

**Erörterungstermin
im Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau
der alten Levensauer Hochbrücke
und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (Kkm 93,2 – 94,2)**

Wortprotokoll über den Erörterungstermin
am 11.05.2016, Beginn 10.00 Uhr
Konferenzsaal im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
Kiel-Holtenau
Schleuseninsel 2, 24159 Kiel

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung	3
I.1	Begrüßung und Einführung durch die Verhandlungsleitung	3
I.2	Kurzvorstellung des Vorhabens durch den Vorhabenträger	4
II.	Erörterung nach Themenkomplexen.....	7
II.1	Bauausführung	7
II.1.1	Baustraßenführung	7
II.1.2	Vorsorgliches Beweissicherungsverfahren	18
II.1.3	Verkehrliche Belange.....	24
II.2	Suizidprävention	30
II.3	Schallimmissionen	37
II.4	Freizeit- und Erholungsnutzung	51
II.5	Bauzeitliche Verkehrsführung	53
II.6	Sonstiges - Versorgungsleitungen	58

I. Einleitung

I.1 Begrüßung und Einführung durch die Verhandlungsleitung

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Einen wunderschönen guten Morgen, meine Damen und Herren. Ich hoffe, Sie können mich einigermaßen verstehen. Mein Name ist Heiko Böschen. Ich begrüße Sie ganz herzlich zum heutigen Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der alten Levensauer Hochbrücke und den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals von Kkm 93,2 bis 94,2. Ich möchte zunächst die Mitarbeiter von uns, der Planfeststellungsbehörde vorstellen. Das ist zum einen Frau Bendfeld, Juristin, und hinter mir Frau Ochlast, auch Juristin, und dann noch Herr Grüneberg als Sachbearbeiter und meine Wenigkeit. Wir sind von der Planfeststellungsbehörde der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit Sitz hier in Kiel. Die Damen und Herren zu meiner rechten Seite repräsentieren den Vorhabensträger, das Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau. Sie werden sich später noch gesondert vorstellen, da komme ich dann drauf zurück.

Zu dem heutigen Erörterungstermin wurden Einladungen verschickt, und das wurde auch öffentlich bekannt gemacht. Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich, er ist zugelassen für Betroffene und Einwender und natürlich auch für zu beteiligende Behörden und den Träger des Vorhabens selbstverständlich und Mitarbeiter der Planfeststellungsbehörde. Pressevertreter sind nur dann zugelassen, wenn die anderen Beteiligten nichts dagegen haben. Ich möchte deswegen einmal fragen, ob Pressevertreter anwesend sind. Das ist offenkundig nicht der Fall. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass keine Bild- und Tonaufnahmen gestattet sind, um diese Nichtöffentlichkeit auch zu wahren. Und wie bei jeder Besprechung wäre es nett, wenn Sie Ihre Mobiltelefone ausschalten oder zumindest auf lautlos schalten. Vielen Dank dafür.

Dann muss ich der guten Ordnung halber auch noch fragen, ob außer den berechtigten Personen noch weitere Personen anwesend sind. Das ist nicht der Fall. Dann haben wir auch dort kein Problem. Wir haben eine Tagesordnung erstellt, die Sie auf der Leinwand auch sehen können. Dafür haben wir in der Bekanntmachung auch schon darauf hingewiesen, dass dieser Erörterungstermin für zwei Tage vorgesehen ist. Es ist ein gesamter Erörterungstermin, aber für zwei Tage, den wir themenmäßig unterteilt haben. Am heutigen 11. Mai sind es schwerpunktmäßig die Einwendungen von Privatpersonen und von Gemeinden, und am morgigen Tag sind es dann die umweltfachlichen Themen und die weiteren Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und von Umweltverbänden.

Zur Tagesordnung habe ich gleich einen Hinweis. Ich beabsichtige, das Thema Suizidprävention auf TOP 2 vorzuziehen und das Thema Immissionen/Lärm ein Thema nach hinten zu schieben, weil ich von den Beteiligten die Information bekommen haben, dass sie gegen Mittag uns schon verlassen müssen, und von daher wollten wir es versuchen einzurichten, das Thema eventuell heute dann am späten Vormittag noch durchzuführen. Gewisse Überschneidungen bei den Themen, sei es bei den Themen, die wir heute aufgeführt haben, oder auch mit den Themen morgen lassen sich nicht vermeiden, zum Beispiel wird jeweils das Vorhaben natürlich einmal kurz vorgestellt, und das Thema Bauausführung ist jeweils Thema. Wie gesagt, das wird sich nicht vermeiden lassen, und ich bitte auch jetzt schon um Verständnis, wenn wir gelegentlich jemanden darum bitten werden, seine Ausführungen zu einem späteren Zeitpunkt in dem entsprechenden Tagesordnungspunkt dann zu machen.

Wortprotokoll über den Erörterungstermin am 11.05.2016

Wenn wir heute mit den Themen nicht fertig werden sollten, die wir für heute vorgesehen haben, werden wir das morgen dann fortsetzen. Aber ich bin optimistisch, dass wir das hinkommen werden.

Die Worterteilung, da würde ich Sie bitten, dass Sie jeweils von uns die Worterteilung entgegennehmen und erst dann sprechen, wenn wir Ihnen das Wort erteilt haben. Und das Gleiche gilt dann auch, wenn ich dem Vorhabensträger das Wort erteile, dass wir nach Möglichkeit nicht durcheinander reden. Das liegt auch daran, dass wir ein Protokoll erstellen von der heutigen Sitzung. Zu meiner Linken sehen Sie Frau Steinhoff, die Protokollantin. Sie wird ein Wortprotokoll dieser Veranstaltung erstellen, und dafür ist es natürlich notwendig, dass Sie, bevor Sie sprechen, einmal den Namen und eventuell die Stelle, die Sie vertreten, nennen, damit das dann im Protokoll auch ersichtlich wird. Am Ende des Termins können Sie bei Herrn Grüneberg ein anonymisiertes Protokoll anfordern. Das wird natürlich nicht direkt im Anschluss an das Ende des Erörterungstermins fertig sein, aber in relativ kurzer Zeit werden Sie es dann erhalten können. Der Tontechniker hat mich auch noch darauf hingewiesen, dass Sie gar nicht so dicht an das Mikrofon rangehen müssen, sondern einfach nur in normaler Lautstärke in gewisser Entfernung zum Mikro sprechen, das reicht dann allemal aus, um verstanden zu werden.

Noch was zum Organisatorischen. Wir haben heute vorgesehen, gegen circa 12 Uhr 30 eine Pause zu machen von ungefähr 45 Minuten. Kaffee, Tee und Wasser haben Sie im Flur schon gesehen. In der Mittagspause dann gegen halb eins haben Sie die Möglichkeit, bei dem Schlachter Mogensen hier in der Kanalstraße etwas zu essen oder auch zum Bäcker in der Richthofenstraße zu gehen. Oder natürlich können Sie auch zum Tiessenkai gehen, so weit ist das auch nicht. Aber seien Sie dann bitte, wie gesagt, zu dem Zeitpunkt, den ich dann sagen werde, wieder hier, damit wir die Veranstaltung fortführen können. Wenn es dann am Nachmittag noch Bedarf gibt, werden wir je nach Bedarf dann noch weitere kurze Pausen durchführen.

Das wäre zunächst erst mal alles zur Einführung. Ich möchte Sie noch fragen, ob noch zur Tagesordnung an sich Fragen bestehen. Das ist nicht der Fall. Dann wäre es das zunächst von meiner Seite aus. Und nun möchte ich den Vorhabensträger bitten, sich selbst und die Gutachter eventuell und sodann das beabsichtigte Vorhaben einmal vorzustellen.

I.2 Kurzvorstellung des Vorhabens durch den Vorhabenträger

Herr Janßen, TdV: Mein Name ist Thomas Janßen, ich bin der verantwortliche Projektleiter. Ganz zu meiner Linken sitzt Frau Christina Jung. Frau Christina Jung ist Umweltplanerin und arbeitet uns im Projekt zu. Neben mir Herr Malte Seppmann ist zuständig für den Kanalausbau. Und rechts neben mir sitzt Herr Sönke Meesenburg. Herr Meesenburg ist Leiter der Planungsgruppe für den Ausbau des NOK, für den Gesamtausbau des NOK. Hinter uns sind die Fachgutachter, die heute zugegen sind, und zwar ganz links ist das Herr Hermanns, Herr Hermanns ist zuständig für die Umweltplanung, für die gesamte Umweltplanung vom Ingenieurbüro TGP. Neben Herrn Hermanns sitzt Herr Dr. Burandt von der Firma LAiRM-Consult. Herr Dr. Burandt ist zuständig für alle Schallimmissionsgutachten. Neben Herrn Hermanns sitzt Herr Rainer Michak vom Ingenieurbüro IGB. IGB betreut das Beweissicherungsverfahren und die Gutachten zur Erschütterungsimmission, also auch Vibrationen usw. Und hinter

uns sitzt dann Herr Peer Hansen vom Büro eds aus Gettorf. Herr Peer Hansen ist zuständig für den Straßenbau.

Ich habe jetzt eine kleine Kurzvorstellung vorbereitet, in der ich noch mal kurz umreißen will, worum es in dem Projekt geht. Entschuldigung, ich habe noch eine Person vergessen. Wir haben als Gutachter noch hier vorn auf der linken Seite sitzen Herrn Christian Puscher von der BAW Hamburg-Rissen, das ist unser Baugrundgutachter.

Ich habe jetzt eine Vorstellung vorbereitet, und zwar von Beginn an, in der ich noch mal kurz umreiße, was wir hier in den letzten Jahren getan haben. Also seit 2009 planen wir den Ersatzneubau der Brücke. Es ist eine sehr komplexe Planung, Sie werden es auch den Planfeststellungsunterlagen entnommen haben. Hier vorn steht es, es sind insgesamt 23 Leitz-Ordner, die gefüllt worden sind mit technischen Planungen zu diesem Thema. Es geht also um den Ersatzneubau der Brücke und den Kanalausbau unterhalb der Brücke. Begründet ist die Maßnahme dadurch, dass sich in Kiel im Bereich der Levensauer Hochbrücke die engste Stelle im Gesamtverlauf des Nord-Ostsee-Kanals befindet. Also wir haben hier eine Wasserspiegelbreite von 101 m. Die Enge rein geometrisch gesehen ist unter der Hochbrücke in Rendsburg geringer. Da haben wir nur 96 m, da liegen wir aber in einer Geraden, und hier liegen wir im Kurvenbereich mit dieser Engstelle. Und diese Enge wird verschärft durch die alte Bogenkonstruktion, das ist ja die älteste Brücke am Nord-Ostsee-Kanal, die damals gebaut worden ist für eine Wasserspielbreite von 69 m. Und dann ist 1914 ja schon auf 101 m verbreitert worden.

Das Gravierende an dieser Bogenkonstruktion und an dieser Kanalenge ist, dass die Enge sehr schwer zu befahren ist nautisch und dass sie erheblich eingeschränkt wird durch die Bogenkonstruktion und dass es ein hohes Anfahrtsrisiko gibt für die alte Brücke. Deshalb wurde das Projekt Beseitigung dieser Engstelle im Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben mit einem vordringlichen Dringlichkeitsbedarf. Grund für den Ausbau ist die Beseitigung dieser Gefahrenstelle und die Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Verlauf des Nord-Ostsee-Kanals, um dort Begegnungsverkehr letztendlich ermöglichen zu können. Das ist also der Punkt des hohen Dringlichkeitsbedarfs, der hier noch mal eingeleuchtet ist. Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan, und das zwingende öffentliche Interesse ist dadurch begründet. Es gab ursprünglich Planungen aus 1982, Anwohner aus Suchsdorf werden sich daran entsinnen können. Damals ist die B76-Brücke neu gebaut worden. Und wenn man heute dort spazieren geht, wundert man sich vielleicht darüber, warum der südliche Pfeiler der B76-Brücke so weit im Landesinneren steht. Das hat den Grund, dass die ursprünglichen Planungen davon ausgegangen sind, dass man den Kanal zum Kurveninnenradius verbreitert, so wie es hier dargestellt ist. Also die rote Linie wäre die Wasserlinie, und die hellrot unterlegte Linie wäre die Böschung, die man anlegen müsste, um die Wasserlinie an dieser Stelle realisieren zu können. Die Böschung einfach dadurch, weil der Kanalwasserspiegel bei NN minus 20 liegt und das Gelände dort ungefähr eine Höhe von 20 m hat. Also ein tiefer Böschungseinschnitt, der dann auch bedeutet hätte, dass man tief in das Wohngebiet Suchsdorf hätte eingreifen müssen.

Das ist eine feste Randbedingung für uns gewesen, und wir haben gesehen, dass das nicht so ohne weiteres möglich ist. Eine weitere Randbedingung, die in den Planungen zu berücksichtigen war, ist, dass wir in den Widerlagern ein europaweit kartiertes und sehr bedeutendes Fledermausquartier haben, das zu schützen ist und zu dem wir unterschiedlichste Un-

Wortprotokoll über den Erörterungstermin am 11.05.2016

tersuchungen gemacht haben, wie man mit dieser Fragestellung umgehen kann. Letztendlich ist es darauf hinausgelaufen, dass uns gutachterlich bescheinigt wurde, dass man das Südweiterlager erhalten kann. Wir sind dann hingegangen mit diesen Grundlagen, haben geprüft, was man tun kann, also das Südweiterlager muss erhalten werden. Damit könnten die artenschutzrechtlichen Voraussetzungen erfüllt werden, und wir wollten auf jeden Fall den Eingriff in Suchsdorf verhindern, weil das ja auch für alle Anwohner deutliche Einbußen bzw. deutliche Einschränkungen bedeutet hätte bis zum Verlust des Wohneigentums. Wir haben deshalb des Nord-Ostsee-Kanals neu trassiert in diesem Bereich. Das passierte so, dass wir die Kanalachse nach Norden verschieben mussten. Wir haben die Kanalachse nach Norden verschoben, und wir haben einen neuen Querschnitt entworfen. Dieser Querschnitt verbreitert minimalinvasiv von derzeit 101 m auf 117 m Wasserspiegelbreite. Der Kniff ist eigentlich der gewesen, dass wir die Kanalsole verbreitern von 44 auf 77 m, und wir können es so erreichen, dass sich dort Schiffe begegnen können. Das haben wir hinterher auch mit einer Schiffsführungssimulation überprüft an der Hochschule für Seeschifffahrt und Hydrographie in Bremen. Und es hat sich als machbar erwiesen bzw. als technisch realisierbar und auch als wirtschaftlich realisierbar erwiesen. Also ein minimalinvasiver Eingriff an dieser Stelle wird erreicht durch ein so genanntes Trapezrechteckprofil, das heißt, die Kanalufer selber werden vier Meter tief durch konstruktive Maßnahmen hergestellt. Und wir erreichen eine Sohlebreite von 75 m.

Was dazugehört, ist, dass die Straße überplant wird als Grundlage. Was kann man tun? Wir verbreitern den NOK, irgendwie muss die Brücke da rüber. Der Straßenquerschnitt da oben muss angepasst werden. Wir sind weitestgehend an den Verlauf der Bahntrasse gebunden, mussten aber aus unterschiedlichen Gründen zum Beispiel die Geh- und Radwegbreiten anpassen und sind dazu übergegangen, die gesamte Straßen- und Gleisachse nach Osten zu verschieben, also die Gleisachse und die Straßenachse rückten von Suchsdorf ungefähr fünf Meter ab. Das sieht man hier in diesem Gleis- und Straßenbauplan, da wird Herr Hansen nachher im Detail noch etwas zu sagen.

Die Brückenkonstruktion sieht dann so aus. Also sie ähnelt sehr der alten Konstruktion. Entstanden ist sie nach einem EU-weiten Planungswettbewerb. Es wurden unterschiedlichste Varianten untersucht, auch im Vorfeld. Wir hatten auch untersucht, ob man zwischen den vorhandenen Brücken neu bauen kann. Da gibt es aber erhebliche Probleme, was die Geotechnik angeht, weil man dort im engen Feld zwischen zwei vorhandenen Bahndämmen bauen muss, im sehr tiefen Feld, extrem begrenzte Verhältnisse. Deshalb ist diese Variante ausgeschieden. Dann hatten wir verschiedene Varianten untersucht, die man an dieser Stelle bauen kann. Und letztendlich hat sich diese Bogenkonstruktion durchgesetzt, die wir auch gestalterisch sehr attraktiv finden. Der Querschnitt der Brücke wird wie gewohnt beibehalten werden, also die Spurbreiten der Straße bleiben beibehalten mit zweimal 3,50 m. Wir haben einen kombinierten Geh- und Radweg mit 2,50 m mit einem entsprechenden Geländer, das erhöht ist in diesem Fall, und zwar zum Schutz gegen schnell fahrende Fahrradfahrer. Und wir haben vorgesehen, einen Träger zwischen der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg herauszuziehen, der wird dort ungefähr 1,20 m aus der Fahrbahn heraus schauen, um einen zusätzlichen Schutz zu bieten für die Fußgänger und Fahrradfahrer an dieser Stelle, oder einen erhöhten Komfort letztendlich für die Fahrradfahrer.

Von der Bauzeit sieht es so aus, derzeit sind wir im Planfeststellungsverfahren. Wir hoffen, dass wir gemeinsam erreichen werden, dass wir Ende 2016 einen Planfeststellungsbeschluss erlangen. Nach dem Planfeststellungsbeschluss gehen wir in die Ausschreibungsplanung bzw. in die Ausführungsplanung und bereiten die Bauausschreibung vor, sodass wir dann Frühjahr 2018 vor Ort mit dem Bau beginnen könnten. Vor 2018 können wir noch beginnen mit vorbereitenden Maßnahmen, das sind insbesondere Leitungsfreimachung des Geländes und der Bau von Baustraßensystemen. Ab 2018 würde dann die Brückenbaumaßnahme beginnen. Wir haben mit maßgeblicher Einschränkung insofern zu rechnen oder auch mit einer Einschränkung für Sie zu rechnen, dass wir in 2020 mit einer 4,5-monatigen Vollsperrung der Brücke rechnen. In diesen viereinhalb Monaten wird aber für die öffentlichen Nutzer ein Buspendelverkehr eingesetzt werden, darauf wird Herr Hansen nachher noch im Detail eingehen. Mit der Gesamtfertigstellung rechnen wir im Sommer 2021. Das ist optimistisch geplant und natürlich abhängig von dem Planfeststellungsverfahren, in dem wir uns gerade befinden. An dieser Stelle vielen Dank

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Vielen Dank, Herr Janßen, da darf man ruhig mal applaudieren. Gut, ich denke, dann können wir jetzt auch schon in die Themenbearbeitung kommen. Ich würde dann an meine Kollegin Frau Bendfeld übergeben, die dann mit dem Thema Bauausführung beginnt.

II. Erörterung nach Themenkomplexen

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Danke schön. Ich würde sagen, wir beginnen aufgrund mehrerer Einwendungen mit dem Thema der Baustraßenführung, und zwar dort vielleicht auch erst auf der Nordseite. Gegen die vorgesehene Baustraßenführung entlang der Straße Am Kanal, das heißt, den zusätzlichen Bau einer Straße, wurden mehrere Bedenken geltend gemacht, unter anderem von der Gemeinde Neuwittenbek, aber auch von Privaten. Ich würde vielleicht gern erst einmal den Träger des Vorhabens bitten, die Planung vorzustellen und dann kurz auf die Stellungnahmen zu antworten. Danke.

II.1 Bauausführung

II.1.1 Baustraßenführung

Herr Janßen, TdV: Was wir hier sehen an dem Plan ist das Baustraßensystem, den Plan haben wir vorn auch rechts an die Wand gehängt, wenn Sie da nachher vielleicht in der Pause noch im Detail drauf gucken wollen. Beim Baustraßensystem ist es uns, ich sage einfach mal, gelungen, weil es auch eine ganze Menge planerische Arbeit gewesen ist, das Baufeld, das ja sehr eng am Stadtbereich liegt und sehr eng am Kieler Wohngebiet Suchsdorf liegt, den Baustellenverkehr dort fast vollständig rauszuhalten. Das Ziel der Planung ist es hier gewesen, dass wir das Baufeld unmittelbar an das überörtliche Verkehrssystem anschließen. Das bedeutet einen unmittelbaren Zugriff des Baufelds an die Bundesstraße 76. Es ist so, wir haben zwei Hauptbaufelder, und zwar einmal auf der Südseite. Das Baufeld auf der Südseite wird durch Rampen erschlossen, von der B 76 abfahrend, und zwar aus Richtung Kiel kommend fährt man auf das Baufeld und gelangt dann hier unten zu der Brückenbaustelle. Und von der Baustelle abfahrend fährt man in Richtung Kiel wieder vom Baufeld herunter. Voraussetzung, um dieses System schaffen zu können, ist allerdings, dass man zunächst,

um das einrichten zu können, durch das Projensdorfer Gehölz fährt über wenige Monate, um das hier unten bauen zu können. Also diese Straßen müssen vom Böschungsfuß langsam aufgebaut werden, bis man da runterkommt. Das heißt, also zwischen drei und vier Monaten wird es hier einen Baustellenverkehr geben mit Erdfahrzeugen, und später wird dann die komplette Maßnahme abgewickelt werden. Alles, was auf der Südseite passiert, wird abgewickelt werden direkt von der B 76.

Auf der Nordseite sieht es so aus, dass wir von der B 76 über die Kreisstraße fahren, Kreisstraße 24, und von dort aus über eine Straße, da werden wir im Nachhinein nachher noch im Detail drauf eingehen, über eine Gemeindestraße hier unten an den Nord-Ostsee-Kanal, und von dort aus werden wir das obere Baufeld erreichen. Das obere Baufeld ist eine Fläche, die sich im Eigentum der WSV befindet. Diese Fläche ist auch von der WSV immer vorgehalten worden als Baustellenfläche für den Ersatzbau der neuen Levensauer Hochbrücke. Also ist eine WSV-eigene Fläche, die wir dafür nutzen werden. Das heißt, was passiert, ist im Wesentlichen ein Minimaleingriff in öffentliche Straßen. Was unvermeidbar ist, ist tatsächlich die Nutzung der Gemeindestraßen an dieser Stelle hier. Das zunächst erst mal.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Können Sie eventuell auch noch einmal genauer erläutern, wie es mit der Straße am Kanal funktionieren soll, , wie es geplant ist, wenn wir jetzt ins Detail gehen?

Herr Janßen, TdV: Das übernimmt Frau Christina Jung, weil es hier Absprachen mit der Gemeinde gibt. Da sagt sie etwas zu.

Herr Seppmann, TdV: Also die Straße ist die, das ist die betroffene Gemeindestraße. Und geplant ist, parallel dazu hier auf der landwirtschaftlichen Fläche eine Baustraße zu errichten, auf der die vollen LKW-Transporte abgewickelt werden, und um die andere Straße zu schonen, die Leertransporte.

Frau Jung, TdV: Es gab eine Stellungnahme der Gemeinde, die sagten, warum verbreitern Sie nicht einfach die bestehende Gemeindestraße und führen da den Verkehr her bzw. die andere Stellungnahme, kann der Verkehr nicht ganz anders gefahren werden. Ich möchte mich zu dem Vorwurf des Ausweichens eben auf die große Straße sozusagen beziehen. Die Stellungnahme behandelte auch das Thema, dass eben die Allee, die dort vorhanden ist, eh abgängig sei und man deswegen dort auch bauen könnte. Wir haben dort dann einen vor-Ort-Termin gemacht mit der Gemeinde, dem Amt und auch der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde, und wir haben festgestellt, dass die Bäume insgesamt in einem ganz guten Zustand sind. Es handelt sich um ein gesetzlich geschütztes Biotop, das man eben auch nicht so einfach wegnehmen kann. Und wir sind dann eben zu dem Lösungsvorschlag gekommen, dass wir die bestehende Gemeindestraße an zwei Stellen, wie es jetzt hier auf dem Bildschirm gezeigt wird, mit zwei Ausbuchtungen versehen, sodass dort entgegenkommende LKWs kurz ausweichen können und die Straße insofern genutzt werden kann. Und wir haben Stellen dafür ausgewählt, wo eben keine Bäume oder abgängige Bäume stehen, sodass der Eingriff in Natur und Umwelt relativ gering ist.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Und was passiert dann mit der geplanten Baustraße, die parallel verlaufen soll?

Herr Seppmann, TdV: Die Baustraße, die hier geplant wird, würde in dem Fall dazu genutzt werden können, den Fuß- und Radverkehr zu entkoppeln von der bestehenden Gemeindestraße sozusagen, sodass man die Verkehre sicher voneinander trennen kann.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Gibt es dazu Ihrerseits noch Fragen, Anregungen?

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Wir hatten ja den Ortstermin, Frau Jung hat das ja auch erzählt, und wir haben ja Alternativvorschläge eigentlich versucht einzubringen, um auch unsere Anlieger gerade unten am Kanal zu schützen, denn da würde ja hin- und rückläufiger Verkehr stattfinden. Das andere leuchtet uns schon ein, obwohl wir das auch nicht richtig verstanden haben, weswegen man noch eine zusätzliche Straße baut. Und wir haben also den Vorschlag gemacht, dass man vielleicht parallel zur jetzigen Rampe, zur Levensauer Hochbrücke hoch, versucht, dort eine Straße zu planen, um eben die Anlieger unten in Levensau entsprechend zu schützen. Ich weiß nicht, wieso das hier nicht erörtert worden ist. Das ist ja so protokolliert worden auch. Wir haben das natürlich akzeptiert mit den Linden, und wir fanden auch die Lösung der Ausweichstellen vollkommen okay. Aber wir sehen eigentlich diesen Eingriff mit der parallel geführten Straße neben der vorhandenen Straße als Baustraße ein bisschen kritisch. Und vor allen Dingen, der hin- und rückläufige Verkehr würde eben unten über die Gemeindestraße, die hier auch sehr schmal ist, direkt vor den Häusern lang dann stattfinden. Danke schön.

