Gutachten erstellt, anhand derer festgelegt werden kann, welche Variante die Vorzugsvariante wird. Die von Ihnen genannten Themen Lärm und visuelle Beeinträchtigung der Anwohner werden – neben einer ganzen Reihe anderer Themen – durch die Gutachten mit abgedeckt und entsprechend in der Erarbeitung einer Vorzugsvariante berücksichtigt.

Des Weiteren müssen wir in den Untersuchungen unter anderem das Wohl des Menschen, der Tiere und der Pflanzen gemäß den gesetzlichen Vorlagen berücksichtigen.

Frage, Mail:

Mich würde interessieren, mit was für einem Zeitraum bis zur Fertigstellung der Brücke und der Nordumgehung gerechnet wird?

Antwort, LBV.SH:

Sehr geehrter Bürger,
vielen Dank für Ihr Interesse.

Die gesamte Fertigstellung des Projektes ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. So ist z. B. die Bauzeit für das Querungsbauwerk abhängig von der Art (Brücke, Bohrtunnel, Absenktunnel). Ziel ist, die Vorplanungsunterlage bis Mitte 2024 fertigzustellen. Dann sollte die Vorzugsvariante sowie die bevorzugte Bauwerksart für die Querung feststehen.

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Frage, Mail:

Sehr geehrte Frau Lüth,
zunächst einmal vielen Dank für Ihren informativen und gut verständlichen Vortrag.

Sie zeigten darin auf, dass ein Neubau einer Brücke unmittelbar östlich neben der bestehenden in einem gewissen Abstand erfolgen müsse, um eine sichere Gründung zu gewährleisten.

Unabhängig davon, ob diese Variante nun wirklich sinnvoll ist, würde ich als Anwohner in Hohnstorf gern wissen, welcher Mindestabstand zwischen den Brücken eingehalten werden müsste. Können Sie dazu eine Angabe machen?

Dann noch eine Anmerkung: Es wurde neben der Darstellung der einzelnen Planungskorridore viel über Naturschutzbelange, sinnvolle Trassenführung, zukünftige Verkehrsentwicklung und Beachtung der wasserwirtschaftlichen Aspekte gesprochen. Was ich vermisste war, dass keine Aussagen zu den bei einem Brückenneubau zu befürchtenden existenziellen Auswirkungen auf die Wohnsituation von Bürgern getroffen wurden. Es ging im Wesentlichen um schützenswerte Flora und Fauna und es war nicht zu erkennen, dass die Menschen, die möglicherweise ihren Lebensort verlieren könnten, in diese Betrachtung mit einbezogen wurden.

Ich würde mir wünschen, dass mehr in den Focus gerät, wie tragisch und belastend ein Verlust des Lebensmittelpunktes, möglicherweise ein Abriss eines über Jahrzehnte erarbeiteten Heimes sich auf Menschen auswirkt. Es muss eine gezielte, direkte und frühzeitige Kommunikation erfolgen. Hier genügen öffentliche Informationsveranstaltungen nicht. Wie und wann sollen im Verlauf der Planung die unmittelbar betroffenen Bürger*innen einbezogen werden?

Bereits der Umstand nicht zu wissen, ob der Verlust von Wohneigentum in einigen Jahren konkret wird oder nicht,

LBV.SH**Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg**

13.01.2022

stellt schon eine erhebliche Verunsicherung bzw. Belastung der Lebenssituation dar.

Antwort, LBV.SH:

Sehr geehrter Bürger,
vielen Dank für Ihre Nachricht. Ein Neubau einer Brücke kann unmittelbar östlich neben der bestehenden Brücke erfolgen. Wie im Vortrag erläutert prüfen wir jedoch auch weitere Linienführungen und Elbquerungsvarianten (Brücke/Bohrtunnel/Absenktunnel) innerhalb des vorgestellten Korridors. In dem jetzigen Planungsstadium gehen wir von einem Mindestabstand von ca. 40 Metern aus. Genauere Aussagen diesbezüglich können erst nach den Baugrunduntersuchungen und entsprechenden statischen Berechnungen getroffen werden.

Die genaue Linienführung steht zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht fest, da wir uns noch in einem sehr frühen Planungsstadium (Vorplanung) befinden. Im Zuge der weiteren Planung werden nicht nur die Umweltbelange betrachtet, sondern auch die Auswirkungen auf die Menschen sowohl in Bezug auf das Wohnen als auch auf die Erholung. Geplant ist zudem, neben den öffentlichen Informationsveranstaltungen einen Expertenkreis für kommunale Belange zu etablieren. Aktuell arbeiten wir noch an der Ausgestaltung des Formats, werden aber Anfang des nächsten Jahres auf die betroffenen Kommunen zugehen.

Frage, Mail:

Sehr geehrte Frau Lüth,
zunächst noch einmal vielen Dank für die Informationen anlässlich der Informationsveranstaltung in Lauenburg am letzten Freitag.