Herr Janßen, TdV: Herr Radbruch, dazu Folgendes. Also wir haben es untersucht. Wir haben untersucht, das könnte Herr Hansen nachher im Detail noch etwas dazu sagen. Also wir haben untersucht die parallele Trasse am Damm entlang, haben da auch eine ganz vernünftige Lösung gefunden. Es ist aber so, das ist einfach der Kürze der Zeit hinterher geschuldet, also wir haben keinen Vertrag darüber. Das heißt, wir müssen dort einen Vertrag schließen mit dem Grundstückseigentümer und mit der Pächterin. Wir bleiben am Ball, und wir werden es versuchen, weil wir den Vorteil auch erkennen. Was wir aber auch sagen müssen, ist, dass diese Paralleltrasse nur genutzt werden kann für den Brückenbau. Das heißt, für den späteren Kanalausbau sind wir unweigerlich auf diese Straße angewiesen. Das heißt, wir müssen auch diese Straße planfeststellen lassen, zumindest für den Kanalausbau. Wir können Ihnen aber zusagen, dass wir uns bemühen werden und engagieren werden und auch gern mit Ihrer Unterstützung, dass wir zu einer vernünftigen Lösung kommen für die Zeit des Brückenbaus, also das sind ja 18 Monate insgesamt, die Baustraßenführung hier oben am Damm zu nutzen. Ein Entwurf dafür – ich bin mir aber nicht sicher, ob Herr Hansen den heute mitgebracht hat, es gibt dafür eine Entwurfszeichnung, und wir sind da am Thema am Arbeiten. Aber wie gesagt, es gibt keinerlei vertragliche Regelungen. Infolgedessen können wir Ihnen auch nichts zusagen.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek),: Bei mir im Ausschuss oder im Bauausschuss haben wir das Thema ausgiebig erörtert, und wir sind eigentlich zu dieser Lösung gekommen, diese parallel geführte Baustraße wegzulassen, eben weil wir diesen Plan B hatten mit dieser Zufahrt praktisch von der Rampe zur Hochbrücke. Deswegen sehe ich das so ein bisschen kritisch jetzt, das heißt, wir begeben uns hier auf dünnes Eis. Wir hören uns das jetzt alles an, es soll irgendwas versucht werden, wir wissen aber nicht, was letztendlich dabei rauskommt. Und was ich vermeiden möchte, ist eben, dass ein großes Verkehrsaufkommen einmal von der Gemeindestraße mit den Linden ferngehalten wird, auch wenn wir die Ausweichbuchten haben, und zum Zweiten, dass der Verkehr vor den Anliegern am Kanal minimiert wird. Und

Wortprotokoll über den Erörterungstermin am 11.05.2016

da ist die Gemeinde Neuwittenbek der Meinung, dass dort überhaupt gar kein Begegnungsverkehr stattfinden kann vor diesen Kanalhäusern. Ist das mal untersucht worden? Das hatten wir ja auch bei dem Erörterungstermin eingeworfen, dass einmal die Anlieger über Gebühr strapaziert werden, und zum Zweiten dass nicht mal auf Sicht fahren dort möglich ist.

Herr Janßen, TdV: Also dazu: Erstens, wie gesagt, wir haben keinen Vertrag, infolgedessen können wir Ihnen da jetzt auch nichts zusagen. Was wir Ihnen aber wirklich zusichern können, ist, dass wir uns absolut bemühen werden, diese alternative Trasse zu finden. Mehr kann ich Ihnen an dieser Stelle nicht sagen. Und wir sind da gewissermaßen auch auf Ihre Unterstützung angewiesen, weil der Grundstückseigentümer ja auch ein Bewohner Ihrer Gemeinde ist. Dazu aber noch der Hinweis, dass insbesondere die Straße direkt zum Kanal während des Kanalausbaus genutzt werden kann. Wir können darauf verzichten, die Parallelstraße auszubauen, halten es hier für sehr sinnvoll, diese Parallelstraße oder in der Trassenführung der Parallelstraße einen ordentlichen Geh- und Radweg anzulegen, der für die Bauzeit, um die Verkehre an dieser Stelle zu entzerren und um insbesondere auch, ich sage mal, Touristen oder Erholung Suchende dort einfach zu entflechten vom Baustellenverkehr. Das sehen wir vor. Sie müssen aber auch wissen, dass zum Beispiel der Flächenverbrauch der Straße, wie sie hier dargestellt ist, deutlich geringer würde, weil natürlich die weniger belastete Straße deutlich dichter an den Graben heranrücken kann, der Wurzelraum deutlich weniger beeinflusst wird und überhaupt der Boden deutlich weniger beansprucht wird, einfach weil diese hohen Drücke überhaupt nicht auftreten. Ich denke, das wäre ein sinnvoller Kompromiss. Eine andere Situation haben wir an den Häusern unmittelbar in Levensau. Das wird auch unausweichlich sein, dass wir dort mit Fahrzeugen lang fahren. Und die Begegnungssituation, das wird natürlich im Detail geprüft werden, da muss man sich überlegen wir man das macht. Es ist so, wir haben die Belastbarkeit der Straße geprüft, und es wird auch so sein, dass dort die LKW mit Mobilfunk oder wie auch immer sich verständigen müssen. Das ist auch kein unübliches Problem, dass Baustellenverkehre an einer Enge vorbeigeführt werden. Das ist eine Sache, die hinterher im Detail geplant wird, und das wird sicherlich gemacht werden. Aber der Baustellenverkehr an dieser Stelle ist unausweichlich eben zur Erreichung der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche hier oben.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Herr Janßen, ich habe noch eine Zwischenfrage, eine Nachfrage. Sie sagten, dass Sie ja den Weg entlang der Allee auf jeden Fall brauchen für den Kanalausbau. Also wenn Sie quasi für den Brückenbau diese entlang des Damms gezogene Straße zusätzlich noch bauen, würden Sie ja quasi dann sozusagen zwei Straßen bauen. Wie ist es eigentlich in der zeitlichen Überlagerung, finden diese Verkehre quasi nach Ihrer Planung gleichzeitig statt, oder sind es ohnehin zwei zeitlich nacheinander entkoppelte Zeiträume?

Herr Janßen, TdV: Wir sehen vor, zunächst die Brücke zu bauen. Das hat technische Gründe. Es muss zunächst die Brücke gebaut werden und zunächst die Brücke fertig gestellt werden. Und anschließend wird der Kanal ausgebaut. Und es kann durchaus eine zeitliche Lücke dazwischen geben, aber es wird auf keinen Fall gleichzeitig stattfinden, weil wir uns auch nicht erlauben wollen, dass wir beide Großmaßnahmen zum gleichen Zeitpunkt laufen lassen wollen. Es wird auf jeden Fall zeitlich entzerrt werden. Herr Malte Seppmann sagt vielleicht noch etwas zum Baustellenverkehr für den Kanalausbau, um das noch mal deutlich

zu machen, dass die Massen im Grunde genommen innerhalb der Baustelle transportiert werden.

Herr Seppmann, TdV: Also wir haben für die Bodenverbringung von Baggergut, was hier auf der Nordseite einmal entlang der ganzen Strecke und auf der Südseite entnommen wird, haben wir vorgesehen, hier im alten Bauhafen Levensau, der noch ertüchtigt wird, quasi so eine zentrale Umschlagstelle einzurichten und können für den Kanalausbau diese Wege nutzen, um in diese zentrale Verbringungsfläche da zu gelangen und würden quasi für die Bodenmassen, die verbracht werden, komplett im Baufeld bleiben, es sei denn, die sind schadstoffbelastet und müssen halt abgefahren werden. Für Betontransporte und anderweitige Materialtransporte würde aber nach wie vor diese Straße unumgänglich sein.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Gegen die Transporte der Verbringungsmasse hat auch die Gemeinde Neuwittenbek eingebracht, dass diese Verbringungsmassen bitte nicht über Gemeindestraßen erfolgen sollen. Wie stehen Sie zu diesem Einwand?

Herr Janßen, TdV: Also die Straße zum Kanal, die wir entlasten wollen durch einen parallelen Radweg, ist keine Straße, die für Bodenmassentransporte vorgesehen ist. Also die Massentransporte werden tatsächlich innerhalb der Baustelle abgewickelt werden. Da ist es aber so, dass ein Teil der Massentransporte vor den Häusern in Levensau entlang transportiert werden muss über diese Gemeindestraße. Die Straße zum Kanal wird nicht durch Massentransporte beaufschlagt werden. Die Straße vor den Häusern wird durch Massentransporte beaufschlagt werden. Das ist technisch notwendig.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Möchten Sie dazu noch Stellung nehmen?

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Also ich nehme mit Bedauern zur Kenntnis, dass der Bodenaushub praktisch vor den Häusern entlang geschehen soll. Ich weiß nicht, ich bin jetzt fachlich da nicht so auf dem neuesten Stand oder ich habe nicht dieses Fachwissen wie Sie, ob nicht vielleicht die Straße unten am Kanal dafür eher genutzt werden kann, um das ein bisschen zu entzerren. Aber das stelle ich einfach mal dahin. Eine andere Frage stellt sich mir: Diese Baueinrichtungsfläche für den Brückenneubau, das ist ja diese große Fläche praktisch im oberen Teil der Brückenzufahrt, ziemlich brückennah, da sagen Sie, die muss auch angefahren werden über die Gemeindestraße und über die Straße vor diesen Häusern. Das erschließt sich mir nicht. Denn wenn wir eine Zufahrt von der Rampe dorthin bekommen, ergibt es für mich keinen Sinn, noch dort unten bei den Häusern längs zu fahren.

Herr Janßen, TdV: Kann ich Ihnen kurz erklären. Also es hängt folgendermaßen zusammen, und zwar ist es so, das ist tatsächlich noch nicht endgültig geprüft, aber wir sind da sehr froher Hoffnung, und zwar wollen wir Bodenmaterial, das wir hier gewinnen, Bodenmaterial, das praktisch, das ist der so genannte Trockenaushub, der später im Zuge des Kanalausbaus praktisch verwendet werden soll oder der dort zurückgebaut werden soll, diesen Trockenaushub wollen wir entnehmen und wollen ihn an dieser Stelle zur Dammverbreiterung nutzen. Das heißt, es handelt sich um 150.000 m³ Aushub, die hier unten über den Betriebsweg transportiert werden, machen hier oben eine Turn-around und werden da oben hingefahren. Das ist das Material, 150.000 oder 100.000 m³, also das ist das Material, das da oben gebaut wird, und zwar um die Baustelleneinrichtung, um die Dammverbreiterung vornehmen zu können und um – hier oben haben wir eine Fläche, die hoch liegt, also die liegt auf der Ebene der Kreisstraße, auf dieser Fläche soll später ein großes Brückensegment gefertigt wer-

den, und um diese Flächen vorbereiten zu können, dafür ist das notwendig. Und es ist so, der Damm muss von unten aufgebaut werden. Also man kann jetzt nicht von oben kommen und das Material da runterschütten, das funktioniert nicht, sondern man muss von unten den Damm aufbauen. Und um das tun zu können, muss man eben hier oben ran. Und vom Ablauf her ist es dann so, wenn das erledigt ist, dann kann optional die Erstellung der Baustraße über die Kreisstraße erfolgen, und zwar am Böschungsfuß der alten Kreisstraße. Es gibt eine Auffahrt zu unserer Baustelleneinrichtungsfläche, das heißt, von den weiteren LKW-Transporten wäre dann im Bereich des Brückenbaus dieser Bereich hier unten – da würde kein Transport mehr stattfinden. Der Transport würde dann wieder stattfinden während des Kanalausbaus, und zwar über diese Straße zum Kanal, um hier unten hinzukommen. Aber was Herr Seppmann vorhin sagte, ist, dass die Massentransporte komplett innerhalb der Betriebsgelände der WSV stattfinden, das heißt, es gibt eine Schutenumladung hier unten an dem Bauhafen und es gibt einen Transport zu unserer zentralen Verbringungsfläche. Und der Abraum, der hier gewonnen wird, wird direkt zur zentralen Verbringungsfläche gebracht. Das heißt, der Schwertransport oder der Massentransport während des Kanalausbaus wird hier nicht stattfinden. Was hier stattfindet, ist aber zum Beispiel die Anlieferung von Betonstahl, die Anlieferung von Spundwandstellen usw. und so fort. Das wird stattfinden, aber kein Massenerdbau. Die Massenerdbaubewegungen sind tatsächlich der Transport des hier gewonnenen Materials, hier oben an dieser Stelle. Und wenn, muss ich dazu sagen, wenn das Material hier nicht geeignet sein sollte, dann muss das Material über die B76 hier rüber angefahren werden kommt da unten hin. Das geht, wie gesagt, nicht, Herr Johst, von unten.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Sie sagten, um die 140.000 m³.

Herr Janßen, TdV: 100.000, so was.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Wie viele LKW-Ladungen sind das?

Herr Janßen, TdV: Das sind 10.000 LKW-Fahrten.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Die vor den Häusern längs fahren?

Herr Janßen, TdV: Das ist so.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Das ist unzumutbar.

Herr Janßen, TdV: Nein, das sagen Sie, dass das unzumutbar ist.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Ja, ich stelle das einfach mal dahin. Ich kann ja ohnehin jetzt hier nichts erzwingen. Ich möchte nur noch eine Frage loswerden. Ist geprüft worden, ob man von dem Hafen unten, da ist ja eine Böschung, die Böschung ist ja schon mal bereinigt worden, ich glaube, auch im Zuge des Brückenneubaus in den Achtzigern, ob man dort nicht, sage ich mal, hochfahren kann oder eine andere Zufahrt hinbekommen kann, ohne jetzt die Gemeindestraße und die Anlieger so über Gebühr zu belasten?

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Herr Johst hat mir insoweit eine eigene Frage vorweggenommen, deswegen schließe ich mich jetzt so weit an, quasi einmal was die Anzahl der Fahrten anging, oder ob das dann letztlich zumutbar ist oder nicht, das ist letztlich auch eine Frage, die wir uns natürlich als Genehmigungsbehörde dann im weiteren Verlauf stellen müssen. Jetzt sind wir erst mal nur in dem Erörterungstermin und besprechen hier noch mal Ihre Einwendungen und die Planung des Trägers des Vorhabens. Aber mich würde auch

interessieren tatsächlich diese recht steile Böschung dort, was aus Ihrer Sicht einfach, sagen wir mal, technisch, naturschutzfachlich, was immer dort angeführt werden könnte, dagegen spricht, diesen ja auf den ersten Blick vielleicht nahe liegenden direkteren Weg ja auch zu nehmen. Aber es mag ja technische Gründe geben oder naturschutzfachliche Gründe geben, die dagegen sprechen. Das würde mich auch mal interessieren.

Herr Janßen, TdV: Also in erster Linie ist es so, dass die Steigung ja erbracht hat – ich habe jetzt die Höhen nicht exakt im Kopf, also wir haben einen Niveauunterschied von um und bei 28 m oder so was, und wir haben eine maximale Steigung im Baustraßensystem von 6 %, die angenommen werden kann. Das heißt, man würde hier eine lang schleifende Rampe irgendwie reinbauen. Die Rampe würde erfordern, dass wir uns hier unten in der sowieso sehr schmalen Fläche, die wir hinterher benötigen, um ein großes Brückensegment zu fertigen, dass wir diese Fläche weiter beschneiden müssen. Denn wir müssen ja in dieser Rampe praktisch – wir müssen in dieser Böschung eine schleifende Rampe hochfahren mit 6 %, das heißt, die läuft hier über die gesamte Böschung hoch, und wir müssen die Verkehrsbreite plus der Breite eines Planungs- und was weiß ich Entwässerungsgrabens pipapo, das müssen wir hier unten wieder wegnehmen. Das heißt, wir reduzieren praktisch unsere sowieso schon schmale Baustelleneinrichtungsfläche, um hier schleifend hochfahren zu können. Und eine andere Sache ist sicherlich, das kann dann vielleicht Herr Dr. Burandt später noch sagen – oder eine andere Sache, die wir auch geprüft haben, ist, was mit einem Förderbandtransport ist. Ein Förderbandtransport wäre theoretisch möglich, beim Förderbandtransport haben wir aber das Problem, dass während der Entladevorgänge der LKW, die praktisch von hier oben kommen und sich hier unten hinstellen und ihre Mulden abkippen auf das Förderband, dass das doch deutliche Schlaggeräusche verursacht. Und diese deutlichen Schlaggeräusche schallen über den Nord-Ostsee-Kanal als ungehinderte Wasserfläche mit einem hohen Reflexionsvermögen und verursachen halt hohe Schallimmissionen. Das heißt, das ist aus unserer Sicht nicht das Mittel der Wahl. Und zu den 10.000 LKW muss man sagen, na ja, also gut, es sind sicherlich viele LKW-Fahrten, das ist ganz realistisch, das so zu sehen, und was wir getan haben, ist, dass wir die Belastbarkeit der Straße geprüft haben, dass wir ein Beweissicherungsverfahren für die Straße machen, und worauf ich auch hinweisen möchte, ist, zum Beispiel hat die parallele B76 über 30.000 PKW am Tag. Am Westring haben Sie Stellen, die haben 50.000 PKW am Tag. Das heißt, über eine Gesamtzeit von einem Jahr 10.000 LKW-Verkehre ist für einen städtischen Bereich nichts Ungewöhnliches. Dass es an dieser Stelle sehr ungewöhnlich ist, das ist uns auch völlig klar.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Mit den Themen werden wir uns noch beschäftigen müssen, auch was es für verschiedene Alternativen gibt und ob die denn überhaupt – eine Alternative ist ja dann nicht vorzugswürdig, wenn sie ihrerseits noch größere Auswirkungen an anderer Stelle hat. Dass da ein schwieriger Bereich ist, ist klar. In einem Bereich, der jetzt, ich sage mal, vermutlich sehr wenig befahren wird, wird dann auf einmal innerstädtischer Verkehr dort annähernd auftreten, dass das nicht schön ist für die Anwohner, das ist ganz klar. Auf der anderen Seite müssen wir natürlich dann auch in Erwägung ziehen, das ist nun mal eine wahrscheinlich notwendige Baumaßnahme an einer bedeutenden Bundeswasserstraße, und das werden wir auf jeden Fall noch zu prüfen haben. Ich würde jetzt vorschlagen, dass wir uns jetzt mal von der Nordseite – noch eine Frage dazu? Okay. Noch eine Frage, oder machen wir weiter mit dem Thema?

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Eine Frage von anderer Seite, und zwar, wenn ich Sie richtig verstanden habe, ist ja immer noch eine Vorzugsvariante, die Parallelstraße zu bauen, nur eben als Radweg und für den Fußgängerverkehr, um Gefahren zu entzerren. Wenn die Straße gebaut wird, wurde zum Beispiel vom Wasserbeschaffungsverband Dänischer Wohld und vom Wasser- und Bodenverband Felmer Au eingewandt, dass in diesem Bereich einmal die Trink- und Löschwasserversorgung für die Häuser am Kanal gekreuzt wird und auch der Verbandsgraben III des Wasser- und Bodenverbands überbaut werden würde. Und es wurde darauf hingewiesen, dass sowohl der Gewässerlauf als auch Kontrollschächte jederzeit zugänglich sein müssten. Was sagen Sie dazu?

Herr Janßen, TdV: Das können wir garantieren. Also das haben wir vollkommen auf der Rechnung. Herr Michak, wollen Sie was dazu sagen? Das ist Bestandteil des Beweissicherungsverfahrens, und es ist eine Selbstverständlichkeit. Rainer Michak vom Ingenieurbüro IGB sagt etwas zu dem Thema.

Herr Michak, IGB Ingenieurgesellschaft: Also im Zuge des vorsorglichen Beweissicherungsverfahrens wird dieser Bereich aufgenommen, sowohl höhenmäßig als auch mit einer Fotodokumentation. Und diese Schächte, die jetzt hier benannt wurden, werden so gesichert, dass die Zugänglichkeit da ist. Alle Leitungen kenne ich jetzt nicht im Detail, Sie hatten noch andere Leitungen genannt. Mir geht es hauptsächlich um den Verbandsgraben III. Also das ist Bestandteil des Beweissicherungsverfahrens, welches auch jetzt bezüglich des Konzepts ergänzt wurde schon.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Gibt es zu den gekreuzten Wegen noch Fragen, Stellungnahmen, Einwendungen?

Karl-Heinz Kotzur, Wasser- und Bodenverband Felmer Au: Noch mal zu dem Verbandsgraben III. Wenn Sie das so darstellen, wie es eben hier gesagt worden ist, okay. Aber Sie selbst sind von dem Verbandsgraben III auch betroffen im Auslauf. Im Auslauf zum Kanal, das letzte Ende gehört ja dann dem WSA, und dass darauf dann dementsprechend auch Rücksicht genommen wird, falls da noch wieder was überbaut werden soll. Soll ich das mal zeigen? Haben Sie mal so einen Zeiger da? Da oben auf dem Roten. (*spricht leider ohne Mikro weiter*)... Der Verbandsgraben III, wie gesagt, der geht hier rüber und geht dann hier runter ungefähr Und wenn Sie jetzt dort was verbauen, dass da irgendwie was ... ist natürlich darauf zu achten, dass dann dort erhalten bleibt. Denn wir entwässern nur den Graben

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Herr Michak nimmt das noch mal gesondert auf.

Herr Michak, IGB: Das Auslaufbauwerk ist auch als Bestandteil in dem Konzept bereits erhalten, aber in den weiteren Planungen muss es dann berücksichtigt werden. Aber es wird auf jeden Fall der jetzige Zustand, bevor die Bautätigkeiten aufgenommen werden, sowohl optisch als auch vermessungstechnisch aufgenommen, sodass man immer im Nachgang feststellen kann, ob gegebenenfalls Veränderungen hier, die eine Funktionsfähigkeit beeinträchtigen, aufgetreten sind.

Karl-Heinz Kotzur, Wasser- und Bodenverband Feldmer Au: Deswegen wäre es ratsam, dass Sie uns dazu einladen, wenn diese Veränderungen vorgenommen werden.... (*spricht ohne Mikro*)...

Herr Janßen, TdV: Es sei denn, die Gemeinde möchte den Geh- und Radweg behalten. Das ist jetzt außerhalb des Protokolls, es sei denn, die Gemeinde möchte den schönen Geh- und Radweg behalten.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Und, wenn ich einwenden darf, der Eigentümer der Fläche ist damit einverstanden.

Karl-Heinz Kotzur, Wasser- und Bodenverband Felmer Au: Für uns ist jetzt auch wichtig.... *(spricht ohne Mikro, nicht zu verstehen)*..... 2017 soll es losgehen. Von daher müssen wir sehen, wie sich das Ganze jetzt, wie und wann wir dortDas wäre eigentlich für uns dann relevant.....

Herr Janßen, TdV: Das sichern wir Ihnen zu, vielen Dank.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Vielen Dank dafür. Ich denke, das ist auch nicht unüblich in Planfeststellungsbeschlüssen, dass man dann für solche öffentlichen Belange wie Entwässerung, dass wir dann auch anordnen werden, dass der Vorhabensträger Sie natürlich entsprechend informiert, wenn er die Planung durchführt, damit Sie auch entsprechend und rechtzeitig Bescheid wissen, was gebaut wird, damit Ihre Belange da entsprechend gewahrt werden. Noch eine Wortmeldung, bitte.

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Sie haben ja die Förderbandvariante angesprochen, und es besteht ja auch die Möglichkeit, durchaus Förderbänder einzuhausen und auch Schallschutz zu errichten. Also ich finde auch das, was mein Bauausschussvorsitzender gesagt hat, dass diese 10.000 LKW in dem Bereich unzumutbar sind. Und wir haben Ihnen ja auch mitgeteilt, dass Bodenaushub nicht über Gemeindestraßen verbracht werden soll.

Herr Janßen, TdV: Herr Radbruch, haben wir zur Kenntnis genommen. Wir haben verschiedene Varianten untersucht, die Varianten habe ich vorhin dargestellt, und wir werden, denke ich, auch die Förderbandvariante noch mal betrachten. Das Problem ist nicht das Förderband, das Problem ist das Entladegeräusch des LKWs, der LKW-Mulde auf das Förderband. Und da holen wir uns an anderer Stelle Probleme durch die auftretenden Schallimmissionen. Das ist das Ergebnis bisher, wir werden es aber dennoch überprüfen.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Und wir werden auch prüfen, was die mindernden Eingriffe sein könnten.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Also ich möchte meine Enttäuschung noch mal zum Ausdruck bringen. Sie waren so euphorisch, als wir als Gemeinde vorgeschlagen haben, diese parallel geführte Baustraße wegzulassen. Das entlastet den Vorhabenträger ja auch finanziell deutlich. Dann haben wir diese andere Variante ins Spiel gebracht, von der Brückenzufahrt eine Rampe zu bauen auf diese Einrichtungsfläche. Was ich so ein bisschen vermisse, ist irgendwie eine Darstellung dessen, was bisher an Planungen erfolgt ist, irgendwie eine schematische Darstellung mit Höhenangaben. Ich kann damit nichts anfangen, wenn man mir sagt, das ist zu hoch. Das ist für mich nicht greifbar. Genauso wie Sie eben gesagt haben, unten vom Kanal auf die Verbringungsfläche über die Böschung, das wären 26 m. Das muss ich so hinnehmen, ich werde es mir angucken, ich glaube es nicht. Ich glaube, dass die Straße, die unter den Hochbrücken durchführt, nicht 26 m tiefer liegt als die Einrichtungsfläche. Das heißt, irgendwie hätten Sie sich anders aufstellen müssen. Sie hät-

ten zumindest schon mal das, was jetzt geprüft worden ist, auch irgendwie schematisch darstellen müssen. Also das ist für mich irgendwie so ein bisschen wie Schattenboxen.

Herr Janßen, TdV: Herr Johst, wir haben hier zu meiner Rechten 23 Ordner Planfeststellungsunterlagen stehen, und vielleicht gucken Sie einfach die Unterlagen durch, die Ihnen ja auch elektronisch zur Verfügung gestellt worden sind. Da werden Sie das finden. Da finden Sie alle Höhenangaben, das ist hoch detailliert, was dort geplant worden ist. Und das finden Sie dort. Und es ist natürlich so, dass wir jetzt in der Kürze eines Bildervortrags Ihnen nicht jedes technische Detail erklären können. Und da müssen Sie sich dann gewissermaßen auch auf das verlassen, was wir Ihnen sagen. Ansonsten, wir können gleich in der Pause gern in die Unterlagen reingucken, kein Problem, die werde ich dann raussuchen.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Noch irgendwelche Fragen zum Thema Baustraßenführung auf der Nordseite? Ja, gerne.

Herr Lubahn (Gemeinde Neuwittenbek): Mir leuchtet das nicht ein, dass von oben nicht gekippt werden kann, und zwar würde ich nicht mit dem ganz großen Fachverstand sagen, also um die Fläche zu sichern, würde ich da Rampen einschlagen, und dann kann ich das abkippen und auch von unten verdichten, sodass das möglich ist.

Herr Seppmann, TdV: Das habe ich nicht ganz verstanden. Also was meinen Sie mit Rampen einschlagen?

Herr Lubahn (Gemeinde Neuwittenbek): Also wenn hier diese Auffahrt geschieht, dann würde ich hier Rampen machen in dem Bereich, wie weit das eindringt. Und dann kann ich von oben abkippen und von unten verdichten und mit Radlader das dahin verbringen, sodass ich das von unten auch aufbaue. Und dann noch ein weiterer Punkt. Bevor der Kanalausbau passiert, kann ich auch noch diese schräge Rampe hier benutzen, um dann eventuell den Lastwagenverkehr hierüber zu bringen, um diesen Aushub mit zu nutzen. Dann bräuchte man nicht direkt an den Häusern vorbei zu fahren, das wäre ein kleiner Umweg, aber das wäre für mich machbar.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Herr Hansen, wollen Sie was dazu sagen?

Herr Hansen, eds Planung: Also das ist ja, wie Herr Janßen schon sagte, dass erhebliche Höhendifferenzen sind, die man hier natürlich jetzt so aus dem Lageplan nicht so ohne weiteres abgreifen kann oder ersichtlich sind. In den Planfeststellungsunterlagen sind die allerdings dargestellt. Zu diesem Abkippen von oben, in welcher Form jetzt auch immer, also die ZTVE, das ist die Vorschrift für Erdbau, sage ich mal, die da maßgebend ist, die sieht so einen Dammaufbau grundsätzlich von unten her vor, und das hat auch verzahnt zu erfolgen in der Böschung, also mit maximal einem halben Meter Höhendifferenzen, und so verzahnt dargestellt eben, auch in den Querprofilen übrigens dargestellt, diese Verzahnung. Dann kommt noch hinzu, dass wir ja auch derzeit eine sehr steile Böschung haben, was ja auch eigentlich alle, denke ich mal, so örtlich bekannt ist, könnte ja sonst Herr Michak auch noch mal was zu sagen. Was da sicherlich auch Probleme bereiten würde, das, ich sage es jetzt mal salopp, von oben runter zu kippen. Also das zum einen. Und dann zum anderen, vielleicht mal zu Verdeutlichung, hier gibt es ja eine vorhandene Zufahrtsrampe, Höhenunterschied, sage ich jetzt mal, ungefähr gleich, die hat, ich meine, so um die 8 ½ %. Man sieht daraus nur mal so die Längenabwicklung, die erforderlich ist. Also weil Sie ja hier favorisie-

ren, um die zu entlasten, hier hochzukommen, hier ist zum Beispiel auch eine Wendeanlage. Das ist mehr oder weniger, um diese Höhendifferenzen abzufangen, was für eine Auswirkung das hat, also ich sage mal, um das überhaupt da unterbringen zu können, ist das hier eben schwierig. Und dann zu dieser Straße, wie gesagt, da haben wir einmal eine Achse gerechnet und auch eine Breite, also technisch ist das möglich. Da wären eben noch zu klären die Anliegerproblematiken, wie Herr Janßen drauf hinwies, schlussendlich.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Vielen Dank. Ein interessantes Thema. Ich denke mal, wir haben jetzt auch viele Informationen dazu gehört. Wir müssen uns das auch noch mal durch den Kopf gehen lassen hinsichtlich Zumutbarkeit und wie wirken sich andere Varianten wiederum auf andere Schutzgüter. Und gerade, wie der Gutachter es eben gesagt hat, Welch ein Bereich jetzt so eine Serpentinlösung, nenne ich es mal, haben würde, das ist auch nicht zu verachten. Denn wir greifen da natürlich in dem Bereich auch wieder in Naturraum ein, was natürlich auch wieder dann Folgen nach sich zieht. Und auch diese Aspekte müssen nicht nur da, sondern müssten natürlich auch bei der Straße entlang der Rampe mit betrachtet werden. Aber das sind alles Dinge, die wir jetzt im Nachgang des Erörterungstermins auch noch mal von uns aus beleuchten müssen und auch mit dem Vorhabensträger besprechen müssen. Aber ich denke, zu diesem Punkt haben wir jetzt ausreichend erörtert und die Gedanken ausgetauscht. Da würde ich jetzt Frau Bendfeld bitten, dann mit dem nächsten Thema weiterzumachen.

Herr Janßen, TdV: Ich habe noch eine Sache. Herr Böschen, ich möchte noch eine Sache ergänzen, und zwar zu der Schleifbandauffahrt, zu der Baustelleneinrichtungsfläche. Herr Seppmann sucht gerade. Also die Situation ist folgende. Um die Baustelleneinrichtungsfläche zu verbreitern, um diese Baustelleneinrichtungsfläche zu verbreitern, ist vorgesehen, am Fuß der Böschung einen Bereich mit einer Trägerbohlwand abzustellen, sodass man praktisch 2 m Tiefe gewinnt, bei einer Böschungsneigung 1 zu 1,5 heißt das, dass man 3 m gewinnt, braucht man eine 2 m hohe Abfangung, das kann man mit bauüblichen Materialien machen. Wenn wir jetzt aber die Rampe hochfahren sollten, muss berücksichtigt werden, dass die Breite des Fahrweges dazugeschlagen werden muss, also wir haben praktisch jetzt schon mit einem technischen Kniff unsere Baustelleneinrichtungsfläche verbreitert, und wir müssten dann hinterher eine wesentlich höhere Konstruktion da unten bauen, die eben massiv eingebracht werden muss, was Schallimmissionen verursacht usw. und so fort für diese Baustelleneinrichtungsfläche. Das muss dabei auch berücksichtigt werden. Und Herr Johst, vielleicht noch abschließend, ich würde mir natürlich wünschen, dass Sie auch anerkennen, dass wir uns darum bemühen, diese Alternative dort zu realisieren für die gesamte Brückenbauzeit, nämlich 18 Monate, und dass wir vorher natürlich in wenigen Monaten unseren Damm da aufbauen müssen, um die Brücke da überhaupt bauen zu können. Ich denke, das muss auch toleriert werden. Also es würde über den überwiegenden Zeitraum der Verkehr da unten weggenommen werden. Vielen Dank.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: An die Baustraßenproblematik angrenzend ein ganz enges Thema ist natürlich das Thema der Beweissicherung, in das ich dann jetzt gern überleiten würde. Vielleicht, damit wir auch alle wieder auf dem gleichen Stand sind, würde ich auch den TdV als Erstes bitten, einmal kurz das Konzept der Beweissicherung vorzustellen, um dann auch die Fragen, Einwendungen besser einordnen zu können. Danke.

Herr Janßen, TdV: Beweissicherungsverfahren übernimmt Herr Rainer Michak vom Büro IGB, das ist TOP 1.2.

II.1.2 Vorsorgliches Beweissicherungsverfahren

Herr Michak, IGB Ingenieurgesellschaft: Unsere Ingenieurgesellschaft wurde von dem Vorhabensträger beauftragt, ein Konzept für ein vorsorgliches Beweissicherungsverfahren zu erarbeiten. Da muss man erst mal im Vorfeld sagen, dass so eine Konzepterstellung schon in der Phase eigentlich angefragt wurde, ist unüblich und zeigt eigentlich, dass der Vorhabensträger sich schon bewusst ist, dass er hier alle Beteiligten im Umfeld irgendwo mit ins Boot nehmen möchte und irgendwelche Diskrepanzen eigentlich im Vorfeld schon ausräumen möchte. Wir haben im Rahmen dieser Konzepterstellung für das vorsorgliche Beweissicherungsverfahren erst mal eine Risikobewertung gemacht nach dem damals uns vorliegenden Planungsstand. Das behandelt unter anderem jetzt den bereits ausgeführten Punkt der Baustraßen für die Errichtung und den Betrieb der Baustelle, also inklusive auch der BE-Flächen. Es beinhaltet natürlich die Erdarbeiten wie den Aufbau der Montageflächen, der angesprochenen Dammverbreiterung, den Rückbau und den Neuaufbau von Verkehrsanlagen. Und es behandelt natürlich auch den Brückenrückbau, das Ziehen von alten Dalben(?) im Kanalbereich. Es geht weiter mit den Einflüssen aus den Gründungsarbeiten für den Neubau der Brücke und der Uferbefestigungen, wo wir mit Bohrpfählen, mit Spundwänden und anderen rückwärtigen Verankerungen rechnen müssen. Und es geht auch um temporäre baubegleitende Wassererhaltungsmaßnahmen. Also ein relativ großer Komplex, der ganz einfach auf das Umfeld Erschütterungen auslösen kann, aber auch Veränderungen an der jetzigen Struktur oder der Oberfläche, wie sie in dem heutigen Zustand vorliegt. Diesem Umfang müssen wir irgendwo Rechnung tragen und genau im Vorfeld natürlich beachten oder aufnehmen, das gegebenenfalls auch unter Beteiligung der einzelnen Eigentümer oder Betreiber.

Für das Baustraßenkonzept, was hier ja zum Teil noch in der Diskussion ist, sehen wir natürlich vor, alle Flächen, alle Wege, alle Zufahrten, die zur Baustelle durch die Bautätigkeiten genutzt werden, im Vorfeld zu dokumentieren. Hier geht es hauptsächlich um eine optische Dokumentation der Wege und der Gräben, angefangen von der B76, den Kreisstraßen, den Gemeindestraßen, hauptsächlich Levensau und am Kanal. Die Dokumentation über den Zustand der Entwässerungsleitungen, was wir jetzt ja auch mit dem Verbandsgraben III kurz besprochen hatten, fließt da ebenso mit ein. Sie sehen, dass auch die messtechnische Erfassung von Gräben und Leitungen, dass man die Höhenkoten von den Einläufen und dergleichen auch mit erfasst, das wird ja ebenso Bestandteil in dem vorsorglichen Beweissicherungsverfahren, was vor Beginn der Bautätigkeiten durchgeführt wird, sein.

Der nächste Punkt ist natürlich die Beeinflussung der im Umfeld liegenden Bauwerke und Gebäude. Hier wird eine Dokumentation, also eine übliche Dokumentation des Zustands der angrenzenden Bauwerke und Gebäude vorgesehen. Wir haben im Vorfeld mit den zu erwartenden Baugeräten eine Art Erschütterungsprognose aufgestellt und haben festgestellt, dass bei zum Beispiel Rammtätigkeiten – es ist momentan nur partiell davon die Rede – mit einem relativ schweren Hammer, also 10-Tonnen-Hammer mit 3 m Fallhöhe, also das sind schon Hämmer, die im Offshore-Bereich tätig sind, ab 25 m eigentlich die Grenzwerte der zulässi-

gen DIN 4150 Teil 3 für Bauwesen eingehalten werden, Zeile 2 ist es für Wohngebäude. Im Bereich von 40 bis 50 m sind selbst für denkmalgeschützte und erhaltenswerte Gebäude die Vorgaben der DIN eingehalten. Also wir haben den Radius hier auf 100 m gezogen, um irgendwo zu sagen, den unmittelbaren Einflussbereich würden wir im Vorfeld dokumentieren. Hierbei handelt es sich einmal natürlich um die Gebäude im Bereich der Straße am Kanal, auch das Auslaufbauwerk von dem Verbandsgraben. Alle Gebäude, die im Bereich am Südufer, in der Fehmarnstraße sind, sind in einem Radius von 100 m. Es handelt sich auch um die Bereiche des Garagenkomplexes, welcher in dem Bogen der Rampe liegt. Und es handelt sich auch um die Bauwerke, die im temporären Zufahrtbereich – mir ist jetzt die Straßenführung entfallen, ich weiß nicht, wie sie heißt – ist auch ein Bestandteil. Und es sind natürlich auch die Bestandteile des alten Widerlagers der Levensauer Hochbrücke, welches erhalten werden soll, und die neue Brücke der B76. Das sind alles Bestandteile, die ganz einfach in das optische Beweissicherungsverfahren mit aufgenommen werden. Zum Teil wird bei der Levensauer Hochbrücke auch eine vermessungstechnische Aufnahme des Bauwerks notwendig sein. Also bei den Vermessungsarbeiten sind hauptsächlich die Nord- und Südwielerlager und die Stützkonstruktion der B76 aufzunehmen. Hier wird Kontakt über einen Prüflingenieur noch mal aufgebaut, mit dem ein Prüfprogramm und Messkonzept erarbeitet wird und welches dann halt auch ausgeschrieben und umgesetzt wird. Ebenso ist halt die messtechnische Überwachung, die jetzt, ich glaube, zum Teil auch schon läuft, im alten Wielerlager der Levensauer Hochbrücke geplant. Hier sind nach unserem Wissen bereits Laserscans über die Aufnahme da und jede Menge Messpunkte, die auch diese Lage des alten Wielerlagers beschreiben.

Im Weiteren sind im Umfeld halt Setzungspegel für die Messstellen für die Verformungen im Boden vorgesehen, denn wir haben wir zum Teil Bodenabträge, Bodenaufträge, und diese können im Untergrund natürlich Verformungen erzeugen. Und hier wird über mehrere Setzungspegel in dem Bereich der Montageflächen und dem Wielerlager Süd und der alten Levensauer Hochbrücke alles messtechnisch auch erfasst. Im Weiteren ist vorgesehen, dass die baubegleitenden Erschütterungen mit Messgeräten aufgezeichnet werden, dokumentiert werden, und nach Abstimmung mit den Beteiligten wird bei Überschreitung von Alarmwerten, die in der Regel bei 80 % der in der DIN vorgeschriebenen Anhaltswerte liegen, ein SMS-Wert an die Beteiligten, in der Regel an die Geräteführer, Poliere und Bauleitungen abgesetzt, sodass auch zeitnah bei Überschreitung von Erschütterungen, die auftreten können, bei Unregelmäßigkeiten und dergleichen sofort auch die Beteiligten einen Alarm bekommen. Also es wird nicht nur dokumentiert, sondern es wird aktiv gemessen und sofort bei irgendwelchen Unregelmäßigkeiten Alarm abgesetzt. Hier gibt es dann eine Art Konzept für die begleitenden Erschütterungsmessungen, wo halt konkret in einer Arbeitsanweisung steht, was die einzelnen Leute zu tun haben. In der Regel ist es so, bei Überschreitung von Alarmwerten sind halt die Arbeiten einzustellen, die Gründe zu benennen, zu suchen, zu dokumentieren und dann durch die gegebenen Personen halt eine Freigabe für die Weiterführung der Arbeiten auszusprechen.

Abschließend haben wir noch die Grundwassermessstellen. Wir greifen natürlich mit Bauwerken zum Teil in Grundwasserhorizonte ein. Es gibt im Umfeld von den Bautätigkeiten bereits Grundwassermessstellen. Diese werden mit Datensammlern ausgerüstet. Und das Gleiche passiert in dem Anstrombereich hinter den Uferbefestigungen, die neu jetzt erstellt

werden. Da werden auch ebenfalls zur Dokumentation der Grundwasserbewegungen Grundwassermessstellen erstellt und ebenso mit Datensammlern ausgerüstet und über einen längeren Zeitraum dann bis hinaus über die Baumaßnahme betrieben und die Daten ausgewertet. Das war grundsätzlich das Konzept mit den Bestandteilen für das Beweissicherungsverfahren, welches sowohl im Vorfeld als auch baubegleitend dann aufgebaut ist. Abschließend muss man sagen, nach Beendigung der Baumaßnahme kann man mit der Dokumentation der Erstsicherung natürlich Veränderungen feststellen und gegebenenfalls auch Schadensursachen ermitteln und die dann halt regulieren.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Danke schön. Bestehen dazu noch Fragen? Sonst hätte ich zum Beispiel – Sie hatten ja gesagt, dass alle Baustraßen beweisgesichert werden – dann noch eine Frage, auch gerade von der Gemeinde Neuwittenbek aus, die gefordert hat, dass alle „angrenzenden“ Gemeindestraßen beweisgesichert werden. Da würde ich Sie gern bitten, das noch einmal auszuführen, sodass wir auch abgleichen, ob wir unter „angrenzend“ das Gleiche verstehen oder nicht. Wenn Sie dazu was sagen könnten? Vielleicht können wir noch mal die Karte, Herr Jansen, oder die Baustraßen zeigen. Danke schön.

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Angrenzend bedeutet natürlich für uns auch die unmittelbaren Bereiche. Ich weiß nicht, ob allen die „Schweinsgeige“ in Levensau bekannt ist, die Gastwirtschaft, da wird ja auch ein Teil der Kreisstraße benutzt angrenzend. Und weiterführend werden ja sicherlich auch teilweise vielleicht unsere Ortsdurchfahrten benutzt. Ich weiß nicht, in welchem Umfang. Wir wissen ja auch noch nichts zu dem Buspendelverkehr, wie weit der stattfinden soll, wo nachher die Kehre ist für den Buspendelverkehr, der eingerichtet werden soll. All die Sachen. Also angrenzend bedeutet natürlich für uns wirklich auch alle angrenzenden Gemeindestraßen und natürlich die Kreisstraße auch.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Danke. Herr Janßen, können Sie vielleicht noch etwas sagen, wie denn der Baustellenverkehr abgeführt wird, also bei der Masse an LKW, die müssen ja auch von irgendwoher kommen und von irgendwelchen größeren Straßen aufgenommen werden.

Herr Janßen, TdV: Also zunächst erst mal, die Masse von LKW läuft ja innerhalb des Baustraßensystems, das muss deutlich gesagt werden. Also die Massentransporte, das sind bei uns die Erdtransporte, die laufen innerhalb der Baustelle. Dann ist es so, dass wir natürlich Transporte zur Baustelle haben, die direkt über das überörtliche Verkehrssystem kommen, nämlich die B76. Das sind insbesondere die Großsegmente für den Brückenbau und natürlich der Betontransport. Und beim Betontransport ist vorgesehen, auf dem in dem Plan dargestellten Verkehrssystem zu fahren. Es ist nicht planmäßig – das wird ja auch der Ausschreibung mitgegeben werden, dieses Baustelleneinrichtungskonzept. Das heißt, es sind alle daran gehalten, über die B76 zu fahren. Dafür gibt es im Detail abgestimmte Verkehrsregelungen mit dem Landesbetrieb für Straßenbau. Es werden alle über die B76 fahren und werden über diese Wege die Baustelle erreichen. Und es ist so, dass natürlich nicht ausgeschlossen werden kann, sonstige öffentliche Straßen zu nutzen. Aber ein Transportunternehmen, ein Transportbetonunternehmen wird ja nicht durch Neuwittenbek fahren, das ist einfach im Grunde genommen von der Sache her ausgeschlossen, weil die Wege viel zu lang sind und weil es für den Transportunternehmer natürlich viel einfacher ist, über das leistungsstarke überörtliche Verkehrssystem zur Baustelle zu kommen. Deshalb ist vorgesehen, exakt in diesem Bereich, der hier angegeben ist, ein detailliertes Beweissicherungsverfahren

Wortprotokoll über den Erörterungstermin am 11.05.2016

zu machen. Man wird sicherlich den Knotenpunkt hier im Detail betrachten und wird da auch noch entsprechend viele Meter in die Kreisstraße nach Neuwittenbek führend eingreifen, das ist so. Ansonsten beschränkt sich das Beweissicherungsverfahren auf die hier dargestellten Wege.

Ein anderer Punkt ist, den Sie gerade dargestellt hatten, darauf werden wir später noch kommen, zu den Buspendelverkehren. Wenn es dazu kommen sollte, das werden nachher Herr Hansen und ich noch gemeinsam vorstellen unter dem Punkt Buspendelverkehr, Infrastruktur, das ist heute Nachmittag ein Tagesordnungspunkt, wenn es so sein sollte, dass wir einen Busverkehr bis nach Neuwittenbek führen, was wir dann ja im Einzelnen darstellen würden, was für Vor- und Nachteile das hat, dann ist es so, dass sich das Beweissicherungsverfahren natürlich auch auf diese Streckenführung erweitern würde, insbesondere da ja auf die Wendeanlage in Neuwittenbek.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Dazu noch weitere Fragen? Okay, dann hätte ich noch eine Anmerkung, und zwar eine Anwohnerfamilie aus Suchsdorf, die kurz hinter der Grenze der Beweissicherung von den 100 m wohnt, macht sich Sorgen, dass die Erschütterungen sozusagen auch über diese 100 m eventuell hinauskommen. Sie sagten ja, wenn ich es richtig verstanden habe, dass eigentlich ab 25 m schon keine Erschütterungen nach DIN mehr messbar sind. Oder vielleicht könnten Sie das noch einmal darstellen, wie Sie wirklich ausschließen können, dass hinter den 100 m keine Schäden durch Erschütterungen mehr zu erwarten sind und deswegen auch keine Aufnahme ins Beweissicherungskonzept erfolgt ist.

Herr Michak, IGB Ingenieurgesellschaft: Wir haben Prognosen erstellt. Erschütterungen merken Sie bereits, wenn Sie 5 bis 10 % der angegebenen Anhaltswerte der DIN erreichen. Die Anmerkung von den Anwohnern ist, dass man zum Beispiel die Schiffe spürt in den Bereichen des Wohngebäudes. Die arbeiten in einem ganz anderen Frequenzbereich, also die sind mittelläufig, das sind 800 Umdrehungen pro Minute, das entspricht ungefähr einem Resonanzbereich eines Wohngebäudes. Und deswegen spüren Sie diese Schiffe mit ihren Motoren, wenn sie den Kanal lang fahren. In diesem Frequenzbereich werden keine Baugeräte arbeiten. Die arbeiten in der Regel hochfrequent, aber mindestens so bei 35 bis 40 Hertz aufwärts oder bzw. Schlagrammen, die arbeiten im niedrigfrequenten Bereich von 0,5 bis 1 Hertz, sodass man in diesen Resonanzbereich gar nicht hinein kommt. Es ist aber möglich, bei sensiblen Bauwerken oder bei sensiblen Konstruktionen in Abstimmung natürlich mit dem Vorhabenträger, dass man auch außerhalb von diesem 800-m-Radius Erschütterungsmessgeräte aufstellt und die auflaufenden Erschütterungen dort misst. Das ist nicht ausgeschlossen. Also bei sensiblen Sachen muss ganz einfach eine Baustelle auch reagieren können und gegebenenfalls auch außerhalb von diesem festgelegten Kreis Erschütterungsmessungen durchführen. Aber hier geht es hauptsächlich um die örtlichen Aufnahmen, um die Fotodokumentation. Da ist unsere Empfehlung, bei 100 m den Schnitt zu machen, sonst könnte man das auf Suchsdorf ausweiten. Und da sehen wir ganz einfach nicht die Notwendigkeit aus den gegebenen Gründen, da wir eine Prognose gemacht haben, mit den Geräten vertraut sind, die da üblicherweise zum Einsatz kommen, sodass wir sagen, schadensrelevante Erschütterungen sind außerhalb von 100 m nicht mehr zu erwarten, auch deutlich vor 100 m nicht mehr.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Ich weiß nicht, möchten die Betroffenen dazu was sagen?

Einwenderin: Das Schreiben kommt von uns. Ich habe das so weit verstanden, dass es andere Frequenzbereiche sind und dann wahrscheinlich nicht automatisch auch spürbar ist im Haus, soweit klar. Was passiert aber, wenn wir doch Schäden an unserem Gebäude feststellen und vermuten, das hängt mit den Bautätigkeiten zusammen, im Vorwege aber keine Dokumentation unseres Gebäudes stattgefunden hat und wir dann natürlich schwierig Beweise vorbringen können, dass es wirklich zusammenhängt. Was passiert dann?

Herr Janßen, TdV: Ich habe gerade kurz mit Herrn Michak gesprochen. Also das mit den 100 m ist ja technisch begründet. Was aber eigentlich auffällig ist, soweit ich das Ihrer Stellungnahme entnommen habe, wohnen Sie genau da unten. Ist das richtig?

Einwenderin: Das ist diese gebogene Straße, genau da, ein Haus weiter, ein Haus weiter südlich, meine ich. Das ist unser Grundstück, genau.

Herr Janßen, TdV: Also es ist so, wir wollen natürlich auch unseren Aufwand minimieren und wollen natürlich auch letztendlich den Einsatz der Steuermittel minimieren. Ich hatte das jetzt eben nicht auf dem Zettel. Also was ich sagte, es ist durchaus vorstellbar, dass hier praktisch eine Verbindungslinie gezogen wird und dass wir in Gottes Namen dann Ihr Haus noch mit aufnehmen. Also das ist sicherer als sich hinterher zu streiten. Das können wir an dieser Stelle zusagen. Dass ich das begrenzen muss, auch einfach um die Steuermittel oder den Einsatz der Steuermittel zu begrenzen, ist auch klar. Aber hier lässt es sich einfach erklären. Hier wird praktisch eine Verbindungslinie durchgezogen, das wird mitgenommen, und so machen wir das.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Und das heißt, es wird also in die gleiche Fotodokumentation mit aufgenommen werden.

Herr Janßen, TdV: Das machen wir mit, genau.

Einwenderin: Danke.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Herr Janßen, also das war jetzt hier eine Zusage, sozusagen, die Beweissicherung über die 100m auszudehnen in dieser entsprechenden Linie, dass da nicht so eine Ecke entsteht.

Herr Janßen, TdV: Das ist eine Zusage, die wir gemacht haben. Richtig, genau, also dass diese offensichtlich, vielleicht auf den ersten Blick unlogisch erscheinende Linienführung, dass wir die Eckpunkte linear verbinden und dass in diesem Bereich Beweissicherung gemacht wird. Und dazu gehört auch das Grundstück von der Einwenderin. Ist zwar leicht außerhalb, aber was soll's.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Herr Janßen, vielleicht können Sie noch mal eben die Nummer Ihrer Präsentation sagen, damit wir dann nachher im Protokoll auch noch feststellen können, auf welche Grafik sich Ihre Zusage bezieht. Da würde ich dann drum bitten, dass Sie uns die Dokumentation, die Präsentation -

Herr Janßen, TdV: Folie 18. Und ich werde Ihnen dann auch einzeichnen, wie das Gebiet erweitert wird.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Okay, das ist sehr gut, damit wir das etwas klarer haben dann. Vielen Dank.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Ein Thema vielleicht noch zur Beweissicherung, und zwar die Garagenanlage - die sprachen Sie aber auch schon an- dass die Garagenanlage im Hiddenseer Weg auch auf jeden Fall dokumentiert wird und auch entsprechend dann, wenn Schäden festgestellt werden, diese wieder in den ursprünglichen Zustand zurückgesetzt werden. Möchten Sie dazu was sagen?

Herr Janßen, TdV: Kann ich direkt sagen. Also mit der Garagenanlage, selbstverständlich, wird aufgenommen und ist vollständig im Beweissicherungsverfahren enthalten.

Einwender: Ich bin einer der Eigentümer, die betroffen sind von dem Garagengrundstück. Mich würde interessieren, wer macht die Beweissicherung? Ist sichergestellt, dass es sich hier um einen neutralen Unternehmer handelt, der nicht mit dem Durchführenden irgendwie verhandelt ist?

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Zur Durchführung als solche, kann vielleicht der Träger des Vorhabens ausführen, wie die Beweissicherung aussehen wird?

Herr Janßen, TdV: Ich würde Herrn Rainer Michak bitten, etwas dazu zu sagen. Herr Michak, ist das in Ordnung?

Herr Michak, IGB Ingenieurgesellschaft: In der Regel ist es so, dass im Rahmen eines Beweissicherungsverfahrens der Auftraggeber, in dem Fall der Vorhabenträger eine Ausschreibung macht und die Leistungen auf dem Markt anfragt. Sie haben Bedenken, dass ein Gutachter vielleicht auftritt, der hier eine gewisse Befangenheit hat. Kann ich teilen. Es ist aber so, gerade jetzt bei der Erstsicherung ist es eine gemeinsame Aufnahme mit den Eigentümern oder bzw. mit den Verwaltern eines Objektes, wo der Status Quo gemeinsam dokumentiert wird. Es gibt eine Terminabsprache, da trifft man sich vor Ort, und dann wird Wand für Wand abgegangen, gegebenenfalls Schäden dokumentiert, vermessen, sodass eine Dokumentation vorliegt. Diese Dokumentation, das ist der übliche Weg, den wir eigentlich immer favorisieren und den Auftraggebern auch immer anbieten, diese Dokumentation wird beiden Seiten zur Verfügung gestellt, also sowohl den Eigentümern als auch dem Vorhabenträger, sodass jeder den Status Quo vor Beginn der Baumaßnahmen in den Händen halten kann. Mit dieser Dokumentation können Sie später gegebenenfalls Schäden oder irgendwelche Veränderungen nachprüfen. Das kann ein Dritter machen, das muss keiner der Beteiligten an der Erstsicherung durchführen. Das kann auch ein dritter Gutachter machen, der dann gegebenenfalls die Schäden auch wiederum beurteilt. Also es ist eigentlich sichergestellt, dass hier unabhängige Ingenieurbüros tätig sind, die diese Beweissicherung durchführen. Abgesehen davon haben wir im Rahmen einer Beweissicherung immer Messtechnik im Einsatz, und Messwerte sind objektive Werte, da geht es nicht mehr um subjektive Wahrnehmung, sondern da hat man objektive Messwerte, wo man gegebenenfalls auch Veränderungen nachweisen kann.