Während Ihrer Ausführungen äußerten Sie, dass es bei den Planungen der Varianten an der Stelle oder in unmittelbarer Nähe der jetzigen Elbbrücke eventuell zu Problemen mit der Gründung eines neuen Bauwerkes kommen könne, da bei

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

einer Errichtung neben der jetzigen Brücke aus statischen Gründen bestimmte Abstände einzuhalten sind und generell die Lage wegen der Fundamente der Brücke aus dem 19. Jahrhundert und den jetzigen schwierig sein dürfte. Dazu habe ich zwei Fragen/Bitten:

1. Können Sie mir sagen, welches Regelwerk für den Abstand neuer Gründungen maßgeblich ist? Sicherlich wird es dazu technische Bauvorgaben geben.

2. Gibt es nähere Informationen zu den jetzigen und den alten Fundamenten? Wurde da schon mal etwas untersucht oder gibt es vielleicht sogar eine Kartierung? Von den Unterlagen hätte ich nach Möglichkeit gern eine Kopie (etwaige Kosten der Anfertigung der Kopien werden von mir getragen.)

Antwort, LBV.SH:

Sehr geehrter Bürger,
vielen Dank für Ihre Nachricht.

1. Für die Ermittlung notwendiger Abstände zum Bestandsbauwerk sind zum einen der Baugrund und zum anderen das neue Bauwerk (Lasten, Art der Gründung etc.) zu betrachten. Unter Berücksichtigung möglicher Setzungen des Bestandsbauwerks ergeben sich dann Abstände, die einzuhalten sind. Im jetzigen Planungsstadium gehen wir auf der Basis von Erfahrungswerten von einem Mindestabstand von ca. 40 Metern aus. Dieser Abstand ist im Weiteren nach Durchführung der Baugrunduntersuchungen und statischen Berechnungen zu verifizieren oder zu modifizieren.

2. Vom Bestandsbauwerk liegen uns Unterlagen vor. Aus diesen geht hervor, dass zum Teil die alten Fundamente beim Neubau mitgenutzt wurden. Die Bestandspläne können wir Ihnen gerne zur Verfügung stellen. Alternativ können wir Ihnen auch eine Einsichtnahme oder einen

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

Videokonferenztermin mit Einblendung der Planunterlagen anbieten.

7) Abschluss und Schlussworte durch die Verkehrsminister

Frage, Dr. Bohne:

Herr Dr. Buchholz, Herr Dr. Althusmann, was nehmen Sie mit aus dieser Veranstaltung?

Antwort, Dr. Buchholz:

Ich nehme für mich mit, dass es in diesem Raum einen starken Wunsch gibt, auf dem Bestandsbauwerk weiter zu planen und damit weiterzumachen. Ehrlicherweise muss man aber auch sagen, dass das die Probleme von Lauenburg und die Probleme der B 5 nicht lösen wird.

Darüber hinaus ist mir noch wichtig zu sagen, dass wir von heute an alle neuen Informationen kontinuierlich auf der Website des LBV.SH www.schleswig-holstein.de/elbquerung-lauenburg einstellen werden. Wir dokumentieren die Veranstaltung, stellen alle Informationen bereit, um die Möglichkeit für Beteiligung zu geben. Die vorgezogene Öffentlichkeitsbeteiligung meinen wir ernst, wir wollen Transparenz schaffen.

Antwort, Dr. Althusmann:

Also erstens werden sich Niedersachsen und Schleswig-Holstein engstens abstimmen. Wir haben hier hochqualifizierte Fachverwaltungen, die wirklich am Gelingen interessiert sind und Aspekte wie Umweltschutz, Deichsicherheit, Verkehrsaufkommen der Zukunft sowie die Notwendigkeiten der Verknüpfungen auf Herz und Nieren prüfen werden. Ich bin mir sehr sicher, dass das wirklich ein guter Prozess wird.

Transparenz und Offenheit sind auch mir persönlich sehr wichtig. Wir werden hier nicht tricksen, sondern wollen

LBV.SH

Protokoll zur Infoveranstaltung Elbquerung Lauenburg

13.01.2022

wirklich mit Ihnen gemeinsam die bestmögliche Lösung entwickeln. Klar, am Ende wird es immer welche geben, die unzufrieden sind – dennoch wird es noch lange keinen faulen Kompromiss geben.

Vielen Dank dafür für die sehr faire und sehr sachliche Diskussion.

Abmoderation, Dr. Bohne:

Auch ich bedanke mich. Wie eben bereits erwähnt, wurde diese Veranstaltung aufgezeichnet und wird online auf der Seite der LBV.SH verfügbar sein. Die Veranstaltung kann dort also noch einmal nachgeschaut werden. Ebenso werden alle wichtigen Punkte dokumentiert und anschließend zur Verfügung gestellt – ebenso die Fragen aus dem Chat.

Sollten Sie noch Fragen haben oder sich noch Fragen ergeben, können Sie sich gern beim LBV.SH unter der Mailadresse Elbquerung-Lauenburg@LBV-SH.LandSH.de melden.

Das war der Auftakt einer Debatte. Ich kann Sie also nur ermutigen: Nehmen Sie die Angebote wahr, die jetzt noch kommen werden und begleiten Sie diesen Prozess. Das wäre mein Wunsch als Moderator. Ich danke Ihnen ganz herzlich für die Diskussion, dafür, dass Sie hier waren, die Information aufgenommen haben und Ihre Hinweise gegeben haben. Herzlichen Dank!