Einwender: Ich habe Sie richtig verstanden, dass die Betroffenen von dem Ergebnis der Beweissicherung Kenntnis erhalten.

Herr Michak, IGB Ingenieurgesellschaft: Aber natürlich. Also es ist so, für die Aufnahme müssen die Beweissicherer ja Kontakt aufnehmen zu den Eigentümern. Sie können nicht einfach ein Haus oder irgendein Objekt beweissichern, ohne dass der Eigentümer davon Kenntnis hat.

Einwender: Ist mitberücksichtigt, dass die Pflasterung auf dem Garagenhof eventuell einer Befahrung durch Schwerlastverkehr nicht gewachsen ist?

Herr Janßen, TdV: Also ergänzend zu dem, was Herr Michak gesagt hat, möchte ich noch, das ist jetzt die Beantwortung einer Fragestellung vorher, möchte ich noch sagen, dass es bei uns so gehandhabt wird, dass die Beweissicherung erst gültig ist, wenn Sie sie auch gegengezeichnet haben. Also sie muss von Ihnen anerkannt werden, das heißt, wir haben einen Bestandszustand, der von Ihnen anerkannt ist mit Ihrer Unterschrift. Das ist die gegenseitige Absicherung, dass wir jeden Schaden dann auch entsprechend beseitigen. Das ist die Erstaufnahme, alles ist aufgenommen, Sie unterzeichnen, dass das so in Ordnung ist, und dann wird das Ding von uns vom Beweissicherer abgenommen, und hinterher wird wieder eine Bestandsaufnahme gemacht nach Abschluss der Baumaßnahmen, und dann wird eben gesehen, was an Schäden dazugekommen ist, und das wird von uns beseitigt. So, für die Flächen vor den Garagen, für die Verkehrsflächen ist es so, das gilt genauso für diese Flächen. Die werden exakt aufgenommen, es wird jeder Riss dokumentiert, es wird jede Versackung dokumentiert, und es wird hinterher, wenn etwas dazugekommen ist, entsprechend des aufgenommenen Beweissicherungsverfahrens verfahren. Dann noch zu dem LKW-Verkehr. Es ist so, dass dort Radladereinsatz in erster Linie geplant ist. Also es ist kein schwerer LKW-Verkehr. Es geht ja darum, dass man – da könnte Herr Hansen nachher im Detail noch was dazu sagen, wenn es Sie im Detail interessiert, es wird dort kein Schwerverkehr stattfinden. Das ist Radladerverkehr, also üblicher Baustellenverkehr.

Einwender: Danke, dann weiß ich.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Danke schön. Gibt es sonst noch Fragen zum Thema Beweissicherung, Anmerkungen? Sonst würde ich diesen Themenbereich gern abschließen und zum nächsten Themenbereich überleiten, und zwar zu den verkehrlichen Belangen während der Bauzeit. Den Unterlagen ist ja zu entnehmen, dass der PKW-Verkehr auf die neue Levensauer Hochbrücke umgeleitet werden soll. Dafür wird diese Brücke, die B76, eine Herabstufung erfahren. Daraufhin hat die Polizeidirektion Kiel eingewandt, dass man darauf zu achten habe, dass dann, wenn diese Herabstufung erfolgt, rechtlich auch theoretisch die Möglichkeit bestünde, dass dort Radfahrer und Fußgänger die Brücke benutzen dürfen. Das sollte aber nicht passieren, sodass der TdV bitte dafür zu sorgen hat, dass das durch Verbotsschilder ausgeschlossen wird. Vielleicht können Sie dazu was sagen.

II.1.3 Verkehrliche Belange

Herr Janßen, TdV: Da ist es so, also es wird eine 18-monatige Sperrung für den Straßenverkehr geben, also 18-monatige Sperrung der vorhandenen Straßenbrücke. Wir sehen vor, mittels Buspendelverkehr etc. die Fußgängerverkehre und die Radfahrverkehre zu leiten. Und wir nehmen auf der Bundesstraße 76 eine Herabstufung vor von der Kraftfahrtstraße zur normalen Bundesstraße, die vierstreifig ausgebaut ist. Darüber gibt es die entsprechende Vereinbarung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau. Es wird, na klar, vorgesehen werden, dass dort keine Fahrradfahrer und keine Fußgänger übergehen können. Es wird so sein, dass die Spurigkeitsmarkierungen beibehalten wird und dass die Geschwindigkeiten auf der Hauptspur auf 60 km/h Höchstgeschwindigkeit reduziert wird, und auf der Überholspur wird sie auf 80 km/h

herabgesetzt werden. Das ist der Plan. Und durch entsprechende Verbotsschilder soll ausgeschlossen werden, dass dort Fußgänger und Radfahrer überfahren.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Sehe ich das dann richtig, dass sich damit auch die Stellungnahme, der Einwand der Polizei erledigt hätte, die nämlich angeregt hat, dass eine Geschwindigkeitsherabsetzung von 120 auf 100 km/h für die Fahrzeuge aus Eckernförde kommend stattfinden sollte? Wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe, wird es so wieso eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 und 80 geben.

Herr Janßen, TdV: Genau, ich habe die Stellungnahme der Polizeidienststelle so verstanden, dass schon vor dieser Baustelleneinrichtung die Geschwindigkeit herabgesetzt werden muss, und das wird auch in Absprache mit dem Landesbetrieb und mit der Polizei geschehen. Also auf der Brücke sind heute 100 km/h, und davor sind 120 km/h, und von 120 schlagartig auf 80/60, da wird es also eine Übergangszone geben. Ich würde Sie auch gern dazu einladen, bei der entsprechenden Stelle -

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Dann frage ich, ist denn jemand von der Polizeidirektion Kiel anwesend und möchte dazu was sagen? Nein, dann nicht. Dann gibt es noch ein Thema. Das war jetzt der umgeleitete PKW-Verkehr, es findet ja aber auch noch weiterhin Verkehr über die alte Levensauer Hochbrücke statt, und zwar ist beabsichtigt, dort den Fuß- und Radverkehr überzuführen, bis eben auf den Zeitpunkt, wo die Vollsperrung ist. Dazu hat auch insbesondere die Gemeinde Neuwittenbek eingewandt, dass dort bitte Vorkehrungen zu treffen sind, dass das auch sicher passiert, weil gerade da ja der Baustellenverkehr übergeführt werden soll und eben auch Kinder und Radfahrer. Also dass man besonders drauf zu achten hat und eventuell über Signalanlagen oder sonst was nachzudenken hat, damit auch wirklich gerade dieser schützenswerte Personen- und Radverkehr vorm Baustellenverkehr auch geschützt ist. Was kann der TdV denn dazu sagen?

Herr Janßen, TdV: Dazu sucht Herr Seppmann hier gerade das Bild raus von der Baustelleneinrichtungsfläche. Und da haben wir folgende Situation, und zwar haben wir eine Querung von der Baustelleneinrichtungsfläche, auf der ein Brückenvorfeld gefertigt wird. Also ein 60 m langes Stahlteil wird hier gefertigt. Die Stahlteile selber werden in Transportlängen bis zu 30 m – das sind so Breiten von 3 m ungefähr, die angefahren werden können, das sind nächtliche Transporte. Großsegmente werden hierher gebracht und werden hier zu einem großen Bauteil praktisch gefertigt, müssen dann quer verschoben werden und dann hier an den endgültigen Einbau kommen. Da ist es so, da wird es Zulieferverkehr zur Baustelle geben, und zwar ist es der Zulieferverkehr für eine Stahlbaustelle, das heißt, es sind keine großen Verkehrszahlen an dieser Stelle zu erwarten. Was wir aber dennoch für sinnvoll halten, ist, dass wir eine Fußgängerbedarfsampel an der Zu- und Abfahrt einrichten, dass der Fußgänger, der kommt – wir haben die Fußgängerverkehre ja gezählt, dass die praktisch wie an einer normalen Fußgängerampel auf den Knopf drücken und dann warten, bis ihr Grünsignal kommt. Das würden wir dort einrichten.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Möchten Sie dazu noch ergänzen?

Publikum: Und Radfahrer.

Herr Janßen, TdV: Für Fußgänger und Fahrradfahrer, ganz genau. Also eine Bedarfsampel, aber die wäre eben so geschaltet, dass der Fußgänger und Fahrradfahrer praktisch auf den Knopf drückt und dann sein Freizeichen bekommt. Also die soll eingerichtet werden.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Es gab ja auch die Anregung, zur Gefahrentzerung eventuell eine Fähre einzurichten, das ist auch eingewandt worden. Können Sie dazu was sagen?

Herr Janßen, TdV: Zur Fähre würde Herr Sönke Meeseburg was sagen.

Herr Meeseburg, TdV: Wie ist die Frage im Einzelnen? Wie ist die Frage genau?

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Um eben den Fuß- und Radgängerverkehr nicht über die Brücke führen zu müssen, dass eben dafür eine vorübergehende Fährverbindung eingerichtet wird.

Herr Meeseburg, TdV: Es geht ja um einen Zeitraum von, wir sagen, viereinhalb Monaten, 130 Tagen.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Entschuldigung, diese Anregung betraf eigentlich die gesamte Bauzeit, damit man gar nicht erst Kinder mit Fahrrädern und Baustellenverkehr zusammenbringt auf der Brücke. Also so hatte ich es verstanden, dass es die ganze Zeit, über die viereinhalb Jahre sozusagen eine Fährverbindung gibt.

Herr Meeseburg, TdV: Also unsere Überlegungen gingen davon aus, dem Radfahrer- und Fußverkehr eine Ersatzmöglichkeit zu schaffen für den Zeitraum der Vollsperrung. Darüber hinaus haben wir ja nicht geplant, also nicht auf 18 Monate oder größere Zeiträume, sondern auf viereinhalb Monate, und für diesen Zeitraum haben wir an einen Ersatzverkehr gedacht, der sich im Rahmen eines Buspendelverkehrs natürlich sehr ordentlich auch getaktet und gleichsam auch wirtschaftlich darstellen lässt. Eine Fähre ersatzweise einzurichten ist zum einen deutlich aufwändiger, das Beispiel sieht man gerade auch in Rendsburg im Bereich der Schwebefähre, aber an dieser Stelle ergibt sich aus nautischer Sicht eine doch massive Hinderung, das zu tun. Und zwar befinden wir uns hier in der Kurve, gleichzeitig hohe Ufer, und die beiden Brücken verhindern, dass also Radargeräte Schiffe auf dem Wasser, insbesondere kleine Schiffe auf dem Wasser sehen können. Mit anderen Worten, bei jedem Wetter, das nicht so ist wie heute, ist es so, dass man davon ausgehen kann, dass also das kreuzende Fährgefäß, also sozusagen von der Schifffahrt auf dem Kanal nicht gesehen werden kann. Und das macht die Fährfahrt an sich so unsicher, dass wir davon Abstand genommen haben. Also da ist doch der Schutz der Passagiere uns viel mehr wert. Also die Gefahr, dass in diesem Kurvenbereich ein kreuzendes Fährgefäß von einem anderen Schiff überfahren wird, ist einfach für uns zu groß.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Danke schön. Bitte schön, Herr Johst.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Ich hätte gern noch mal die Karte mit dieser Baustelleneinrichtungsfläche, wenn Sie die noch mal aufrufen könnten. Hier kam ja eben die Frage auf nach der Sicherheit der Radfahrer und der Fußgänger während der Bauphase. Damit meinten wir eben die ganze Bauphase, und Sie hatten, Herr Janßen, praktisch – genau, da ist es – Sie hatten ja praktisch nur den Schwerpunkt Belastung für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr in den oberen Bereich gelegt, wo die Brückensegmente gefertigt werden. Das zeigt mir wieder, jetzt werden Sie vielleicht wieder etwas enttäuscht sein über meine Aussa-

ge, dass Sie diese Variante, eine Rampe von der Brückenzufahrt runterzubauen, eigentlich gar nicht so richtig auf dem Zettel haben. Das ist ja eigentlich viel schlimmer. Wenn dort nämlich diese Baustelleneinrichtungsfläche von der Brückenzufahrt angefahren wird, dann haben wir einen massiven Eingriff in den Radfahr- und Fußgängerverkehr über den gesamten Zeitraum der Baumaßnahme. Verstehen Sie, wie ich das meine?

Herr Janßen, TdV: Genau das Gleiche, was ich gerade gesagt habe, das gilt natürlich – also wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe, sprechen Sie von der jetzt hier nicht dargestellten Variante der Baufelderschließung über einen Parallelweg zur Rampe. So, und da gilt letztendlich genau das Gleiche. Also das heißt, es würde eine Bedarfsampel geben. Herr Hansen kann gleich sagen, wie groß die Fußgängerzahlen da unten sind. Es sind nicht so wahnsinnig viele Fußgänger und auch nicht so wahnsinnig viele Radfahrer. Es wird eine Bedarfsampel geben. Das heißt, wenn wir nicht zu einer Einigung kommen mit dem Grundeigentümer an dieser Stelle und hier keinen Weg bauen können, dann wird das hoch liegende Baufeld erschlossen werden über eine Bedarfsampel an dieser Stelle, das hoch liegende Baufeld. Dieses hoch liegende Baufeld muss in jedem Fall erschlossen werden mit einer Bedarfsampel. Wenn wir das Baufeld unten – das hier liegt ja auf der Höhe der jetzigen Straße bei plus 40 m, die Fläche hier unten liegt bei plus 26 m, wenn diese Fläche erschlossen wird über eine Parallelstraße, dann quert der Baustellenverkehr den Geh- und Radweg, und der muss dann natürlich genauso mit einer Bedarfsampel geregelt werden, klar.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Gut, dann hätte ich noch mal eine Anregung zu dem Fährverkehr für die Fußgänger und die Radfahrer. Es wurde ja vorhin eingangs gesagt, dass parallel zu der Lindenallee, also der Gemeindestraße runter zum Nord-Ostsee-Kanal, ein Rad- und Fußweg errichtet werden soll, um die Radfahrer und die Fußgänger praktisch aus dem Baustellenverkehr rauszuziehen. Gerade vor dem Hintergrund, wenn dann dort schon solch eine logistische Maßnahme erfolgt, würde ich es schon begrüßen, dass man diese Fährverbindung dort unten favorisiert, einfach um auch den ganzen Schülerradverkehr und auch den Radwanderverkehr aus diesem Rampenbereich herauszuführen.

Herr Janßen, TdV: Dazu würde Herr Sönke Meesenburg was sagen.

Herr Meesenburg, TdV: Ich kann mich eigentlich nur wiederholen, es ist überprüft, wir haben natürlich die Nautiker auch in unseren eigenen Reihen. Wir haben auch mit den Lotsen darüber gesprochen. Es ist ein denkbar unglücklicher Punkt, um eine Fähre zu eröffnen. Es ist einfach so, dass ein Querverkehr dort nicht sicher gestaltet werden kann. Also ich muss mich im Moment auf dieses Votum verlassen. Wenn Sie das protokollieren und uns dazu anhalten, das noch mal zu prüfen, dann werde ich mich nicht dagegen wehren, aber im Moment ist es nach unseren Ermittlungen nicht sinnvoll – also nautisch gesehen verhindert es eine Einrichtung eines Fährverkehrs an dieser Stelle.

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Dazu möchte ich gern noch mal was zu sagen, und zwar habe ich den Fährverkehr, den doppelten Fährverkehr noch mitbekommen als kleiner Junge, und das ist auch unkritisch gelaufen. Da sind sich zwei Fähren begegnet, als die Hochbrücke umgebaut wurde, und das erschließt sich mir nicht, Herr Meesenburg, das Argument, das kann ich absolut nicht nachvollziehen, weil die Fähren, denke ich, heute schneller sind und auch die Möglichkeit durchaus besteht, die Möglichkeit ist ja in Holtenau genauso gegeben, das ist natürlich besser einsehbar, aber der Schiffsverkehr hat, denke ich, nicht

zugenommen. Früher waren die Schiffe kleiner, aber es waren mit Sicherheit genauso viele Schiffe, wenn nicht noch mehr, auf dem Nord-Ostsee-Kanal unterwegs. Jetzt sind sie größer geworden, und deswegen erschließt sich mir das nicht, wenn dort nicht eine Fährverbindung für den Zeitraum eingerichtet wird.

Herr Janßen, TdV: Also gut, ich nehme das erst mal so hin, wobei wir natürlich sagen müssen, Herr Radbruch – wann ist das gewesen, 1955, 1953, 1954? Und ich denke, dass die Schiffe im Vergleich zu dieser Zeit riesig geworden sind und völlig andere fahrdynamische Eigenschaften haben. Aber mehr sage ich dazu nicht. Eine andere Sache, die ich noch ergänzen möchte. Folgendes: -

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Das waren deutlich mehr Schiffe, deutlich mehr Schiffe. ...*(leider ohne Mikro)*... Da zogen in einer Stunde manchmal zwanzig Schiffe durch den Kanal, weil die alle deutlich kleiner waren. Jetzt steht man manchmal am Kanal und wartet, dass mal ein Schiff kommt.

Herr Janßen, TdV: Eine Sache, Frau Bendfeld, möchte ich noch ergänzen, und zwar, was vielleicht zu Irritationen führen könnte, dass wir ja mit den Schuten Massentransporte über den Nord-Ostsee-Kanal vornehmen. Bei den Schuten ist es so, das sind also Gefäße, die ungefähr zwischen 500 und 1000 m³ fassen, und dort ist es so, dass die praktisch täglich dort queren werden. Aber diese Schuten warten auf die Freizeichen durch die Nautik, die mit einer langen Vorlaufzeit kommen, um dann queren zu können. Und wenn genau das wollte, was man für die Schuten einräumt, dann hätten wir äußerst unkomfortable Querungszeiten, weil die Freizeichen natürlich lange vorher gegeben werden. Das heißt, bevor das Schiff in die Projensdorfer Kurve einläuft, gibt es ein Freifahrtzeichen, dann muss das Schiff dort in Warteposition gehen, das Schiff, das dann meinetwegen 1.500 TEU hat, muss dort in Warteposition gehen, und dann kann die Schute queren, was bei uns ja im Schutenverkehr einmal täglich stattfinden wird. Für eine Pendelfähre, die dort im 20-Minuten-Takt pendelt, ist das nicht abwickelbar. Auch den Hinweis möchte ich noch sagen. Das ist für die Fahrgäste sehr unkomfortabel.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Ich denke, die Argumente dazu sind ausgetauscht. Wir haben sie aufgenommen und werden dann entsprechend prüfen. Auch gerade zu den Schiffszahlen, da gibt es ja auch Verkehrserhebungen, das werden wir uns auch angucken. Danke schön. Dann würde ich das Thema verkehrliche Belange an dieser Stelle auch abschließen wollen, wenn nicht noch irgendwelche weiteren Fragen sind. Vielleicht noch ein kurzer Hinweis, es ist auch eingewandt worden, dass bitte dann, wenn die Brücke neu gebaut ist, dass die Geschwindigkeit dann bei 50 km/h angeordnet werden soll. Herr Janßen?

Herr Janßen, TdV: Dazu liegt eine schriftliche Vereinbarung und ein Verwaltungsvertrag mit der Landeshauptstadt Kiel vor, dass die Geschwindigkeit im Bereich des Stadtgebiets – das Stadtgebiet endet hier oben, jedenfalls da, wo der Grenzstein der Landeshauptstadt steht, an der Stelle wird die 50-km-Begrenzung – bis dahin sind 50 km geplant, wir wissen noch nicht genau, was der LBV im weiteren Bereich machen wird, wahrscheinlich 70.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Aber ich denke, damit sind die Verkehrsregelungen dann jetzt wirklich abgeschlossen. Ich würde jetzt dann zum letzten Punkt für das Thema Bauausführung ausrufen und dort Einzelfragen behandeln wollen. Ja, bitte?

Anwohnerin: Sie haben gesagt, Verkehrsbelange haben Sie jetzt abgehakt. Wir haben aber die Südseite noch nicht behandelt.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Die verkehrlichen Regelungen?

Anwohnerin: Ja, und da führt eine Straße direkt an unserem Grundstück vorbei. Und natürlich müsste man das im größeren Maßstab sehen. Wir haben es hier auch schon besprochen, aber das ist für uns noch nicht so ganz befriedigend. Wir würden gern in die Planung mehr mit einbezogen werden, wenn Sie da eine Straße, wenn Sie da einen Wendehammer vorhaben, weil unser Grundstück höher liegt. Und jetzt ist das eine Böschungsfläche. Wenn Sie aber noch eine Rückstoßfläche für den Baustellenverkehr da ausnutzen wollen, dann hätten wir doch Bedenken, dass Sie eingreifen in unser Grundstück. Wir hatten schon besprochen, das ist auch alles so gut, aber das auch ein bisschen auch abgesichert. Man kann vieles nett sagen, aber dass das dann auch abgesichert ist. Jetzt haben wir eine gewachsene Hecke, eine Crataegushecke, wo der Wurzelballen auch die Böschung mit hält. Und wenn das, weil das Grundstück zugekauft wurde, wenn das weggenommen werden würde, dann würden wir gern mal sehen, wie Sie das lösen wollen.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Dieses Wort Crataegushecke war schon mein Angstwort. Wollen Sie dazu was sagen, Herr Janßen, wie das gedacht ist, wie Sie das vielleicht mit dieser Böschungslösung vorhaben und eben auch, entsprechend natürlich, gerade wenn es ums eigene Grundstück geht, wie eine sehr enge Beteiligung stattfinden soll?

Anwohnerin: Wie weit die Hecken stehen, das waren ja früher die Heckenstrukturen, als das landwirtschaftlich noch anders genutzt wurde. Und dahinter ist dann so ein kleiner Eckpunkt oder so eine Fläche, die da frei wäre. Da müsste man wirklich im Detail mal drauf gucken.

Herr Janßen, TdV: Wir hatten das vorhin schon im Zwiegespräch gesagt, also wir sichern Ihnen zu, dass die Hecke erhalten bleibt. Also wir haben uns das in der Örtlichkeit angeschaut, es ist so, dass es sich um – das ist dieser Zipfel hier unten, also wir haben eine Fläche von der Landeshauptstadt Kiel erworben, die wir nur als Gesamtfläche kaufen konnten. Diese Fläche läuft im äußersten Zipfel, das ist der Bereich, der Sie betrifft, auf eine quasi nicht nutzbare Breite hinaus. Das heißt, in diesem Bereich steht die Hecke. Und wir werden eine ordentliche Möglichkeit finden, diese Hecke zu sichern. Das können wir auch gern gemeinsam machen. Und es gibt keine direkte Notwendigkeit, diesen Bereich zu nutzen, weil es eben dieser sehr schmale Bereich des Grundstücks ist, der sowieso nicht mehr genutzt werden kann. Das ist hier unten dieser letzte Zipfel.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Sichern Sie auch noch zu, dass Sie die Einwander auch eng an den Planungen beteiligen werden, wenn Betroffenheiten des Grundstücks erkennbar sind.

Herr Janßen, TdV: Also das ist klar, das würden wir zusichern, klar.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Noch Anmerkungen dazu? Sonst eine Sache noch, auch aus grundstücksgleichen Rechten, und zwar hat der Eigentümer der geplanten Verbringungsstelle B76 II eingewandt, dass nicht die, wie in den Planunterlagen dargestellt, große Fläche in Anspruch genommen werden darf. Möchten Sie dazu noch kurz was sagen?

Herr Janßen, TdV: Ja, es geht um die Fläche von **Herrn Möller**. Wir haben uns vorhin schon kurz unterhalten. Also B76 II ist die Fläche – bei der Fläche ist es so, es gab schon vor der

Auslegung der Unterlagen eine Vereinbarung mit **Herrn Möller**, dass nicht die Gesamtfläche genutzt wird, sondern dass wir nur diesen Teilbereich hier nutzen würden. Das ist eine Fläche, die geplant wäre für einen optionalen Trockenaushub. Das hat baustellenlogistische Gründe. Es ist so, dass wir vor Ort die Fläche aufgemessen haben und sie im jetzigen Zustand eine Größe hat von ungefähr einem Hektar. So ist sie aufgemessen worden. Also auf den Quadratmeter genau kann ich das nicht sagen. Geometrisch ergibt sich Folgendes. Wenn diese Fläche mit Trockenaushub aufgehöhht würde, dann würden automatisch Böschungsbereiche mit genutzt werden. Diese Böschungsbereiche befinden sich im Eigentum des Landesbetriebs für Straßenbau und der DB AG, dort gibt es erste Gespräche, sodass diese Flächen uns auch zur Verfügung gestellt würden. Und bei einer Erhöhung des Niveaus in der Fläche würde sich geometrisch die eigentliche Fläche vergrößern, nämlich auf 1,5 Hektar. Das hatte ich **Herrn Möller** vorhin schon erläutert. Das ist der Zusammenhang an dieser Stelle.

Frau Bendfeld, Planfeststellungsbehörde: Gut, jetzt haben wir es dann auch im Protokoll und nicht nur vorher erläutert. **Herr Möller**, möchten Sie dazu noch was sagen, haben Sie Fragen dazu? Okay, danke schön. Bestehen irgendwie noch weitere Fragen zum Thema Bauausführung, Planung, Einzelfragen? Dann wäre jetzt noch mal die Gelegenheit. Ansonsten würden wir dann auch gleich das Thema Bauausführung, Bauplanung abschließen. Ich sehe, es sind keine Fragen mehr da, dann würde ich diesen Bereich abschließen wollen. Danke schön.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Damit hätten wir den ersten großen Punkt Bauausführung beendet, und wir würden jetzt, wie ich vorhin angedeutet habe, nicht mit dem Thema Immissionen anfangen bzw. fortführen, sondern jetzt noch vor der Mittagspause das Thema Suizidprävention aufrufen.

II.2 Suizidprävention

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Da ist es so, dass von mehreren Einwendern geltend gemacht wurde, dass bei der vorgesehenen Planung der Brücke eine Suizidprävention nicht vorgesehen sei. Ein suizidpräventives Geländer müsse eine Höhe von mindestens 1,80 m, besser sogar 2,30 m aufweisen. Das Fangseil im Handlauf habe außen zu verlaufen. Wenn das Fangseil im Handlauf wie üblich in einer Höhe von 1 m angebracht sei, müsse das Gitter darüber mindestens 1,80 m hoch sein. So in etwa zusammengefasst das Vorbringen der Einwender. Ich würde ganz einfach mal den TdV, Herrn Janßen, wer immer dafür zuständig ist, bitten, einmal zu diesem Thema auszuführen, ich sage mal, was Sie sich bei der geplanten Variante des Geländers gedacht haben in Anführungszeichen und wie Sie zu der Forderung stehen.

Herr Janßen, TdV: Also zunächst ist es so, wir haben in dem Bereich ein erhöhtes Geländer vorgesehen. Die vordringlichste Funktion des erhöhten Geländers ist für uns, das ist ein kombinierter Geh- und Radweg, und dass auf diesem kombinierten Geh- und Radweg auch große Fahrradfahrer nicht zu Schaden kommen können. Da hat es ja einen bedauerlichen Fall gegeben an der Holtenauer Hochbrücke, bei der vor zwei Jahren ein Familienvater in die Tiefe gestürzt ist, einfach weil er mit seinem Fahrrad ins Pendeln gekommen ist und übers Geländer gegangen ist. Also wir haben in diesem Fall das Geländer auf 1,50 m erhöht. Das Thema Suizidprävention haben wir natürlich insofern mitberücksichtigt, dass wir Kenntnis

von den Umständen haben und uns dort folgende Gedanken gemacht haben, und zwar möchten wir einerseits einen maximalen Schutz durch das Geländer bieten, andererseits wollen wir, das haben wir mit diesen beiden Bildern dargestellt, andererseits wollen wir auch, und das werden die Bürger immer wieder beobachten, ermöglichen, dass für den Betrachter der uneingeschränkte Blick auf die Landschaft und auf den Nord-Ostsee-Kanal möglich ist. Das habe ich in diesen beiden Bildern mal versucht darzustellen. Also ein 1,50 m hohes Geländer und eine durchschnittliche erwachsene Person – bei der durchschnittlichen erwachsenen Person ist dieses Geländer also kinnhoch, und er kann also mit dem Kopf über das Geländer schauen, und das hat für uns auch eine Bedeutung. Also wenn Sie auf die alte Levensauer Hochbrücke gehen, dann sehen Sie, dass dort zum Beispiel viele kleine Liebeschlosschen angebracht sind. Also es gibt wirklich Leute, die dort nach Westen schauen und sich dann, was weiß ich, für ihr Leben binden oder wie auch immer und das dann dort in einem Schloss verewigen. Also die Bedeutung des Blicks über die freie Landschaft ist auch hoch. Das ist nicht mehr möglich, wenn man das Geländer höher zieht, dann schaut man nämlich auf das Geländer und nicht mehr in die freie Landschaft. Deshalb haben wir uns entschlossen, das Geländer 1,50 m hoch zu setzen.

Dann gibt es einen Hinweis, der sagt, man könnte auf den Handlauf verzichten. Das haben wir geprüft, und dazu können wir Folgendes sagen. Also wenn man die Richtlinien betrachtet, ist es so, dass wir in der besonderen Situation eines einseitigen kombinierten Geh- und Radwegs eine Richtlinie haben, und diese Richtlinie sagt, dass für Menschen mit Einschränkungen ein Handlauf vorzusehen ist. Und genauso wie es das Rechtsfahrgebot gibt, gibt es natürlich im Begegnungsfall das Rechtslaufgebot. Das heißt, für denjenigen, der also nicht so stabil ist und auf das Laufen am Handlauf angewiesen ist, ist es notwendig, dass dieser Handlauf beidseitig vorzusehen ist. Im Begegnungsfall von einem Fahrradfahrer und vielleicht Menschen, die sich dort also begegnen, wäre es so, dass der eingeschränkte Fußgänger auf der Gegenseite laufen würde, und das würden wir zunächst als problematisch ansehen. Was wir uns hier als Alternative vorstellen können, ist, dass man den kombinierten Geh- und Radweg, der jetzt eine Breite von 2,50 m hat entsprechend der Richtlinien, dass man den verbreitert, um so in der Ausweichsituation mehr Raum zu schaffen, dass also eine Person mit einer Einschränkung läuft, dann auf der linken Seite am Handlauf, wir würden den Handlauf auf der rechten Seite entfallen lassen und würden aber den Geh- und Radweg zu breit gestalten, dass eine sichere Ausweichmöglichkeit geschaffen wird. Das ist das, was wir uns vorstellen können. Wir haben hier noch ein Schreiben, das ist an den Landesbetrieb für Straßenbau gegangen von einer Bürgerin, die im Grunde genommen unsere Auffassung stützt, indem sie nämlich genau sagt, das Fotografieren ist nicht mehr möglich bei dem Geländer, das dort jetzt an der Holtenuer Hochbrücke vorgesehen ist, der Blick in die Freiheit ist nicht mehr möglich, und die Aufenthaltsqualität ist deutlich eingeschränkt. Da ist im Grunde genommen das gesagt, was wir aus planerischer Sicht berücksichtigt haben.

Herr Bösch, Verhandlungsleiter: Vielleicht erst mal so viel dazu. Es sind ja einige Einwender aus dem Themenbereich da, dann würde ich jetzt vielleicht einfach mal Gelegenheit zur Äußerung geben.

Einwender: Zum beruflichen Hintergrund: Ich bin Sozialpädagogin und arbeite seit ungefähr 15 Jahren in dem Bereich mit psychisch erkrankten Menschen, habe also viel damit zu tun, mit Menschen, die Suizidgedanken haben oder die auch den Suizid vollendet haben, und

habe mich intensiv auch mit dem Thema beschäftigt. Und meine Forderung ist ganz klar, gerade bei einem Neubau diese Maßnahmen so vorzusehen, dass es nahezu unmöglich ist, dieses Gelände zu überschreiten, also mindestens 2,30 m hoch. Wenn da ein Handlauf ist, also 1,80 m über diesem Handlauf.

Ich will noch ein bisschen dazu ausführen. Also die Levensauer Hochbrücke ist aus meiner Sicht ein besonderer Punkt, wo man das berücksichtigen muss. Es gibt verschiedene Faktoren, die so in der Fachliteratur zu finden sind, die eine Brücke zu einem so genannten Hotspot machen können. Das ist einmal natürlich die Höhe, über 20 m Fallhöhe, die hier natürlich gegeben ist, die leichte Zugänglichkeit, die auch vorhanden ist, dadurch dass Fußgänger und Radfahrer da ganz normal hochkommen. Ein weiterer Punkt unter anderem ist auch noch die Nähe zu einer psychiatrischen Einrichtung, die hier auch vorhanden ist, weil gleich in Suchsdorf unten eine vollstationäre psychiatrische Wohngruppe sich befindet. Aus diesen Gründen finde ich es besonders wichtig, dass hier diese Suizidprävention gemacht wird. Aus den Studien ist ganz klar, diese bauliche Sicherung ist die effektivste Sicherung. Es gibt auch andere Möglichkeiten, die man in Betracht ziehen kann, aber das baulich zu verhindern ist das, was am effektivsten ist, ist auch aus psychologischer Sicht am effektivsten. Also es ist nicht so, dass Menschen, die hier gehindert werden, gleich an den nächsten Ort gehen und sich dort das Leben nehmen, sondern es ist in vielen Studien nachgewiesen, dass Menschen das nicht tun. Also zum Beispiel wurde in Amerika eine Studie gemacht, an der Golden Gate Bridge wurden Leute, die am Springen gehindert wurden, 26 Jahre lang begleitet. 90 % dieser Menschen haben sich nicht umgebracht, nur 5 % haben sich dann in diesen 26 späteren Jahren suizidiert. Also eine bauliche Sicherung ist das, was aus meiner Sicht am wichtigsten und am effektivsten ist. Und was Sie hier vorschlagen, ist nicht ausreichend. Und dieses Argument, dass man dann nicht mehr fotografieren kann und rübergucken kann, ist für mich wirklich ein zynisches Argument. Was ist wichtiger? Dass ich da ein schönes Foto machen kann oder dass sich da jemand nicht das Leben nimmt? Und das verstehe ich nicht, hier wird sehr viel Aufwand betrieben auch zu Recht für Fledermäuse und was weiß ich alles, und dann wird gesagt, dafür können wir das nicht machen. Und in einem Neubau ist es kostenmäßig überschaubar, ganz anders als wenn man das nachträglich machen muss. Und da würde ich Sie wirklich bitten, ein Gelände zu bauen, was diesen Anforderungen gerecht wird.

Herr Bösch, Verhandlungsleiter: Vielen Dank. Ich hätte auch meinerseits noch zwei Fragen. Die erste Frage ist quasi mit dem Ausweichen auf andere Brücken, wir haben ja noch mehrere Brücken hier im Kieler Stadtbereich, wie sieht eigentlich die Höhe bei den übrigen Brücken aus? Und dann das zweite Argument, dass man nun wirklich jetzt sagen kann, wir wollen aber eine gute Aussicht weiterhin behalten. Da könnte man natürlich zum einen sagen, kleinere Leute haben bei 1,50 m dann auch keine gute Sicht mehr und Kinder schon gar nicht, ob es da nicht a) vielleicht technisch möglich ist, dann eventuell – jetzt nur als Frage – bei einem höheren Gelände auch eine Durchsichtbarkeit zu haben. Denn beim jetzigen Gelände der Levensauer Hochbrücke ist es ja auch so, es ist ein engmaschiges Gitter davor, man kann ja zumindest da durchgucken, aber auf jeden Fall, denke ich, nicht hochklettern bei diesem engmaschigen Draht. Und vielleicht ist es ja auch denkbar, wenn man, was weiß ich, ein, zwei Aussichtspunkte sozusagen an der Brücke errichtet, wo man das touristische Gucken ermöglicht jetzt. Ich bin jetzt technischer Laie auf dem Gebiet, aber vielleicht können

Sie dazu auch Ausführungen machen, ob so etwas ginge und warum es nicht ginge, wenn es nicht geht Ihrer Ansicht nach.

Herr Janßen, TdV: Also das Geländer an der vorhandenen Levensauer Hochbrücke hat eine Höhe von 1,20 m, und dort ist aus Verkehrssicherungsgründen dieses engmaschige Gitter vorgesehen worden. Es ist hier auch kein Problem, praktisch diesen 1,50-m-Bereich entsprechend so zu gestalten, dass dort ein Durchsteigen oder Übersteigen unmöglich ist. Das ist überhaupt kein Problem. Zu dem Thema Aussichtspunkten: Also ich gebe zu Bedenken, dass es natürlich eine andere Qualität hat, wenn ich also praktisch ein vorgesehenes Loch irgendwo habe, wo man dann einen Fotoapparat durchstecken kann. Das ist natürlich was ganz anderes als wenn man wirklich ungehindert und frei auf einer Brücke stehen kann und der Abendsonne entgegenschauen kann. Das muss natürlich auch bewertet werden.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Dann war noch die dritte Frage mit der Höhe an den anderen Brücken. Wenn Sie das noch erläutern könnten.

Herr Janßen, TdV: Also wir haben an der Holtenauer Hochbrücke das Geländer erhöht. Der Grund für die Geländererhöhung ist ja, dass es dort den tragischen Unfall gegeben hat in 2009, meine ich, bei dem ein großer Fahrradfahrer praktisch auf der Brücke ins Trudeln gekommen ist und über das Geländer gestürzt ist. Man hat es dort auf 1,80 m hoch gesetzt. Man hat es an der Holtenauer Hochbrücke, die ja in der Verwaltung des Landesbetriebs für Straßenbau ist, hinterher aus gestalterischen Gründen getan, dass man das Geländer auf 1,80 m hoch gesetzt hat, weil die gegenüber liegende Übersteigsicherung, die es da ja gibt, die ja einen anderen Grund hat, da sind nämlich beide Brückenkörper mit einer so großen Lücke versehen, dass im Fall eines Unfalls auf der Brücke verhindert werden muss, dass die Menschen nachts auf die parallele Brücke flüchten. Da ist dann ja ein 42 m tiefes Loch dazwischen. Deshalb hat man dort einen Übersteigschutz vorgesehen mit einer Höhe von 1,80 m. Und den hat man jetzt auch auf der kanalwestlichen Seite vorgesehen mit einer hohen zentralen Drahtabspannung.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Noch weitere Anmerkungen zu diesem Thema? Ja, bitte.

Einwenderin: Ich bin seit dreißig Jahren chronifiziert suizidal. Ich will nur mal dazu sagen, wie bigott es ist, nur weil ein Radfahrer runtergestürzt ist – was ist mit den Suizidalen, die ich mittlerweile miterlebt habe? Eine gute Freundin von mir ist gesprungen. Und ist ein Menschenleben nicht wert, dass man das verhindert? Und ich wollte nur sagen, meiner Erfahrung nach, wenn ich suizidal war, war ich froh, dass ich es nicht gemacht habe, weil es mir besser geht jetzt seitdem. Aber vielleicht, wenn ich einfach hingefahren wäre aus der Klinik und gedacht hätte, es geht ganz schnell – also 1,50 m ist so hoch.

Herr Janßen, TdV: Das ist nicht 1,50 m. Das ist 1 m. Na ja, 1,20 m oder 1,40 m. 1,50 m sind noch 10 cm drauf.

Einwenderin: Auf jeden Fall ist es so, wenn ein Handlauf dort ist, würde ich jederzeit drüber springen können ohne Schwierigkeit. Und wenn nur eine Sekunde fehlt, wenn jemand nicht springen möchte oder vielleicht angesprochen wird und irgendwie abgehalten wird vom Suizid, was ja, wie gesagt wurde, auch wahr ist, dass nur 5 % sich später umgebracht haben von denen, die gerettet worden sind, finde ich das wichtig.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Vielen Dank. Also wir sind uns der Wichtigkeit dieses Themas auch ohne Wenn und Aber bewusst, das kann ich versichern. Deswegen lücheln wir den Vorhabensträger ja auch in diesem Punkt. Wenn ich mir jetzt dieses Geländer, diesen Querschnitt so angucke, ich weiß nicht, ob das jetzt direkt aus der Planung ist oder nur ein Symbol sein soll, dann sieht es ja fast so aus, als könnte man durch die Querdrähte oder Streben sozusagen hinaufklettern. Können Sie vielleicht noch mal sagen, wie das tatsächlich jetzt in der Ausgestaltung voraussichtlich vorgesehen ist, dass man nach Möglichkeit eben nicht klettern kann, sondern eben wie beim jetzigen Fall meinetwegen nur so ein engmaschiges Gitter ist, wo man auf jeden Fall nicht hochkommen könnte?

Herr Janßen, TdV: Also dieses Geländer ist tatsächlich konstruiert, und zwar ist es so konstruiert, es gibt dort horizontale Stäbe, aber hier sage ich schon, es wäre kein Problem, hier mit vertikalen Stäben zu arbeiten. Das Geländer ist vom Architekten gestaltet worden, und das ist sozusagen auch so berechnet worden, dass, wenn man diese Leitern hochklettert, sich das Gesäß immer weiter vom Geländer weg bewegt, sodass man entsprechendes Kontergewicht hat und gar nicht mehr oben drüber purzeln kann bei einer durchschnittlichen Person. Das ist so. Und dennoch ist es so, dass wir an dieser Stelle zusagen können, unter der Voraussetzung, dass die verkehrssicherungspflichtigen Belange geregelt werden, dass der Holm an dieser Seite entfernt wird, und wir können diese Geländerstäbe auch vertikal anordnen, sodass, wir haben das gerade eben bei der Dame gesehen, also 1,50 m ist also wirklich schulterhoch, und da muss man schon Hochleistungssportler sein, um da rüber zu kommen. Das ist also schulterhoch für eine erwachsene Person. Wir würden also unter der Voraussetzung, dass die sicherheitspolizeilichen Dinge geregelt sind auf diesem Begegnungsgeh- und -radweg, uns bemühen, auf den einseitigen Handlauf zu verzichten und die Geländerstäbe vertikal anordnen.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Okay, das würde ich dann auf jeden Fall schon mal auch für das Protokoll noch mal verdeutlicht als Zusage jetzt auch werten, sozusagen fett gedruckt. Das andere ist, worüber wir uns dann noch Gedanken machen müssen, ob es im Sinne des Wohles der Allgemeinheit eventuell einer Anordnung unsererseits bedarf, was jetzt die reine Höhe des Ganzen angeht. Wie gesagt, wir sind noch im Anhörungsverfahren, haben uns noch keine abschließende Meinung dazu gebildet. Dem dient ja auch dieser Erörterungstermin, dass man da noch mal alle Aspekte aufnehmen kann. Aber da werden wir uns wegen der Höhe auch noch mal Gedanken machen. Aber ich habe gesehen, dass sich noch irgendjemand gemeldet hat. Möchten Sie nach vorn treten? Sie auch? Nacheinander, vielen Dank.

Einwenderin: Ich möchte zu dem sagen, was Sie jetzt ausgeführt haben, ich finde es einen Fortschritt auf jeden Fall, vertikale Streben zu machen. Den Handlauf wegzunehmen ist super, und wir haben uns schon oft gefragt, warum Handläufe nicht da gemacht werden, wo die Autos fahren, nämlich die sollen ja die Autos abfangen, wenn sie denn aus der Bahn kommen. Und dass sich jemand Älteres da am Geländer festhalten müsste oder so was, das finde ich abwegig. Erst mal ist die Levensauer Brücke so gelegen, dass da so viele ältere Leute nicht drüber spazieren, und wenn, haben sie meistens einen Gehwagen. Und wenn, haben sie auch noch ein Geländer mit den Stäben, wo sie sich auch festhalten können. Also das finde ich alles irgendwie ziemlich fadenscheinig.

Herr Janßen, TdV: Das ist nicht fadenscheinig, das ist richtlinienkonform.

Einwenderin: Ja gut, genau, die Richtlinien, da komme ich nämlich drauf. Richtlinien gibt es in Deutschland nicht zur Suizidprävention. Es gibt aber höhere Geländer, und das ist Ihnen ja auch bekannt als Ingenieure, zum Beispiel im BASt-Katalog die Abbildungen 16 und 17, da sind richtige Barrieren, so wie sie auf dem Fußballfeld sind. Das könnte man bauen, das wäre gar kein Problem. Und man könnte, genau wie Sie ausführten, Fenster machen, so dass man eben fotografieren könnte an bestimmten Stellen. Damit würden Sie effektiv Leuten das Leben retten. Und ich finde es ganz genau wie mein Kollege und Mitstreiter auch zynisch zu sagen, das ist – wenn es um Radfahrer geht, einer 2006, und im gleichen Jahr wie unsere Tochter, 2010, zwei Wochen später, die dann da runter gehen, die werden gewertet. Und man weiß aber, dass fünf bis zehn Leute jedes Jahr in Holtenau von der Brücke gehen, und ich weiß auch durch von der Feuerwehr, dass es auch in Levensau diese Fälle gibt. Also warum tun wir uns da so schwer? Ich frage mich wirklich, wir sollten unsere Gesellschaft doch daran messen, wie sie mit den Schwächsten umgeht. Und das sind nicht die Fledermäuse, sondern es ist unsere eigene Art, und das sind die psychisch Kranken. Und es ist bewiesen, dass, wenn man Leute abhält, es meistens an Brücken junge Leute sind, entweder sind sie alkoholisiert oder sie haben Liebeskummer. Also bei Frauen spielt Liebeskummer eine ganz bedeutende Rolle. Und die Hälfte aller, die sich von Brücken stürzen, sind Frauen. Also es ist nicht von der Hand zu weisen, und da komme ich dann noch auf Ihre schöne Abbildung, ich weiß ja nicht, ob es allen so bekannt ist mit diesem Gitter, es ist kein Zufall, dass dieses Gitter in der Mitte ist, weil laut Berichten die meisten Suizidenten auf die Mitte der Brücke gehen. Da haben Sie schon mal eine Barriere errichtet. Und was hängt dran? Schlösser. Und es kann passieren, was so viel passiert heute, die Ehen gehen kaputt, dann ist das Schloss quasi der Aufhänger, um dahin zu gehen und möglicherweise wegen dieses Schlosses an der Stelle runterzuspringen. Also gerade das ist ein Beleg dafür, wie viel junge Leute auf Brücken gehen, gerade das, obwohl eigentlich kein Freizeitpark daneben liegt oder sonst was. Also ich bin ein großer Befürworter davon, das war schon eine Superrichtung, und dass Sie noch ein bisschen höher gehen auf 1,80 m ohne Handlauf, dann haben Sie alles getan.

Das ist die Mindestanforderung, die die Schweiz stellt. Und ich habe einen großen Katalog, in der Schweiz ist es ja inzwischen so, dass das Amt für Straßenbau an eine Fachklinik gegangen ist. Es ist eine Studie erhoben worden inzwischen von Herrn Professor Reisch, der ermittelt hat, dass horizontale Netze am besten wirken. Jemand, der da reinspringt, geht nicht über den Rand und springt weiter runter, der hat seinen Schreck weg. Holtenau, das haben Sie zwar erwähnt, aber Sie haben nicht erwähnt, dass die Seite, von denen alle annehmen, dass die meisten dort abgehen, da runterspringen, die ist nicht umgerüstet, und krankerweise, denn das ist wirklich ein Hotspot, sagt der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, dass es bis 2020 dauern wird, bis sie das wenigstens so machen würden wie auf der anderen Seite. Wir sind aber in Verhandlungen mit denen, dass es eventuell einen anderen Schutz gibt. Da gibt es zum Beispiel wieder ganz besondere Feinheiten. Wir haben vorgeschlagen, das klingt jetzt vielleicht ein bisschen absurd, einen Weidezaun da oben drauf zu setzen, dass Menschen, die sich sozusagen in diese Höhe, in diese horizontale Absperzung in Holtenau begeben, einen gewischt kriegen und dann denken, ach, das tut ja weh. Also wir müssen uns einfach da hinein versetzen, dass Menschen, die in so einer Lage sind, überhaupt nicht normal und klar denken können. Und von daher, es hilft alles, was sie davon abhält. Und ich bitte Sie, sie wäre ja im Grunde eine Musterbrücke, wenn Sie es so bauen

würden, dass niemand – also 1,80 m, finde ich, ist akzeptabel, mit Fenstern, dass man fotografieren kann, dass Sie dann sozusagen schon mal eine Musterbrücke für Schleswig-Holstein, vielleicht für den Kanal überhaupt haben. Denn wir haben zehn Brücken, mein Mann hat mal ein Buch gestaltet über die zehn Brücken des Nord-Ostsee-Kanals, und dass unsere Tochter da runterspringen würde mit 27, haben wir da natürlich noch nicht geahnt.

Es gibt gute Beispiele für Neubauten. Ich weiß nicht, ob Sie Fribourg kennen, das ist Freiburg in der Schweiz, da waren wir, und die Pont de la Poya, das ist neu gebaut, und wenn Sie die sehen, dann wissen Sie, wie hoch man Menschen schätzt. Die sind wirklich so diagonal, diese Streben, und dann gibt es Fenster, wo man durchgucken kann, architektonisch unglaublich spannend. Und ich würde Ihnen das gern geben.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Danke schön, das wäre nett, wenn wir davon eine Kopie machen könnten.

Einwenderin: Und wissen Sie, ich stehe ja nicht nur da als Mutter einer Tochter, die sich das Leben genommen hat, sondern es gibt von der WHO Erkenntnisse, dass mindestens sechs Menschen direkt betroffen sind ein Leben lang, dadurch dass ein Angehöriger, ein Freund sich das Leben genommen hat und sie ihm nicht helfen konnten, und das ist auch mal abgesehen von den ganzen Feuerwehren und Polizisten, die auch immer dabei sind – denn wir haben ja für die Holtenauer Hochbrücke die Polizei und die Feuerwehr auf unserer Seite, die unterstützen uns ja. Und von daher, die möchten auch nicht die Leichen zusammenkratzen und dokumentieren. Also von daher wünsche ich Ihnen sehr, dass Sie den Mut haben, noch einen Schritt weiterzugehen. Vielen Dank.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Vielen Dank für den Beitrag. Dann möchte ich jetzt den Herrn noch zu Wort kommen lassen.

Einwender: Ich bin hier für **Einwender**. Ich selbst bin Sprecher von dem Kieler Arbeitskreis Trauerbegleitung, bin in der Trauerbegleitung tätig und auch im AGUS, das ist Angehörige um Suizid. Ich möchte das, was die Vorredner gesagt haben, noch mal voll unterstützen. Ich habe mit denen zu tun, die in die Trauerbegleitung kommen, weil ihre Angehörigen, ihre Kinder, ihre Partner gesprungen sind. In Kiel ist es vor allem die Holtenauer Hochbrücke, die dafür bekannt ist, mit dem Satz: Dann gehe ich eben auf die Brücke, wenn alles andere nicht hilft. Und es ist dann immer in Kiel die Holtenauer. Ich bin jetzt froh, dass bei der Holtenauer wenigstens die eine Seite etwas abgesichert ist, ich hoffe, das wird bei der anderen Seite auch so geschehen und dass das endlich zum Zuge kommt. Aber es könnte dann ja sehr leicht sein, dass der nächste Hotspot dann, gar nicht weit, die Levensauer Hochbrücke ist. Das spricht sich ja sehr, sehr schnell rum, über Internet, aber auch in den Kliniken. Dann gehe ich eben dahin. Und deswegen ist es sehr wichtig, rechtzeitig, jetzt wo es um Planungsverfahren geht, diese Not von Menschen mit einzubeziehen, die nicht nur in dem Ambivalenzkonflikt sind, springe ich oder springe ich nicht, sondern die, wenn jemand gesprungen ist, unendlich, ich sage mal, Jahre darunter leiden. Eine Trauerbegleitung für Angehörige bei Suizid, bei Eltern sind es doch meistens drei oder vier Jahre, eh Menschen wieder in das Leben wirklich zurückfinden. Es sind auch die Geschwister, es sind auch manchmal die Fragen, springe ich nach, wenn keine Begleitung erfolgt. Und ich bitte noch mal sehr zu hören, was hier gesagt wurde, es geht wirklich um Menschen. Und die Kosten jetzt sind nicht so groß wie wenn man es nachher anbringen muss. Ich finde, 1,80 m eine ausreichende Größe,

was ich gehört habe. Das mit den Fenstern wurde gesagt. Ich möchte mich auch bedanken, dass so umsichtig schon geplant wird dafür, ich finde es gut, dass da nicht ein Parkplatz ist, ein Parkplatz, wo einmal ein Wagen gestanden hat und wo man gefragt hat, wer war darin vorher, der sich umgebracht hat. Das ist ja alles hier passiert. Es soll nicht mehr so geschehen. Wir werden jedenfalls das Mögliche dafür tun.

Und durch die Arbeit habe ich selbst erfahren können, dass es tatsächlich so ist, dass, wenn Menschen in diesem Ambivalenzkonflikt durch Hindernisse abgehalten werden, es trifft zu, dass sie dann nicht wieder suizidal so werden, dass sie noch mal das tun, und das sollte uns allen zu denken geben, dass wir hier vielen Menschen in solchen Konflikten, aber auch viele Eltern, Geschwister, Freunde mit unterstützen können, wirklich am Leben zu bleiben und ein erfülltes Leben zu haben. Danke.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Auch Ihnen vielen Dank für diese offenen Worte. Ich muss sagen, das ist wirklich ein ernstes Thema, also ein bewegendes Thema natürlich auch, das es für uns auch nicht leicht macht in der Handhabung. Aber ich glaube, Sie konnten an meinen Worten jetzt eigentlich auch schon erkennen, dass ich, ohne mich jetzt festlegen zu wollen, eine gewisse Sympathie bis Neigung und auch gute rechtliche Gründe dafür sehe, da dem Träger des Vorhabens, wenn er es nicht von sich aus macht, sozusagen entsprechende Anordnungen mit auf den Weg zu geben, den Schutz hier noch weiter zu verbessern. Er hat ja schon zwei wesentliche Punkte hier genannt, die er angehen möchte, um das vielleicht noch weiter zu optimieren. Von meiner Seite würde ich das an dieser Stelle jetzt beenden wollen. Möchten Sie noch etwas sagen? Ich glaube, es ist auch ausgetauscht, und ich glaube, es ist vor allem auch angekommen, was Sie aus Ihren beruflichen und privaten Erfahrungen hier dazu vorgetragen haben. Und ich möchte mich auch noch mal für die sehr offene Diskussion hier bedanken und damit auch diesen Tagesordnungspunkt schließen und damit dann auch die Mittagspause einleiten und Sie bitten, dann um 13 Uhr 15 wieder hier im Saal zu erscheinen, dass wir die Erörterung dann fortsetzen können. Vielen Dank.

Mittagspause (12.30 Uhr bis 13.15 Uhr)

II.3 Schallimmissionen

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Meine Damen und Herren, wir können dann fortfahren mit der Erörterung. Ich hoffe, Sie hatten eine angenehme Mittagspause. Wir würden jetzt fortfahren mit dem Thema Immissionen und darunter in diesem Fall hauptsächlich der Lärm, verkehrsbedingter Lärm und Baulärm. Und ich würde jetzt meine Kollegin Frau Ochlast bitten, in dieses Thema einzusteigen.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Vielen Dank. Zum Thema Immissionen sind bei uns überwiegend Einwendungen und Stellungnahmen zum Thema Baulärm eingegangen. Darin wurde die Einhaltung der AVV Baulärm gefordert und auch, dass die Nachtarbeitszeit zu verbieten sei. Es werden Beeinträchtigungen der Lebensqualität sowie der Freizeit- und Erholungsfunktionen sowie auch zum Beispiel Beeinträchtigungen der Kinder beim Lernen befürchtet. Die vom Gutachter im Lärmgutachten vorgeschlagenen Hotelübernachtungen brächten gerade mit Kindern weitere Probleme mit sich, daher sei das nicht machbar. Und

der TdV solle doch prüfen, das ist gefordert worden, ob nicht noch weitere Lärmschutzmaßnahmen möglich seien. Also gerade aus den Gutachten zum Lärm, zum Baulärm ergeben sich eben Betroffenheiten der Anwohner, das haben wir schon festgestellt als Anhörungsbehörde. Und dass eben gerade während der Zeit der Baumaßnahmen mit Belastungen zu rechnen ist. Es werden auch ausdrücklich Richtwertüberschreitungen prognostiziert vom Gutachter. Rechtlich ist es dabei so, dass bei Beeinträchtigungen eben Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sind. Im Planfeststellungsbeschluss können dazu insoweit eben auch Anordnungen getroffen werden, dass wir weniger lärmintensive Geräte vorschreiben oder auch Bauzeitenregelungen treffen. Das können wir aber abschließend so noch nicht festlegen, sondern dafür ist ja auch der Erörterungstermin entscheidend, dass das, was hier heute erörtert wird oder auch Ihre Einwendungen und Stellungnahmen eben in unsere Entscheidung einfließen. Erst dann, wenn Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich sind, kommen eben Entschädigungen in Betracht. Und auch dies werden wir eben zu prüfen haben. Der Bauablauf ist aber auch eben gerade durch die Gleissperrung, von der wir heute Vormittag schon gehört haben, und auch durch die Vorgaben des Artenschutzes sehr eingeschränkt, und auch das muss eben in die Entscheidung zu dem Umgang mit dem Baulärm einfließen. Aber ich würde jetzt erst mal den TdV bitten darzustellen, inwieweit der Baulärm untersucht worden ist, welche Minderungsmaßnahmen vorgesehen sind, was für Geräte vielleicht vorgesehen sind, die nicht so lärmintensiv sind und ob auch darüber nachgedacht wurde, eventuell die Arbeitszeit zu beschränken.

Herr Janßen, TdV: Also wir haben einen detaillierten Bauzeitenplan und einen detaillierten Bauablaufplan entwickelt. Dieser Bauablaufplan wurde an den Fachgutachter Dr. Burandt, an den ich gleich das Wort übergeben werde, übergeben, und Herr Dr. Burandt hat auf Grundlage dieses Ablaufplans ein Lärmgutachten erstellt. Und dazu bitte ich Herrn Dr. Burandt um Erläuterung.

Herr Dr. Burandt, LAiRM Consult: Wir haben für den Träger des Vorhabens die schalltechnischen Untersuchungen gemacht, und ich möchte am Anfang kurz in die Thematik einführen. Ich hoffe, es ist nicht zu trocken und nicht zu komplex, die Materie. Wenn Sie Fragen haben, können Sie natürlich gern Verständnisfragen stellen, die werde ich versuchen, natürlich so einfach wie möglich auch zu beantworten. Die Thematik Lärm im Planfeststellungsverfahren ist gesetzlich geregelt, und zwar müssen wir unterscheiden zwischen dem betriebsbedingten Lärm, also das, was die Straße und die Schiene beim normalen Verkehr macht, und dem baubedingten Verkehrslärm während der Bauphase für die Maßnahmen, als auch eine Gesamtlärbetrachtung dann für den späteren Betriebszustand, wo im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie auch zu prüfen ist, wie die Gesamtlärmsituation sich darstellt für die Anwohner und auch, welche Veränderungen durch die Baumaßnahmen bzw. durch die fertig gestellte Baumaßnahme dann zu erwarten sind.

Wir haben die Schalluntersuchung deshalb in drei Teile gegliedert. Der erste Teil umfasst den Baulärm. Die Beurteilung muss nach der AVV Baulärm durchgeführt werden. Das haben wir auch entsprechend so gemacht. Im zweiten Teil haben wir uns den Verkehrslärm angeguckt. In der Verkehrslärmschutzverordnung, das ist die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz, steht genau geregelt, wann Leute Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus einer Baumaßnahme haben. Hier im vorliegenden Fall haben wir eine wesentliche Änderung der Schiene als auch der Straße, weil eben auch die

Achsen sowohl in der Höhe geringfügig, aber auch in der Transversale sozusagen etwas verschoben werden. Deswegen prüft man in dem Fall den baulichen Vorherzustand mit dem baulichen Nachherzustand. Hier ergab sich, dass aus der Brückenkonstruktion, wie sie geplant ist im künftigen Zustand, weil die Brücke etwas länger wird, auch entsprechend höhere Brückenzuschläge, die noch zu berücksichtigen sind bei der Berechnung, und dementsprechend wurden auch Maßnahmen zur Schallminderung eingearbeitet. Das heißt, die Brücke bekommt an der Schiene eine Abschirmung, Schienenstegabschirmung, das ist so eine ganz kleine, ich sage jetzt mal, Kufe, so eine Art Minilärmschutzwand, die an der Schiene installiert wird und dadurch das Rollgeräusch der Züge minimiert. Nichtsdestotrotz ist die neue Brücke aber unterhalb der Brücke deutlich leiser als die vorhandene Brücke, einfach weil die heutige Brücke eine offene Konstruktion ist, wo der Lärm nach unten nur geringfügig abgeschirmt wird, wohingegen die neue Brücke dann weitgehend geschlossen sein wird, sodass man auch weniger Lärmimmissionen bei den Zugüberfahrten direkt auf der Brücke oder unter der Brücke sozusagen erwarten wird.

Ergänzend haben wir dann im dritten Teil der Schalluntersuchung eben auch noch den gesamten Verkehrslärm betrachtet, indem auch noch die B76 mit einbezogen wurde, die anschließenden Straßenabschnitte und auch der Schiffsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal, um da sozusagen den Gesamtzustand darzustellen. Wir haben verglichen den Prognosenullfall, das ist der Zustand ohne Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und ohne die neue Levensauer Hochbrücke, so wie sich das künftig darstellen würde auf den Prognosehorizont 2025. Und der Prognoseplanfall umfasst dann den geplanten Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und den Bau der neuen Levensauer Hochbrücke. Wir haben hier in diesem Verfahren sowohl den Brückenbau als auch den Ausbau des Kanals, also die Abgrabung im nördlichen Uferbereich mit einbezogen, sowohl in der Baulärmuntersuchung als auch nachher im Endzustand.

Ich möchte jetzt einmal mit dem Verkehrslärm anfangen, und zwar steige ich dann ein in der Gesamtverkehrslärbetrachtung, denn das ist letztlich der Zustand, wie Sie ihn ja auch vorfinden heute bzw. im Prognosenullfall und auch dann künftig erwarten können. Ich zeige Ihnen zunächst eine Lärmkarte, die zeigt die Beurteilungspegel für den Gesamtverkehrslärm aus Schiene, Schiff und Straße. Dargestellt ist der gesamte Untersuchungsgebiet, wo das gesamte Wohngebiet in Suchsdorf hier enthalten ist in diesem Bereich. Hier sehen Sie den Nord-Ostsee-Kanal, hier oben sehen Sie dann den Bereich Levensau. Dargestellt als Quelle ist einmal die entsprechende Straßenführung der K27. Sie sehen hier die B76, und Sie sehen hier die Schienenstrecke. Und hier eingetragen eben auch die Fahrstrecken des Nord-Ostsee-Kanals in Hin- und Rückrichtung, und hier auch entsprechend die Weichen noch mit Liegezeiten der Schiffe. Dargestellt, die farbige Legende, sind sozusagen Beurteilungspegel für den Tageszeitraum. Der ist definiert von 6 Uhr bis 22 Uhr, umfasst 16 Stunden. Und die Pegel sind immer Mittelwerte über diese 16 Stunden. Also es ist nicht der Pegel bei einer einzigen Schiffs vorbeifahrt oder bei einer einzigen Zug vorbeifahrt, der kann zu dem Zeitpunkt natürlich durchaus lauter sein, sondern es sind Mittelungspegel über die gesamte Belastung am Tag. Der Farbcode ist so, dass bei Grün ganz niedrige Belastungen sind, das geht über Gelb und Braun zu Rot und Blau, immer höheren Belastungen. Interessant ist hier, noch im Vergleich mit den Richtwerten später der AVV Baulärm schon mal drauf hinzuweisen, beispielsweise hier in Suchsdorf als Baugebiet, als reines Wohngebiet eingestuft, würde ein Immissionsrichtwert von 50 dB(A) nach AVV Baulärm sozusagen beinhalten. 50 dB(A)

wäre hier im Verkehrslärm sozusagen die braune Färbung. Alles, was braun, orange und rot usw. ist, wäre oberhalb der 50 dB(A). Und hier sehen Sie schon, dass dieser Richtwert, wie er für AVV Baulärm gilt bzw. von der Baustelle eingehalten werden müsste, im überwiegenden Teil des Wohngebiets, zumindest im Nahbereich des Damms, deutlich überschritten wird. Wir haben insbesondere hier unterhalb der Eisenbahnbrücke Beurteilungspegel, die tags deutlich oberhalb von 60 dB(A) liegen an den nächstgelegenen Häusern. Sie sehen hier auch ganz deutlich diesen dunkelroten Fleck, das ist sozusagen die Schallabstrahlung der heutigen Brückenkonstruktion nach unten.

Wenn wir dann in den nächsten Zustand gehen, das wäre jetzt der Prognoseplanfall, das sieht eigentlich schon recht ähnlich aus, im Prognoseplanfall haben wir ein bisschen mehr Schiffsverkehr drauf. Das bringt aber auch nicht richtig viel, das bringt eine Zunahme von deutlich unterhalb von 1 dB(A), also macht sich im Lärm nicht besonders bemerkbar. Die Zugverkehre sind gleich, und die Straßenverkehre sind praktisch auch nicht durch die Maßnahme verändert, sodass wir da keine wesentlichen Zuwächse haben. Wenn ich das mal in einer Differenzkarte darstelle, dann sehen Sie sehr schön, wo die Veränderungen auftreten. Eingerechnet habe ich hier für den Planfall auch schon die Lärmschutzmaßnahme an der Schiene auf der Brücke. Sie sehen hier – also alles, was grün ist, sind Verbesserungen, sind Minderungen, gelb ist sozusagen im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle, Zunahmen unter 1 dB(A), das ist menschlich und subjektiv nicht wahrnehmbar, und rot und blau und braun usw. wären Zunahmen. Sie sehen hier im Bereich der Schiene gewisse Zunahmen. Das hängt mit der Änderung des Damms und der entsprechenden Gleislage zusammen. Das ist aber irrelevant hier in dem Bereich, weil hier keine Wohnbebauung ist. Überall, in allen anderen Bereichen, verändert sich die Gesamtverkehrslärmsituation nicht, sodass wir sozusagen überall unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) bleiben. Unterhalb der Brücke allerdings, durch die neue Brückenkonstruktion und die Schließung nach unten, wird sich eine deutliche Minderung ergeben, insbesondere für die Gebäude unterhalb der Brücke sind Minderungen von deutlich mehr als 3 dB(A) zu erwarten. Es sind nicht nur 3, sondern 4, 5, 6 oder irgendwie 7 dB(A) hier in dem Bereich und hier oben auch noch Minderungen von 1 bis 2 dB(A) in diesen Bereichen. Also hier ergibt sich dann bei Zugüberfahrten insgesamt eine deutliche Verbesserung.

Das Gleiche ergibt sich dann für die Nacht, das haben wir auch noch mal durchgeführt. Und der Nachtzeitraum ist dann natürlich auch als Mittelungspegel über die Nacht von 22 bis 6 Uhr zu sehen, sodass letztlich auch hier auf dem Nord-Ostsee-Kanal natürlich ein weitgehend durchgehender Verkehr stattfindet, sodass man hier eben insbesondere am Kanalufer natürlich auch nachts hohe Belastungen hat. Für den Baulärm wäre theoretisch ein Richtwert von 35 dB(A) nachts einzuhalten. Der ist bei weitem überschritten. 35 dB(A) wäre hier so eine hellgrüne Farbe, die ist eigentlich nur hier im Schatten von den Gebäuden im hinteren Bereich von Suchsdorf gegeben, ansonsten haben Sie hier überall sogar teilweise Pegel bis zu 60 dB(A) und hier in diesem Bereich ja auch 55 usw., hier deutlich über 50 gegenüber den 35 dB(A), also eine sehr hohe Vorbelastung aus Gesamtverkehrslärm, wie er sich hier im Gebiet darstellt. Aber die Situation kennen Sie als Anwohner sicherlich vor Ort am besten. Auch hier noch mal in der Nacht der Prognoseplanfall, gleiches Bild, kleine Veränderungen, und jetzt die Veränderungen dann gegenüber dem Vorherzustand. Auch hier sehen Sie prak-

tisch das gleiche Bild wie am Tage, sodass man hier unterhalb der Brücke deutliche Abnahmen hat, ansonsten nahezu überall sozusagen nur vernachlässigbare Zunahmen.

Kommen wir jetzt zum Baulärm. Der Baulärm stellt in diesem Zusammenhang ein etwas größeres Problem dar, weil wir hier halt erstens eine relativ große Baustelle haben und zweitens auch über eine relativ lange Bauzeit arbeiten müssen. Wir haben hier, wie ich eingangs schon sagte, sowohl die Brückenbauarbeiten abgebildet, da es ganz viele verschiedene Last- oder Bauphasen gibt mit leisen Phasen, lauten Phasen, mal wird gehämmert, mal wird geschweißt, mal wird nur LKW-Verkehr stattfinden, dann wird der Damm ertüchtigt usw., sind wir im Endeffekt für die verschiedenen Phasen auf 113 verschiedene Phasen gekommen, die wir als verschiedene Lastfälle abgebildet haben. Jeder Lastfall ist sozusagen ein unterschiedliches Szenario, wo sich Bauarbeiten überlagern können aus der einen oder anderen Bauphase. Dann haben wir anschließend, nachdem die Brücke fertig gestellt ist, noch mal den Kanalausbau am Nordufer mit eingerechnet, was auch noch mal auf 43 Lastfälle gekommen ist mit entsprechenden Rammarbeiten oder, ich sage mal, Bohrarbeiten, Pfahleinbringen usw., solche Geschichten. Dargestellt sehen Sie hier jetzt einfach mal in Blau, das ist die Vielzahl der Lärmquellen, wie sie sich hier über die Baustelle darstellt. Wir haben hier Verbringungsflächen zum Beispiel, die schon mal diskutiert worden sind. Wir haben hier entsprechend natürlich am Kanalufer Arbeiten, wir haben hier im Brückenbereich was, hier oben, aber auch hier unten was, wir haben hier die Straßenbaumaßnahmen, die sich bis hier unten natürlich an die nächstgelegene Wohnbebauung am Fuße der Rampe sozusagen erstrecken. Wir haben hier die Gleisbauarbeiten, wo letztlich auch der Damm ertüchtigt wird und auch das Gleis neu gelegt werden muss usw. Und Sie sehen aus der Lage der Lärmquellen schon, dass solche Immissionspunkte hier oben natürlich hauptbetroffen sind. Aber auch hier haben Sie dann aufgrund der Nähe zum Kanal natürlich die maßgeblichen Immissionen durch die Arbeiten an der Uferböschung, wohingegen hier zum Beispiel dann die maßgebenden Arbeiten durch die Gleisarbeiten stattfinden oder auch durch die Straßenbauarbeiten, die eben letztlich da gegeben sind, sodass man da eben im Prinzip auch räumliche Unterschiede hat.

Aufgrund der Vielzahl der Lastfälle, die wir dort untersuchen mussten, konnten wir halt nicht eine Lärmkarte in farbiger Darstellung, so wie wir es für den Gesamtverkehrslärm als mittleren Tageswert sozusagen angeben, machen, sondern wir mussten da halt eine Darstellungsform wählen, wo wir wirklich allen Lastfällen gerecht werden. Deswegen haben wir uns repräsentative Immissionsorte ausgeguckt. Das fängt hier an bei Immissionspunkt 1.1 hier oben in der Ecke, dann sind wir hier Richtung Süden runtergegangen. Dann haben wir in der etwas weiter entfernten Baureihe geguckt, dann haben wir hier noch ein paar Punkte gelegt, dann auch noch am weiter entfernten Rand geschaut und natürlich auch in Levensau hier oben in entsprechenden Bereichen, ob die noch eventuell von Richtwertüberschreitungen betroffen sein könnten. Dargestellt haben wir das dann in Pegelzeitdiagrammen oder Pegel-lastfalldiagrammen, sage ich mal. Sie haben das vielleicht auch in den Untersuchungen gesehen, ich habe jetzt hier einmal – das zittert jetzt leider ein bisschen – dargestellt für den Tagesabschnitt die Beurteilungspegel, hier in der Größe aufgetragen, und hier unten die Nummer des Lastfalls. Die Lastfälle sind nicht immer eine Woche gleich, aber es können durchaus mal Lastfälle sein, die sich mal nur über eine Woche erstrecken. Es gibt aber auch Lastfälle, die mal zwei oder drei oder vier Wochen sozusagen betragen, sodass es im Prinzip

eine Zeitachse hier ist, die sich vom Beginn der Baumaßnahme bis zum Ende der Baumaßnahme erstreckt, aber nicht unbedingt, dass hier jetzt von Lastfall zu Lastfall immer die gleiche Zeitlänge sozusagen von ein oder zwei Wochen ist, sondern das ist variabel an der Stelle.

Sie sehen hier rechts noch mal eingefügt, im Moment haben Sie exemplarisch mal dargestellt für den Immissionspunkt 1.1 hier im Eckbereich das Einzelgebäude, was direkt hier am Kanal unterhalb der Brücke liegt, wir haben eine Einstufung im Gebiet, wie ich schon sagte, als reines Wohngebiet würde der Richtwert nach der AVV Baulärm bei 50 dB(A) liegen, das ist diese durchgezogene rote Linie. Dann gibt es noch in der AVV Baulärm eine Toleranzschwelle von 5 dB(A), die ist gestrichen dargestellt, die darf in gewissen Umständen von der Genehmigungsbehörde sozusagen auch als Richtschnur für Toleranzbereiche vor Einleitung von Maßnahmen gesehen werden. Und wir haben hier einmal eingezeichnet in Braun die Belastung, wie sie sich aus dem Gesamtverkehrslärm im Prognosenullfall darstellt, also es entspricht sozusagen weitgehend dem heutigen Zustand, also dass man sieht, aha, wir haben heute schon eine Belastung aus Gesamtverkehrslärm, die deutlich oberhalb des Richtwerts der AVV Baulärm liegt. Nichtsdestotrotz sehen wir hier natürlich Phasen, hier in Grün dargestellt, die Beurteilungspegel, wie sie sich über den Baustellenfortgang entwickeln, dass wir hier Phasen haben, die besonders laut, insbesondere auch hier in diesem Bereich, wo wir teilweise auch oberhalb von 70 dB(A) liegen tags, also auch hier. 70 dB(A) ist auch so der Beurteilungspegel, der von den Gerichten als Schwelle der Gesundheitsgefährdung gesehen wird, sodass man da auch sehen muss, dass man in dem Bereich Minderungsmaßnahmen mal vorsieht.

Wir haben versucht, bei der Baustellenplanung auch in Abstimmung mit dem Träger des Vorhabens schon möglichst lärmarme Bauverfahren anzusetzen. So werden überwiegend die Ufersicherungen auch schon mit Drehbohrgeräten gebohrt und auf den Einsatz von Schlagrammen weitgehend verzichtet. Es ist jedoch in manchen Bereichen, auch gerade am Kanalbau, noch von Spundwanddrämmung auszugehen, jedenfalls ist das in dieser Untersuchung bisher noch eingerechnet worden. Derzeit erfolgt gerade noch eine weitere Abstimmung, eben auch vor dem Ergebnis dieser hohen Beurteilungspegel, dass das Bauverfahren noch mal in die Prüfung genommen wird, ob nicht gegebenenfalls doch auch bei den Spundwanddrämmungen weitgehend auf eine Schlagramme verzichtet werden kann und da gegebenenfalls auch vorgebohrt oder eine Vibrationsramme, die leiser ist, verwendet werden kann. Das ist zurzeit in der Prüfung. Nichtsdestotrotz haben wir halt Phasen, wo über mehrere Monate sozusagen eben auch die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden.

Ich habe jetzt die Belastung noch mal im Nachtabschnitt am gleichen Punkt. Jetzt haben wir den Nachtabschnitt noch mal dargestellt am gleichen Immissionsort, auch hier sehen Sie natürlich dann wieder noch mal die Gesamtbelastung aus dem Straßenverkehrslärm, wie hoch die sozusagen auch heute oder bzw. im Prognosenullfall hier schon im Gebiet vorliegt. Also wir haben auch nachts hier kein nicht vorbelastetes Gebiet, sondern wir haben durchaus eine Belastung aus Verkehrslärm insgesamt vorhanden, insbesondere hier im Nahbereich des Kanals. Rot eingetragen der sehr niedrige Richtwert der AVV Baulärm und in Blau hier die Beurteilungspegel in der Nacht. Im vorderen Bereich sind im Wesentlichen vorbereitende Arbeiten, Einhub der Hilfsbrücke und auch Dammarbeiten. Hier wird auch im derzeitigen aktuellen Überarbeitungsgrad bzw. Ausführungsplanung der Baustelle noch mal geprüft,

ob man auf diese Nachtarbeit gegebenenfalls verzichten oder sie einschränken könnte. Der zweite Bereich hier hinten, das ist im Wesentlichen, nicht ganz, aber insbesondere hier in diesem Bereich, das ist sozusagen die Ufersicherung im Kanalausbau, da wurde in dieser Lärmuntersuchung noch davon ausgegangen, dass im Zweischichtbetrieb gearbeitet wird. Zweischichtbetrieb heißt von 6 bis 22 Uhr. Nun hat allerdings die AVV Baulärm die Besonderheit, dass die Nacht erst um 7 Uhr beginnt und schon um 20 Uhr – nein, Entschuldigung, dass der Tagesabschnitt von 7 bis 20 Uhr geht und die Nacht schon um 20 Uhr beginnt, sodass wir die Arbeiten von 20 bis 22 Uhr und von 6 bis 7 Uhr schon in den Nachtabschnitt der AVV Baulärm fallen würden. Da wird im Moment auch drüber nachgedacht, ob diese Nachtarbeit für den Kanalausbau, Ufersicherung usw. nicht vielleicht doch auf den Tagesabschnitt beschränkt werden kann, sodass man dann sozusagen diese Phasen der Richtwertüberschreitung oder auch der sehr hohen Pegel von 60 dB(A) im Bereich der Gesundheitsgefährdung dann vermeiden könnte.

Nicht zu vermeiden sein werden die Belastungen im Bereich der Brückensperrung und der Gleissperrung, weil diese maximal auf viereinhalb Monate beschränkt werden müssen, sodass wir dann letztlich auch hier einen 24-Stunden-Betrieb annehmen, sodass dann auch entsprechende Belastungen in dem Bereich auftreten werden. Ich habe jetzt noch mal für zwei weitere Immissionspunkte exemplarische Karten oder Darstellungen vorbereitet. Wir gucken jetzt noch mal in den Bereich, wo wir jetzt hier ganz hinten im Bereich nah der Straßen- und Gleisplanung sind. Da haben wir eine etwas andere Struktur, da sehen Sie schon, aha, der Uferausbau bringt da hinten praktisch kaum mehr relevante Pegel, da halten wir sogar den Richtwert von 50 tags ein. Aber wir haben hier Belastungen in diesem Bereich zu diesen Lastfällen. Das ist im Wesentlichen der Straßenbau, der hier direkt vor dem Haus sozusagen stattfindet natürlich, wenn die Straße da weggerissen wird bzw. neu gebaut wird, dann ist es halt kurzfristig mal laut. Und auch hier, wo die Stopfmaschine und Schotterpflug usw. für den Gleisbau arbeiten, das sind auch besonders laute Gleisbaumaschinen, dann haben wir eben auch Überschreitungen, die halt zu diesen hohen Pegeln dann in dem Bereich führen.

Nachts stellt sich das an diesem Immissionspunkt auch so dar, wo wir, wie gesagt, auch die Schotterarbeiten und die Gleisbauarbeiten, aber auch die Straßenbauarbeiten hier noch eingestellt haben, auch in den 24-Stunden-Betrieb. Das wird zurzeit auch noch geprüft, ob das vermieden werden kann. Wahrscheinlich wird man hier diese Gleisbauarbeiten und die Straßenarbeiten auch auf den Tagesabschnitt in dem Bereich beschränken können.

Ein dritter Immissionsort, noch mal in etwas größerer Entfernung von der Böschung hier, etwa so in der Mitte vom Plangebiet oder vom Wohngebiet in Suchsdorf. Da sieht man schon, aha, die Belastungen liegen deutlich niedriger, und wir haben eigentlich kaum noch Phasen, wo wir oberhalb dieser Toleranzschwelle von 5 dB(A) am Tage liegen. In der Nacht sieht das dann etwas anders aus, da haben wir eben, weil die Richtwerte auch sehr niedrig liegen, dann durchaus noch Phasen, wo eben auch Pegel oberhalb der Richtwerte und auch dieser Toleranzschwelle liegen, aber immer noch in der Größenordnung, zumindest in manchen Sachen, teilweise noch unterhalb der Belastung, wie sie aus dem Verkehrslärm sozusagen auftreten. Ja, ich denke, damit bin ich durch. Ich glaube, das war die letzte Folie dazu. So weit die Darstellung zu den Ausführungen zur Lärmsituation im Plangebiet. Für Fragen stehe ich dann gern zur Verfügung. Danke schön.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Vielen Dank, Herr Dr. Burandt, für die Ausführungen. Also gerade bei der Darstellung des Ist-Zustandes und des Verkehrslärms, denke ich, haben wir auch gut gesehen, wie hoch eigentlich derzeit schon die Vorbelastung ist, also dass wir momentan ja auch schon eine Richtwertüberschreitung haben. Und auch das werden wir natürlich in unsere Abwägungen einzubeziehen haben. Das ist klar, es ist ein Wohngebiet, aber ich denke auch,, Sie werden es wahrscheinlich wissen, dass durch die Brücke und den Verkehr da drauf jetzt auch schon Lärm vorhanden ist. Also das fließt dann auf jeden Fall auch in unsere Abwägung ein. Aber auf der anderen Seite eben, wie Herr Dr. Burandt auch selbst sagt, die hohen Spitzen von 70 dB(A), wo die Rechtsprechung auch eindeutig sagt, das ist dann eine Gesundheitsgefahr, da können wir dann nicht so drüber hinweg gehen, das müssen wir genauso in die Abwägung einbeziehen. Daher würde ich vielleicht noch mal Herrn Janßen oder Herrn Dr. Burandt bitten auszuführen, ob Lärminderungsmaßnahmen geprüft worden sind oder was da möglich ist. Sie haben bis jetzt nur gesagt, dass eben die Nachtarbeit möglicherweise eingeschränkt wird, aber es gibt davor ja auch noch andere Möglichkeiten.

Herr Janßen, TdV: Ich fange erst mal an. Ich würde kurz vorweg was sagen. Also Herr Burandt hat es angedeutet, wir sehen uns in der Pflicht zu prüfen, ob wir auf Nachtarbeit verzichten können in gewissen Bereichen. Was dazu gesagt werden muss, und das wird auch Gegenstand unserer Prüfung sein, ist, dass bei einem vollständigen Verzicht auf Nachtarbeit, also auch außerhalb der Zeiten, in denen es diese Gleissperrung gibt – wobei man an den Lastfällen sieht, die Gleissperrung, das ist hier 70 bis 80, das ist begrenzt auf viereinhalb Monate, da wird es einige Zeiten geben, in denen es Lärmüberschreitungen gibt, und das ist unausweichlich, das ist so. In den übrigen Zeiten ist es so, das sind insbesondere hier die späten Lastfälle, 120, 130, das ist der Kanalausbau, da ist es so, wir haben einen Zweischichtbetrieb vorgesehen. Wenn auf den Zweischichtbetrieb verzichtet werden soll aus Lärminderungsgründen, dann verlängert sich die Bauzeit. Das ist so. Aber das werden wir prüfen. Aber auch, dass Sie sich als Anwohner darüber bewusst sind, dass sich bei einem Einschichtbetrieb gegenüber dem Zweischichtbetrieb die Bauzeit schlicht verdoppelt. Das ist so.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Über was für eine Verlängerung reden wir hier, also was ist das dann für ein Zeitraum?

Herr Janßen, TdV: Na ja, wenn wir für den Kanalausbau zwei Jahre vorsehen im Zweischichtbetrieb, dann baut man vier Jahre im Einschichtbetrieb.

Herr Dr. Burandt, LAiRM Consult: Ich möchte noch mal kurz was zu Lärmschutzmaßnahmen ergänzen, ich gehe noch mal kurz in den Folien zurück und gehe noch mal auf den Lageplan. Ich hatte Ihnen hier ja die Lärmquellen schon mal erläutert ungefähr, sozusagen was stattfinden kann. Wir haben natürlich als Erstes auch versucht, ob man insbesondere auch bei den lauten Phasen hier noch durch Lärmschutzmaßnahmen, auch bauliche Lärmschutzmaßnahmen, was gewinnen kann, nachdem wir sozusagen die betrieblichen Maßnahmen und auch den Geräteeinsatz schon, so weit es dem damaligen Stand entspricht jedenfalls, optimiert hatten. Geprüft wurde hier auch eine 4 m Lärmschutzwand auf dem Damm entlang der Westseite des Damms, um sozusagen die Geräuschquellen hier abzuschirmen. Das hat dann auch, ich sage jetzt mal, ein bisschen was gebracht, aber auch nur in etwa 10 bis 20 % der Lastfälle, also wirklich nur für kleine Zeiträume, wo wirklich hier im Schutz der Lärm-

Wortprotokoll über den Erörterungstermin am 11.05.2016

schutzwände dann Arbeiten stattfinden. Was Sie kaum mit einer Lärmschutzwand auf dem Wall hier abschirmen können, sind dann natürlich die Arbeiten, die hier oben am Brückenkopf stattfinden oder auch hier auf dem gegenüberliegenden Gelände. Die Arbeiten auf dem Kanal können Sie durch eine Lärmschutzwand hier oben natürlich auch nicht abschirmen. Also es sind nur gewisse wenige Lastfälle, wo hier maßgeblich was eingetragen wurde, damit so eine Lärmschutzwand gemacht werden kann. Die Lärmschutzwand haben wir deswegen auch im Hinblick auf die Kosten für die Errichtung dieser Lärmschutzwand dann als nicht angemessen angesehen. So eine Lärmschutzwand temporär hinzustellen – es gibt natürlich so aufblasbare Lärmschutzwände, wie sie auch im Baustellenbereich gemacht werden, das können Sie ebenerdig, wenn sie windgeschützt sind, machen. Sie können es aber nicht hier am Kanal irgendwie in der Höhe, sondern Sie müssen eine wirkliche Verankerung der Sachen auch haben. Und das würde dann bedeuten, dass Sie eine richtig massive Lärmschutzwand auch hinstellen, zumindest die Verankerungspfähle, und hätten dann natürlich noch zusätzliche Rammarbeiten, um diese Verankerung herzustellen an der Stelle. Also Sie würden dann auch wieder da für geringe Minderungswirkung zusätzlichen Lärm erzeugen und letztlich auch erhebliche Kosten für den Steuerzahler sozusagen auferlegen an der Stelle, ohne dass jetzt wirklich eine große Schutzwirkung über längere Zeiträume auch wirklich zu erwarten wäre.

Wir haben dann noch mal geprüft, ob jetzt hier irgendwie eine Lärmschutzwand in dem Bereich möglich wäre. Das ist natürlich auch nur beschränkt möglich, denn wir haben hier den Bauanleger, sodass man dann auch die Geräusche, die hier stattfinden, nicht abschirmen kann. Wir können natürlich auch hier bei den Uferböschungsarbeiten keinen Lärmschutz irgendwie machen, den können wir nicht aufs Wasser stellen. Also von daher – und wie ich schon sagte, hier oben haben wir eben auch Quellen, die sehr hoch liegen, die hier von oben sozusagen aufs Wohngebiet runterschallen. Und solange Sie auch immer eine Sichtbeziehung vom Immissionsort auf die Quellen haben, können Sie auch praktisch keine Abschirmung machen. Sie müssten sozusagen eine Lärmschutzwand so hoch machen, dass Sie auch die Sichtbeziehung behindern. Können Sie sich vorstellen, wie hoch die Lärmschutzwand hier beispielsweise am Kanal werden müsste, damit Sie auch von Ihrem Häuschen sozusagen dann die Quellen nicht mehr sehen. Also das ist einfach baulich kaum möglich, da irgendwie einen vernünftigen Lärmschutz zu machen. Deswegen geht es nur über diese betrieblichen Maßnahmen und natürlich die Bauverfahren, die so weit wie möglich dann mit lärmarmen Bauverfahren gemacht werden sollten. So weit noch die ergänzenden Ausführungen.

Herr Bösch, Verhandlungsleiter: Ich hätte noch eine Verständnisfrage. Erst mal bei diesen Tabellen, die Sie dort gezeigt haben mit den Lastfällen, das ist ja erst mal so, nicht etwa die Tage sind 0 bis 150, sondern die verschiedenen Lastfälle. Da kann man natürlich jetzt ohne nähere Hintergrundkenntnisse nicht wissen, wie lange denn ein Lastfall eigentlich dauert. Können Sie da vielleicht noch mal exemplarisch, ich sage mal, die schlimmsten Lastfälle rausgreifen und sagen, wie lange das jeweils dauert. Und dann würde mich von Ihnen oder von Herrn Janßen noch mal interessieren diese Sperrzeit, die hatten wir schon häufiger mal angesprochen. Also die, wo auf jeden Fall durchgehend gearbeitet werden muss quasi, was das in dem Sinne eigentlich genau beinhaltet.

Herr Dr. Burandt, LAiRM Consult: Ich habe vorhin schon drauf hingewiesen, also die Lastfälle können durchaus mal kurzzeitig eine Woche nur umfassen, können aber auch mal, wenn immer die gleichen Rammarbeiten an der gleichen Stelle an der Uferböschung Nord zum Beispiel stattfinden, auch mal sechs Wochen umfassen. Also das variiert an der Stelle. Wir haben dann auch mal ausgewertet jetzt für diese Phase die Phasen, die Bauzeiten, wie lange überhaupt jetzt die Phasen sind, wo 70 dB(A) tags erreicht werden. Und da kommen wir mit der Ausnahme von Immissionsort 1, der ist etwas länger betroffen, aber an den anderen Immissionsorten auf maximal sechs Wochen während der gesamten Bauphase. Bei 60 dB(A) nachts sieht es ein bisschen länger aus, solange wir eben auch noch die Kanalausbauarbeiten sozusagen im Nachtschichtbetrieb drin haben, wie das in dem Gutachten ausgewertet wurde. Da kämen wir dann in der Tat auf ungefähr bis zu 15 Wochen, wo diese 60 dB(A) überschritten werden. Das wird sich aber dramatisch reduzieren, wenn wir den Kanalausbau nicht mehr drin haben in der Nachtarbeit, dann würde man nur noch bei zwei, drei oder einer Woche irgendwie so liegen. Das müsste man dann im Detail noch mal prüfen.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Und ansonsten wären diese Spitzen dann auch quasi in dieser Sperrzeit wahrscheinlich drin, wenn es gar nicht anders geht als nachts zu bauen.

Herr Dr. Burandt, LAiRM Consult: Ja, wenn dann wirklich sich die Nachtarbeit auf diese viereinhalb Monate bezieht, dann wären das eine oder zwei Wochen innerhalb dieser Zeit.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Vielleicht, Herr Janßen, können wir ein, zwei Worte sagen, was genau in diesen 130 Tagen, oder was es war, gemacht werden kann.

Herr Janßen, TdV: Also zunächst erst mal vielen, vielen Dank, Herr Dr. Burandt. Dann muss ich relativieren, also dann kann ich nicht schlicht von einer Verdoppelung der Bauzeiten ausgehen, weil es dann eben auch in den Nachtzeiten, das habe ich bei meiner Aussage nicht berücksichtigt, auch Zeiten gibt, die nicht so lärmintensiv sind. Es gibt auch im Zweischichtbetrieb Tätigkeiten, die nicht gegen den Immissionsschutz verstoßen. Und wenn man die reinen Zeiten nimmt, wenn man die reinen Zeiten der hohen Belastung rausnimmt, dann verdoppeln sich diese Zeiten, die Herr Dr. Burandt genannt hat. 15 Wochen während des Kanalausbaus würden sich dann auf 30 Wochen verdoppeln zuzüglich sechs Wochen während dieser kritischen Gleisbaustellen, die sich dann verdoppeln würden.

So, eine andere Fragestellung ist, das kann man hier sehen, wir haben viereinhalb Monate Vollsperrung – am besten Immissionsort 1 nachts – die wir benötigen, und in diesen viereinhalb Monaten müssen wir tatsächlich im Dreischichtbetrieb arbeiten. Das heißt, das hat unterschiedliche Gründe, also wir ersetzen die Brücke in der vorhandenen Trasse, wir haben ein maximal mögliches Zeitfenster aus Artenschutzgründen, nämlich viereinhalb Monate, 130 Tage, und wir haben mit der Deutschen Bahn AG nach zähen Verhandlungen vereinbart, dass wir diese Trasse über viereinhalb Monate sperren dürfen, nämlich genau über diese Zeit, um in der Zeit diesen Überbau dort zu ersetzen. Und das sind diese Lastfälle zwischen 70 und 85 ungefähr, die Sie hier unten an der Tafel sehen, zwischen 70 und 85. Und in diesen Phasen gibt es einzelne Phasen, an denen die Immissionswerte überschritten werden. Also es gibt einen Dreischichtbetrieb, das sind Stahlbauarbeiten, bei diesen Stahlbauarbeiten ist es so, dass viel geschweißt wird. Das sind Zischgeräusche, wie man sieht, die hier aber unter den Umgebungspegeln liegen. Es gibt Maschinengeräusche von Hebewerkzeugen usw. und so fort, aber es gibt eben einige Spitzen, bei denen bis auf 65 dB nachts über-

schritten wird. Und das werden maßgeblich die Zeiten sein, in denen praktisch die großen Brückensegmente eingehoben werden und so, und das sind wenige Tage hinterher. Die Spitzen, die die braune Linie überschreiten. Also die viereinhalb Monate Vollsperrung sind zwischen Lastfall 70 und 85 etwa, viereinhalb Monate Dreischichtbetrieb, und da kann auch nicht drauf verzichtet werden.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Danke für die Erläuterung. Dann ist es also so, man könnte, wenn man jetzt nur das sieht, ja denken, das sind ja nur einzelne Spitzen, aber diese Spitze ist tatsächlich recht lang im Zeitraum, weil sie nur den Lastfall halt beschreibt. Und weiter rechts, das war der Kanalausbau, oder was war das?

Herr Janßen, TdV: Weiter rechts ist der Kanalausbau, genau. 120, 130, diese Lastfälle ist Kanalausbau. Im Bereich des Kanalausbaus werden wir auf jeden Fall prüfen, wie da auf einen Zweischichtbetrieb verzichtet werden kann. Da ist es auch so, dass eine Bauzeitverlängerung im Grunde genommen sich natürlich zu Ungunsten derjenigen auswirkt, die für Freizeitnutzung etc. den Nord-Ostsee-Kanal nutzen wollen. Ansonsten ist es ja eher unkritisch. Also es wird natürlich nicht als Fernradwanderweg genutzt werden können. Man kann dort nicht reiten, man kann da nicht spazieren gehen, wenn sich die Bauzeit verlängert. Aber da ist es leicht möglich. Innerhalb dieser viereinhalb Monate können wir nicht auf eine Nacharbeit verzichten.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Eine Frage habe ich auch noch mal. Ist dann irgendwie vorgesehen, während der Baumaßnahmen den Lärm zu messen?

Herr Janßen, TdV: Also ich halte es für unkritisch, den Lärm zu messen. Das kann man machen, na klar.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Ich glaube, die Frage ist auch eher dahingehend quasi, wenn wir denn irgendwann doch dazu kommen müssen, dass über einen längeren Zeitraum solche Überschreitungen doch vorliegen, dass vielleicht doch Entschädigungsansprüche bestehen könnten, dann muss ja irgendwie ermittelt werden quasi, wie hoch denn die Werte sind. Man kann ja schwerlich wahrscheinlich rein von diesen, ich sage mal, in Führungszeichen fiktiven Annahmen des Lärmgutachtens ausgehen. Herr Dr. Burandt sagte ja selbst, eventuell ändert sich am Geräteeinsatz doch was, oder Sie drehen die Spundwände ein und hämmern sie nicht. Das muss ja irgendwie bewerkstelligt sein, was weiß ich, über einen, wie soll ich sagen, Lärmbeauftragten oder sonst was, wo man dann eben sich als Anwohner dran wenden kann oder entsprechend auch Feststellungen trifft, wie laut es denn tatsächlich da nun ist, und was uns dann auch in die mögliche Lage versetzt, eventuell auch Entschädigungen festsetzen zu können, wenn es denn notwendig sein sollte.

Herr Janßen, TdV: Also ich meine, ein praktikables Vorgehen in dem Fall ist tatsächlich, dass man – also es wird so sein, dass wir eine prognostizierte Gerätetechnologie vorsehen, und es wird so sein, dass der Markt uns was anbieten wird, was unter Umständen davon abweicht, uns aber zusichern wird, dass das leiser ist. Und es wird unsere Pflicht sein zu überprüfen, ob das Gerät, das er eingesetzt hat, auch wirklich leiser ist. Ich als Auftraggebervertreter muss mich drauf verlassen, dass die Prognosen von Herrn Dr. Burandt richtig sind, und wenn es dann so ist, dass das eingesetzte Gerät desjenigen, der dort baut, nicht leiser ist als das, was wir prognostiziert haben und es zu Lärmüberschreitungen kommt, dann muss der Auftragnehmer das Gerät beschaffen, das wir ausgeschrieben haben, damit

es eben nicht zu Lärmüberschreitungen kommt. Und genau das ist die Aufgabe von Herrn Dr. Burandt, auf Grundlage unserer Planungen zu überprüfen, ob unsere Gerätetechnologie diese Werte einhält. Und wenn die Werte überschritten werden im Ist-Zustand, dann muss für einen Ausgleich gesorgt werden für die Überschreitungen, die wir jetzt haben. Also so wäre unsere Vorgehensweise. Wir würden nach Gutachten vorgehen, würden die Tage auszählen und würden für diese Tage in einen Geldersatz gehen, also würden Ersatzleistung geben.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Ich glaube, Herr Dr. Burandt wollte noch was ergänzen.

Herr Dr. Burandt, LAiRM Consult: Ich wollte hier noch mal eine kurze Ergänzung machen. Das ist alles richtig, was Herr Janßen gesagt hatte, insbesondere auch wenn die Geräte wirklich den Vorgaben entsprechen, wie sie im Lärmgutachten angesetzt worden sind. Dann ist davon auszugehen, dass letztlich auch die tatsächlich gemessenen Immissionen niedriger ausfallen werden oder vergleichbar ausfallen werden wie im Schallgutachten berechnet. Die Schallausbreitungsrechnung wurde nach der ISO 9613 Teil 2 gemacht. Da wird in der Regel davon ausgegangen, dass wir eine Mitwindsituation haben, das heißt, der Wind bläst immer von der Quelle zum Immissionspunkt, unabhängig von der tatsächlichen Windrichtungsverteilung. Das heißt, Sie haben da schon mal eine ungünstige meteorologische Situation, die immer vorliegt. Also wenn wir uns Suchsdorf zum Beispiel angucken, das wäre dann immer, wenn man hier die Lage noch mal sieht, bezüglich dieser Quelle, auf diesen Punkt würde der Wind von hier kommen, aber gleichzeitig, am gleichen Tag würde der Wind bezüglich dieser Quelle von hier kommen. Das ist natürlich unrealistisch, aber das ist eine Rechnung zur sicheren Seite. Man kann dann auch noch eine meteorologische Korrektur einrechnen, wo man eine Windrosenverteilung übers Jahr gerechnet mit einrechnet. Das haben wir gemacht, aber der Effekt im Jahresmittel ist gering. Das bringt nur – ich habe das hier mal mit dargestellt, Sie sehen hier die zwei Kurven, hier ist es ganz gut zu sehen, eine dunkelblaue Kurve, das ist ohne eine Meteorologiekorrektur, und dieses Hellblaue mit, das bringt hier nur etwa 1 bis 2 dB Unterschied. Das ist im Jahresmittel relativ wenig. Aber wenn ich dann einen Tag habe und einen konkreten Tag habe, ich stelle hier ein Mikrofon hin und die arbeiten jetzt hier überall und der Wind kommt jetzt von Osten, dann werde ich im Wesentlichen natürlich die Quellen hören, die hier in der Windrichtung liegen. Wenn ich dann aber beispielsweise einen Wind habe, der von Norden kommt, dann werde ich auch die sehr gut hören. Und wenn ich allerdings einen Wind habe, der überwiegend natürlich in Kiel eben auch aus Südwesten kommt, dann werde ich in der Regel – gut, hier wird sich das vielleicht nicht so bemerkbar machen, der Windeinfluss, weil hier relativ dicht dieser Immissionspunkt dran ist, aber je weiter ich von der Quelle weg bin, desto größer ist der Einfluss des Windes. Dann trägt der Wind sozusagen den Schall hier auch aus dem Wohngebiet raus, sodass hier eigentlich deutlich niedrigere Pegel an den Tagen zu erwarten sind, wo wir Südwestwindwetterlage haben. Also von daher gehe ich nicht davon aus, sofern die Geräte und die Bauverfahren usw. mit den Ansätzen der Lärmuntersuchung zusammenpassen, dass wir dann sozusagen bei der tatsächlichen Messung in der Regel dann niedrigere Pegel haben. Es kann immer mal tageszeitliche Schwankungen geben, wo man mal besonders laute Bauphasen hat, aber es wird ja auch dann da immer der Tagesmittelwert auch in der AVV Baulärm sozusagen bewertet dann an der Stelle.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Also wenn ich das richtig verstehe, haben Sie in Ihrem Gutachten den Worst Case abgebildet, also den denkbar schlimmsten Fall. Ja, also wir werden dann eben zu prüfen haben, ob wir im Beschluss Arbeitszeitenbeschränkungen anordnen, also außerhalb der viereinhalb Monate, wenn ich das jetzt so richtig verstanden habe, die sind ja schon zwingend, also die brauchen Sie, um das einhalten zu können, das ist auch nachvollziehbar. Aber darüber hinaus ist das eben eine Möglichkeit, ein Nachtarbeitsverbot dann anzuordnen. Das werden wir prüfen und eben auch Entschädigungsansprüche, denn wenn in diesen viereinhalb Monaten natürlich die Richtwerte überschritten werden und wir Lärm im gesundheitsgefährdenden Bereich haben, dann bestehen natürlich Entschädigungsansprüche. Aber das werden wir prüfen und dann eben auch im Beschluss regeln. Ich würde die Möglichkeit für Fragen eröffnen, wenn da Fragen bestehen. Ja, Herr Radbruch.

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Meine Frage geht dahin, an wie viel Tagen gebaut werden soll, im Zweischichtbetrieb und auch im Dreischichtbetrieb, ob auch an den Wochenenden gebaut wird oder eine Fünftagewoche im Zweischichtbetrieb vorgesehen. Und im Dreischichtbetrieb, ob da dann auch am Wochenende gebaut wird.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Da würde ich Herrn Janßen gleich das Wort erteilen, wie es bisher vorgesehen. Ja, so wie es bisher in den Planunterlagen vorgesehen ist, heißt das ja nicht, dass wir das dann auch so genehmigen. Also das würden wir ja auf jeden Fall dann noch mal prüfen, ob das dann so machbar ist. Aber vielleicht kann Herr Janßen erst mal erläutern, wie es bisher geplant ist.

Herr Janßen, TdV: Also keine Wochenendarbeit und keine Arbeit an Feiertagen. Also samstags und sonntags wird nicht gearbeitet, und es wird von Montag bis Freitag gearbeitet. Das ist vorgesehen.

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Aber in den 130 Tagen?

Herr Janßen, TdV: In den 130 Tagen wird auch am Wochenende gearbeitet werden, das ist eine extrem knappe Zeit zur Errichtung eines Großbauwerkes, und da werden wir nicht umhin kommen. Und die viereinhalb Monate liegen ja in den Sommermonaten, das heißt, über die Sommerferien erhoffen wir uns Effekte daraus, dass es eine Urlaubszeit gibt, in der die Menschen sowieso praktisch im Urlaub sind. Da ist es so. Aber in den viereinhalb Monaten wird rund um die Uhr gearbeitet.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Gibt es weitere Fragen, Anmerkungen, Ergänzungen?

Einwenderin: Ich hatte dazu ja auch geschrieben, und das hatten Sie eingangs ja auch ein bisschen zusammengefasst, wir haben zwei Kinder im schulpflichtigen Alter, unser Sohn wird dann, wenn ich das so richtig sehe, mitten in der Abiturprüfung stecken. Ich denke mal, dass es trotz dieser Aussicht, dass es sich um einzelne Tage handeln wird, sich doch belastend auf die Kinder auswirkt. Gibt es die Möglichkeit, dass man im Vorwege Informationen bekommt, Sie können ja die Bauzeiten viel besser einschätzen als wir, dass man im Vorwege rechtzeitig eine Information bekommt, wann es zu Lärmspitzen kommt, dass man dann vielleicht entweder doch ein Hotel angeboten bekommt oder selbst Ausweichmöglichkeiten prüfen kann? Wie läuft so was ab?

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Da würde ich gleich Herrn Janßen das Wort erteilen.

Herr Janßen, TdV: Das ist auf jeden Fall geplant, dass wir die Baußmaßnahmen mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleiten, und die intensive Öffentlichkeitsarbeit hat in erster Linie das Ziel, die Anwohner darüber zu informieren, wann es zu Belästigungen kommen wird. Also das ist unsere Pflicht, das müssen wir auch tun. Das kann ich zusagen.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Das nehmen wir dann so als Zusage des TdV mit. Ansonsten ist es aber auch üblich, solche rechtzeitigen Bekanntmachungen auch im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, also dass die betroffenen Anwohner auf jeden Fall rechtzeitig wissen, wann jetzt wirklich laute Baumaßnahmen stattfinden. Das sollten sie mitbekommen. Noch eine Frage?

Einwenderin: In den Unterlagen ist ja auch die Rede davon, dass im Ernstfall dann den Familien eine Hotelunterbringung angeboten werden soll. Wie läuft das ab? Würde dann erwartet werden, dass die Familien auf Sie zukommen und sagen, wir ertragen es nicht oder die Kinder haben Lernbeeinträchtigungen? Kann man dann solche Hotellösung selber wählen, zum Beispiel dass man in die Nähe der Schulen dann geht, damit die Kinder einen möglichst kurzen Weg haben? Wie läuft das ab?

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Das fällt unter das Stichwort Entschädigungsanspruch. Darüber müssen wir uns eben noch Gedanken machen, wie wir tatsächlich damit umgehen. Die Frage haben wir uns auch gestellt, wie man das dann praktisch umsetzt mit den Hotelübernachtungen, weil es ja doch eine Vielzahl von Anwohnern einfach dann auch ist, die dann unterzubringen wäre. Also das ist dann noch zu prüfen. Aber vielleicht kann Herr Janßen dazu noch ergänzen, wie Sie sich das vorgestellt haben.

Herr Janßen, TdV: Also das Thema Hotelübernachtung ist so eine Sache, vielleicht hätten wir es besser in Häkchen setzen sollen. Also die Praxis zeigt, das ist aber wirklich so, die Praxis zeigt, wir zählen praktisch die Tage aus, bei denen es Lärmüberschreitungen gibt, bei denen es berechnete, prognostizierte Lärmüberschreitungen gibt, die in den gesundheitsgefährdenden Bereich gehen, also über 70 dB am Tag und 60 dB nachts. Diese Tage werden ausgezählt anhand unseres Plans und anhand der Immissionsorte, und dann wird im Grunde genommen eine Geldsumme zur Verfügung gestellt, die einer durchschnittlichen Hotelübernachtung entspricht. Und die Erfahrung zeigt, dass alle 500 Euro einstecken oder 1000 Euro einstecken und niemand ins Hotel geht. Und wenn Sie natürlich ins Hotel gehen können, dann ist Ihnen das freigestellt. Das zeigt die Erfahrung. Also wir sehen es auch gerade so bei den intensiven Arbeiten an der Brücke, ich verspreche Ihnen, Ihr Sohn wird an der Brücke stehen und nachts zugucken, wie wir dieses Riesending reinheben, der wird nicht in ein Hotel gehen.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: War vielleicht ein bisschen flapsig formuliert, aber an sich ist das ja eine ganz praktikable Lösung, wenn die Bewohner dann auch rechtzeitig wissen, wann diese Spitzen eintreten und sich dann entscheiden können, ob sie sich selbst eine Ausweichmöglichkeit suchen, wenn sie dann die finanziellen Mittel dafür bekommen. Weitere Fragen? Das ist, wie ich sehe, nicht der Fall. Zum Verkehrslärm haben wir auch schon Ausführungen von Herrn Dr. Burandt ja gehört. Dazu gab es auch eine private Einwendung, dass einfach höherer Verkehrslärm befürchtet wird. Also prognostiziert ist das

nicht. Herr Dr. Burandt hat dargestellt, dass es eher leiser wird. Gibt es dazu noch Anmerkungen oder Ergänzungen? Ist auch nicht der Fall. Dann hätte ich unter dem Stichwort Immissionen noch Staub als Stichwort, das ist eben auch eingewandt worden, dass Anwohner Staubimmissionen befürchten, und würde da auch dem TdV noch mal das Wort erteilen, um das zu beantworten.

Herr Janßen, TdV: Zu den Staubimmissionen ist vorgesehen, dass die Straßen regelmäßig benässt und auch gereinigt werden. Also das Problem tritt ja vornehmlich während der Sommermonate auf, und da wird mit ausgeschrieben, dass die praktisch benässt werden und gekehrt werden. Und das muss, je nach Bedarf, täglich gemacht werden. Also wenn es regnet, muss man es natürlich nicht machen. Aber das muss gemacht werden, das wird mit ausgeschrieben.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Vielen Dank. Wenn es dazu keine weiteren Anmerkungen oder Ergänzungen gibt, zum Thema Immissionen, dann schließe ich diesen Punkt und übergebe wieder an meinen Kollegen Herrn Böschen.

II.4 Freizeit- und Erholungsnutzung

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Danke schön. Bin ich jetzt doch schneller dran als ich gedacht hatte. Wir machen dann weiter mit TOP 4 Freizeit- und Erholungsnutzung. Da erreichten uns von der Landeshauptstadt Kiel verschiedene Einwendungen, die werden wir dann sicherlich morgen vielleicht noch mal mit denen auch besprechen können, aber im Prinzip sind das Sachen, die halt von Anwohnern und auch von den hier anwesenden Gemeindevertretern vorgebracht worden sind, dass eben nicht verkannt werden darf, dass die, ich sage mal, die Betriebswege am Nord-Ostsee-Kanal ja eine hohe Erholungs- und Freizeitfunktion haben, die natürlich für einen beträchtlichen Zeitraum verloren geht, und man sollte da halt entsprechende Möglichkeiten schaffen, dass man halt umgeleitet wird. Und natürlich sollten auch entsprechend die neuen Wege dann wieder zur Verfügung gestellt werden. Das war eine ganz grobe Zusammenfassung dieses Themas. Gleichzeitig wurde dann auch gefordert, vielleicht Beobachtungspositionen einzurichten. Und ich glaube, von der Reiterei ist heute keiner anwesend, aber auch die Nutzung der Wege für Reiterei wurde halt angesprochen. Das können wir in diesem Fall, da keine der Personen anwesend ist, vielleicht nicht ganz so intensiv angehen, aber dass Sie vielleicht einfach mal jetzt vom TdV aus darauf eingehen quasi, wie die Beeinträchtigungen jetzt aussehen werden und wie Sie insbesondere beabsichtigen, während der Bauzeit halt eine Umleitung sozusagen auszuschildern, wie das erfolgen soll und wie die spätere Nutzbarkeit Ihrer neuen Betriebswege aussehen soll.

Herr Seppmann, TdV: Dazu habe ich ein paar Folien vorbereitet, und zwar ist hier noch mal die Gesamtsituation dargestellt mit den Betriebswegen hier, Nord- und Südseite in den Uferbereichen und den höher gelegenen Betriebswegen, hier ein bisschen schwer zu sehen, sieht man gleich noch mal besser auf der nächsten Folie. Das ist jetzt die Situation auf der Südseite, die Böschungssituation, wo die Betriebswege hier im Bestand und hier der neu geplante und der obere Betriebsweg hier im Bestand, der auch da wieder hergestellt wird, die im Schnitt, also Brückenlängsschnitt quasi und in der Draufsicht auf der rechten Darstellung zu sehen sind. Vielleicht vorweg zur Erläuterung, warum die Betriebswege Betriebswege heißen. Die sind auf dem Gelände der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Es gibt einen Gestattungsvertrag zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Landeshaupt-

stadt Kiel, die halt die Nutzung zu Freizeit- und Erholungszwecken, also für Fuß- und Radwegverkehr, Tourismus gestattet. Vorrang haben allerdings immer der Betrieb und die Unterhaltung des Kanals. Das ist die rechtliche Situation.

Hier in diesem Schnitt kann man einmal ganz gut darstellen, dass es verschiedene Bauphasen gibt. Und die ersten Bauphasen werden sein, diese Gründungskörper hier einzubringen. Das sieht hier relativ moderat aus, ist aber in Wirklichkeit ein – na ja, man kann es als Stahlbetondübel auffassen, der 8 m im Durchmesser hat, das sind diese Kreise hier, der und der, und aus einem Ring aus 1 m im Durchmesser bestehenden Stahlbetonbohrpfählen besteht, die halt zu einem Ring geschlossen werden und Absatztiefen bis zu 30 m haben. Diese Ringe werden dann hinterher ausgebaggert und mit Beton verfüllt. So, das kann man sich vorstellen, dass, wenn hier die Bauarbeiten dazu stattfinden, das wird mit so geführten Großbohrpfahlgeräten ausgeführt, und diese Absatztiefe 30 m ist, dann wird da mit schwersten Gerätschaften hantiert. Und was wir prüfen wollen, ist, ob diese Bauphase, in der hier diese Körper hergestellt werden, zulässt, dass hier unten der Weg weiter passierbar bleibt. Das sind einfach Sicherheitsabwägungen, also wird in den weiteren Bauphasen geprüft und aus Sicherheitsaspekten mitberücksichtigt.

Auf der Nordseite sieht es so aus, ähnliches Szenario. Hier unten haben wir Baumaßnahmen, hier haben wir Baumaßnahmen. Wird genauso geprüft, ob bei Baumaßnahmen hier oben man sich vorstellen kann, dass hier unten – hier ist der bestehende Betriebsweg, dass der weiterhin passierbar bleiben kann. Man könnte sich da vorstellen, eine Schutzzeinhäutung mit entsprechender Anprallsicherheit vorzusehen. Und hier ist die Situation, dass der bestehende Betriebsweg hier vor dem Widerlager, was hier in Blau angedeutet ist, verläuft und hinterher hier oben der Verlauf sein wird. Das hier ist eine Straße, die im Moment noch nicht besteht. Das hier ist, sieht man noch ganz leicht angedeutet, die Böschung vor dem Widerlager der B76-II-Brücke. Da wird quasi eine Baustraße eingebaut, die hier nachher langführt und auch dann im Endzustand als Betriebsweg wieder aufgenommen werden soll und hier oben dann an den Weg angeschlossen wird, sodass auch auf der Nordseite diese Wegebeziehung hergestellt werden kann. Hier ist das, hier ist die Baustraße, dann kann man hier diesen jetzt schon bestehenden Weg quasi durchgehend nutzen. Auf der Südseite änderten sich die Wegebeziehungen grundsätzlich nicht, also hier wird der untere Betriebsweg neu gebaut und hier an den Bestand wieder angeschlossen. Und auf der oberen Ebene genauso.

Zu der Einwendung Aussichtsplattform haben wir uns überlegt, dass hier diese Stelle eine gute Einsehbarkeit der kompletten Baumaßnahme bietet und auch entsprechend hoch gelegen ist. Also wir könnten uns vorstellen, da so einen Info-Point aufzubauen, von dem man halt die Baumaßnahme betrachten kann und auch einen Container aufstellen kann mit entsprechenden Informationen.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Ich denke, dass das darunter gefasst war, würde ich sagen.

Herr Seppmann, TdV: Okay, also wenn ich zu viel erzähle –

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Nein, nein, erzählen Sie ruhig.

Herr Seppmann, TdV: Gut, diese Einwendung der Reiter, ich kann da ganz kurz drauf eingehen, auch wenn die jetzt nicht da sind.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Ansonsten würde ich dann – es sei denn, es besteht großes Interesse hier bei den Teilnehmern, davon ausgehen, dass das morgen sonst auch noch mal Thema werden könnte. Von daher könnten wir das dann sicherlich vertiefen, dass wir dann da auch noch mal die Informationen bekommen. Oder besteht Ihrerseits da noch Interesse? Nein, das ist nicht der Fall. Ich glaube, dann können wir es erst mal dabei bewenden lassen. Und dann hatten wir eine Wortmeldung hier von Herrn Lubahn.

Herr Lubahn (Gemeinde Neuwittenbek): Das bezieht sich nicht unbedingt auf die Baustelle, sondern wir im Bereich Neuwittenbek haben also Verbotsschilder für Reiter an den Zuwegungen zum Kanal. Das sind Gehwege, und da stehen Reiterverbotsschilder. Dann weiß ich nicht, was die da sollen, wenn hier dafür gesorgt wird, dass da geritten werden darf. Das verstehe ich jetzt im Moment nicht.

Herr Seppmann, TdV: Ich kann ja jetzt vielleicht doch noch mal auf diese Darstellung hier eingehen, und zwar ist das hier eine Veröffentlichung der Stadt Kiel, in der dargestellt ist diese Reitwegesituation, also als anerkannte Reitwege im Bereich Projensdorf. Dieses Stück ist sozusagen das einzige, was mit unserer Baumaßnahme in dieser Ersterschließungstrasse kollidiert.

Herr Lubahn (Gemeinde Neuwittenbek): Ja gut, dann gibt es da ein Reiternetz. Bei uns gibt es das ja nicht. Aber es stehen Verbotsschilder. Aus meiner Sicht könnten diese Verbotsschilder auch weg, weil die reiten ja trotzdem da.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Okay, das ist dann eine andere Frage. Bestehen sonst von Ihrer Seite noch Fragen zum Thema Freizeit und Erholung? Offenbar nicht. Dann schließe ich auch diesen Tagesordnungspunkt, und dann gehen wir über zum Punkt 5.

II.5 Bauzeitliche Verkehrsführung

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Buspendelverkehr, den wir schon mal angesprochen haben, Infrastruktur, Versorgungsleitungen. Ich beginne dort mal mit dem Buspendelverkehr. Da wurde eingewandt, dass für den Pendelverkehr sicherzustellen sei, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit mit Fahrradmitnahme und eine kurze Taktzeit über 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche eingehalten werden sollte. An Werktagen wird eine Taktung von dreißig Minuten gefordert zwischen 6 und 18 Uhr und an Feiertagen mindestens dreißig Minuten zwischen 9 und 18 Uhr. Die Gemeinde hat dann noch dazu angeregt, dass hinsichtlich des Buspendelverkehrs gefordert wird, dass eine sichere Halte- und Wendemöglichkeit in Levensau erfolgte. Ebenfalls seien Beleuchtung und ein Wartehäuschen zu errichten und zu prüfen, ob die Fahrt alternativ auch über Neuwittenbek erfolgen könne. Dort sei eine Wendemöglichkeit am Ehrenmal gegeben, und Fahrgäste könnten dort ebenfalls aufgenommen werden. Weitere Fahrgäste könnten dann in Altwittenbek zusteigen. Der geplante Wendepunkt könnte somit entfallen und die vorhandenen Bushaltestellen genutzt werden. Auch für Fahrräder müssten halt Unterstellmöglichkeiten geschaffen werden. Und dann wird schließlich noch angemerkt, dass für die Buslinie Kiel-Flensburg ein Verkehrsplan für die Durchführung der Baumaßnahme fehle und geprüft werden sollte, ob diese Linie nicht ebenfalls über Neuwittenbek fahren könne. Eine Wendemöglichkeit in Levensau ohne Wende-

hammer sei jedenfalls nicht umsetzbar. Und dann sollte noch geprüft werden, ob der Schienenverkehr während der Baumaßnahme bis zum Bahnhofpunkt Neuwittenbek-Suchsdorf aufrechterhalten werden könne. Das wurde in etwa zu diesem Themenkomplex eingewandt. Wir haben da heute Vormittag schon mal etwas drüber gesprochen unter dem Thema Beweissicherung. Da würde ich Sie jetzt noch mal bitten, wie Ihre Vorstellung jetzt darüber aussieht, wie der Buspendelverkehr in der Sperrzeit aussehen soll.

Herr Janßen, TdV: Die Planung dazu hat Herr Peer Hansen vom Büro eds übernommen und wird das Konzept jetzt auch vorstellen. Weitere Anfügungen, ergänzende Anmerkungen werde ich hinterher noch machen.

Herr Hansen, eds-Planung: Also hier haben wir letztendlich noch einmal dargestellt, ich sage mal, Umleitungsstrecke nach Projensdorf vom Levensauer Gasthof, die ja hier dann erfolgen soll in diesen viereinhalb Monaten Vollsperrung, in denen es ja darum geht, eben auch die nicht motorisierten Verkehre, sprich Fahrradfahrer, Fußgänger auf die andere Seite zu bringen jeweils. Und noch einmal Ausschnitt Bauzeitenplan, das haben wir ja schon hinlänglich besprochen, dass diese viereinhalb Monate ja schlussendlich zwingend sind. Zu diesem sagt dann Herr Janßen noch mal was, da sind dann auch die Taktungen, wie sie derzeit vorgesehen sind. Ich stelle jetzt noch einmal vor, weil ja angeregt wurde, keine Wendemöglichkeit vorhanden, also es wurde hier untersucht, hier ist der Gasthof Levensau, „Schweinsgeige“, Wendekreisradius wurde gewählt ein Linienbus, bewusst auch, der hat nämlich außen 11,95, und ein Gelenkbus hätte 11,90, also ein Gelenkbus wäre kleiner. Also ist das der ungünstigste Fall eines Busses, der da fahren könnte. Das ist dann aus Fahrtrichtung hier kommend Richtung Felm auf der K24, Einmündung K90. Dann würden hier einmal zurückgebaut werden die Dreiecksinsel und der Tropfen. Es würde dann hier zur Kreuzung auch eine neue Insel vorgesehen werden. Und das Gelbe ist letztendlich die Schleppkurve, die so ein Bus fahren würde. Und es ist hier eben ersichtlich, dass das dort dann als Wendeanlage machbar wäre, da hier ja dann eh die Vollsperrung der K24 in diesen viereinhalb Monaten vorgesehen wäre. Entsprechende Ausstattung mit Haltehäuschen und Fahrradständern wäre dann eben dort auch noch mit unterzubringen. Man sieht ja, hier ist die Grenze, also diese Mauer, die da ist vor dem Levensauer Gasthof schlussendlich. Zu der Untersuchung von den Buslinien nach Neuwittenbek wollte Herr Janßen jetzt noch was sagen.

Herr Janßen, TdV: Wir haben folgende Varianten untersucht. Also das, was wir unseren Unterlagen zugrunde gelegt haben, ist ein Buspendelverkehr im 30-Minutentakt zwischen Gasthof Levensau und dem Rungholtplatz. Der 30-Minutentakt kommt dadurch zustande, dass natürlich die Fahrräder verstaute werden müssen und hinterher wieder rausgenommen werden müssen, und wir haben vorgesehen, dass es zwei Zwischenhalte gibt, und zwar gibt es einen Zwischenhalt hier oben am Schulzentrum, oder andersrum, wenn man aus Levensau kommt, gibt es einen Zwischenhalt hier unten an der Kreuzung Eckernförder Straße-Steenbeker Weg, um dort dann ja auch fußläufig zum Bus kommen zu können bzw. eventuell auch zum Bahnhof kommen zu können in Suchsdorf. Und hier unten am Schulzentrum soll es einen Zwischenhalt geben, und dann fährt der hier unten zum Rungholtplatz. Am Rungholtplatz gibt es dann eben den Turn-Around, und es können halt Fahrräder rausgetüdtelt werden, und dann fährt er wieder zurück. Also der Takt liegt bei 45 Minuten. Und in Kiel gibt es Anschluss an den ÖPNV, die Buslinien 41, 42, 61 und 62 stehen dort zur Verfügung.

Was wir vorhaben, ist, zwischen 6 und 18 Uhr den Verkehr laufen zu lassen. Die Zeiten ergeben sich aus dem Verkehrsgutachten, das Herr Hansen erstellt hat. Da zeigt sich nämlich, zu welchen Zeiten dort wirklich die Brücke genutzt wird, und zwar sind das ja Arbeitnehmer, die zur Arbeit fahren und dann eben abends wieder von der Arbeit zurückkommen, und es sind eben Schülerverkehre, die das dort hauptsächlich nutzen. Wir würden diesen Takt ausdünnen in der Zeit von 18 bis 24 Uhr auf einen einstündigen Takt. Und wir sehen auch, dass es einen Bedarf geben kann zum Beispiel während der Kieler Woche, dass man dann auch in die Nacht reinfahren muss. Das könnten wir an dieser Stelle auch anbieten, aber ein weiterer Verkehr in der Nacht ergibt sich einfach aus den Verkehrszahlen überhaupt nicht, dass es dort einen Bedarf gibt. Deshalb würden wir auch davon absehen wollen. Also Regelverkehr 30 Minuten zwischen 6 und 18 Uhr. Von 18 bis 24 Uhr im Stundentakt.

Was wir weiterhin geprüft haben, ist Neuwittenbek anzuschließen. Dabei ist es so, dass der Takt sich auf 45 Minuten verlängern würde. Das wäre für uns insofern eine hinnehmbare Situation, als dass der Kostenaufwand überschaubar ist und wir natürlich die Mehraufwendungen am Gasthof „Schweinsgeige“ bzw. am Gasthof Levensau nicht zu tragen haben für die Einrichtung weiterer Fahrradstellplätze und für die Umgestaltung dieser Einmündungsanlage, die hinterher wieder zurückgebaut werden müsste oder wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt werden müssten. Also gewissermaßen eine Win-Win-Situation, hat allerdings zur Folge, dass wir einen 45-Minutentakt fahren. Wir können uns aber vorstellen, dass der 45-Minutentakt auch eine gewisse Attraktivität hat, weil das ja ungefähr den Taktungen der Schulen entspricht. Also 90 Minuten Schulunterricht heute, oder wenn es noch in alter Form ist, sind es eben 45 Minuten, das heißt, das könnte durchaus eine attraktive Alternative sein. Das würden wir zumindest weiterhin intensiv prüfen, um so etwas umzusetzen. Verdichtung des Taktes würde bedeuten, dass man zwei zusätzliche Busse einsetzen muss. Dann hätte man einen 25- oder einen 22,5-Minutentakt. Das ist aber finanziell für uns hinterher nicht darstellbar. Das wäre das, was wir an dieser Stelle sagen können.

Ach so, eine Sache noch, mit der Autokraft haben wir gesprochen, die Autokraft hat ihre Fahrgastzahlen geprüft auf der Linie Eckernförde-Kiel. Da ist es so, dass sie schlicht und ergreifend den Halt hier unten ausfallen lassen und verlegen oben nach Rathmannsdorf, das heißt, man hat also einen gewissen Fußweg zu überbrücken, um dann zum Bus zu gelangen. Der Bus fährt dann über die B76. Da ist es so, dass auch die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Haltestelle eigentlich pro forma angefahren wird. Also da gibt es eigentlich niemanden, der zusteigt. Und wenn es dann mal jemanden gibt, dann wird er eingesammelt, aber das sind irgendwie sehr, sehr wenige Personen, sodass es die Autokraft durchaus für verträglich hält, wenn die Haltestelle verlegt wird zur Einmündung B76 oben.

Herr Bösch, Verhandlungsleiter: Vielen Dank, Herr Janßen. Mich würde jetzt mal interessieren, also ich finde, es klingt beides plausibel, das mit 30 Minuten klingt plausibel, das mit 45 Minuten klingt auch plausibel, das erspart Ihnen die Baumaßnahmen, und zusätzlich wird noch Neuwittenbek mit eingebunden, aber mich würde jetzt natürlich vielleicht die Meinung der Gemeinde selbst interessieren, wie sie eigentlich jetzt dazu steht, ob Herr Janßen, sage ich mal in Person, jetzt seine Planung insoweit anpassen muss. Denn wir müssen ja irgendetwas Konkretes haben, was wir planfeststellen, und das wäre sonst etwas offen. Aber vielleicht können Sie sich dazu einmal äußern, wie Ihre Meinung dazu ist.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Also ich würde es begrüßen, wenn Neuwittenbek angefahren wird, auch wenn wir dann den 45-Minutentakt haben, weil wir dann einfach aus dem Ort viel mehr abfischen, die sonst praktisch bis nach Levensau müssten und dort zu steigen würden. In dem Zusammenhang noch mal die Frage, wo sollte der Bus denn in Levensau halten? Vor der „Schweinsgeige“ oder an den jetzigen Bedarfshaltepunkten, nach Ihren Planungen, diese Zeichnung, wo dieser orangene Kreis dargestellt war?

Herr Janßen, TdV: Das ist auch mit der abgesprochen, also vor der „Schweinsgeige“ würde ein Halt eingerichtet. Das ist aber mit ihr besprochen worden. Ich entnehme Ihnen, also Sie würden es unterstützen, wenn wir nach Neuwittenbek fahren, dann würden wir an der regulären Bushaltestelle fahren, dann würden wir dort überhaupt keinen Umbau vorsehen. Ich sage auch dazu, der Vorteil ist, dass wir erwarten, wenn wir nach Neuwittenbek durchfahren, dass der Anteil der Fahrradfahrer, nämlich der Schüler, doch drastisch abnimmt. Es werden einfach die Leute mit dem Bus fahren.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Könnte passieren, ja.

Herr Janßen, TdV: Und insofern wird sich der Aufwand für eine zusätzliche Fahrradabstellanlage dort auf jeden Fall reduzieren.

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Und warum werden nicht die jetzigen Bedarfshaltestellen hinter dem Tunnel – die sind ja beleuchtet, die beiden Bushaltestellen, warum werden die nicht angefahren bei Ihrer Variante, sondern warum soll vor der „Schweinsgeige“ ein- und ausgestiegen werden? Das ist ja ein völlig unbeleuchteter Raum.

Herr Janßen, TdV: Also letztendlich ist es so, die **Frau Blase** findet es wohl attraktiv, wenn man da an die Bushaltestelle kommt und dann die vielen Leute wartend noch ein Eis –

Herr Johst (Gemeinde Neuwittenbek): Aber in dem Zusammenhang möchte ich dann anmerken, dass wir ja noch etwas von **Frau Blase** wollen. Vielleicht sollte man das mal einflechten. Könnte man dann ja einflechten.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Noch eine Wortmeldung da hinten.

Einwender: Ich bin Bürger der Gemeinde Neuwittenbek und eigentlich auch mit der Initiator für diese Geschichte mit der Buswendung. Und wenn ich das so sehe, ist der Verkehrsraum ja recht eng, wenn ich den Bus dort halten lassen will vor der „Schweinsgeige“. Und dort sollen die Bürger einsteigen, die Fahrräder sollen angehängt werden und und und. Also der Verkehrsraum ist recht eng da, denn nach wie vor ist ja Verkehr. Denn der ganze Verkehr, der nach Altwittenbek und Neuwittenbek raufgeht und von Neuwittenbek wieder in Richtung Kiel fährt, fährt an der „Schweinsgeige“ vorbei. Dafür ist der Raum viel zu eng, dass man da vorn noch mal – sie hat ja auch noch eine Mauer, vielleicht wird die weggerissen, ich weiß es nicht. Wenn sie jetzt sagt, gut, der Bus kann bis bei mir vor die Tür fahren, was ich nicht annehme, dann würde es wohl gehen. Aber wenn der Verkehrsraum nicht verändert wird, wie er jetzt ist, dann wird es dort nicht gehen. Sie können das da nicht beladen. Machen Sie das Bild noch mal hin da. Wenn Sie hier den Bus beladen wollen, das wird nichts. Denn hier, der gesamte Verkehr, der von hier rübergeht, der muss immer an dieser Bushaltestelle vorbei und geht dann durch den Tunnel und geht dann Richtung Kiel oder Eckernförde. Das ist so.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Ich glaube, es ist allen relativ klar geworden, was Sie damit sagen wollen. Also ich muss sagen, je mehr man sich damit beschäftigt, desto eher kommt man eigentlich auf den Gedanken, dass es nach Neuwittenbek sinnvoll sein könnte.

Einwender: Also noch mal, Sie können hier keinen Bus machen, das geht nicht. Wenn jetzt **Frau Blase** sagt, sie nimmt die Mauer weg, ...*(leider ohne Mikro)*..., was ich nicht glaube, aber der gesamte Verkehr – hier ist nach wie vor Verkehr und sehr viel, der muss immer an dem Bus vorbei. Also ist es doch ratsam, dass er die Haltestelle, die dahinter ist, anfährt und dort die Personen aufnimmt. Hinzukommt noch, Sie müssen mit einem zweiten Bus rechnen, der ja von Flensburg kommt, wenn die Haltestelle nicht verlegt wird. Es kann ja nun sein, dass der Flensburger Bus kommt und es kommt der Shuttlebus, wo sollen die beladen werden? Der Flensburger Bus hält hier hinten.

Herr Hansen, eds-Planung: Also es ist so, hier ist die Baustellenmarkierung gelb dargestellt, also gelb macht man ja meistens, das ist ja bekannt, Baustellenmarkierungen, hier sind die zwei Fahrstreifen. Die sind dort vorhanden, und es ist definitiv der Platz da. Das ist eine Schleppkurve, die dort eben nach den Richtlinien da rumpfährt, und hier ist auch der Platz locker zum Beladen da. Hier ist diese Mauer, die vorhandene, und hier kann dieser Bus stehen, und der Verkehr läuft hier. Also das ist er Richtung in Neuwittenbek, und hier ist er aus Neuwittenbek kommend. Das ist die Fahrbahn, und das hier ist ja eine Fläche, die frei ist.

Einwender: Aber der Bus blockiert die ganze Fahrspur, alle Fahrspuren hier.

Herr Hansen, eds-Planung: Nein, Moment, hier ist doch gar kein Verkehr, die ist gesperrt, hier ist Schluss.

Einwender: Der Verkehr, der von hier kommt, und der ist nicht wenig. Der muss an dem Bus vorbei.

Herr Hansen, eds-Planung: Nein, der Verkehr läuft hier. Nein, das ist die Fahrspur, dieser gelbe Streifen hier es.

Einwender: Das heißt, Sie versetzen – hier müssen sie lang, oder die ganze Fahrbahn hier müssen Sie versetzen.

Herr Hansen, eds-Planung: Das ist korrekt. Alles in Gelbmarkierung - das ist der Fahrstreifen in Richtung Neuwittenbek, und das ist er aus Neuwittenbek. Und der Tropfen wird zurückgebaut und nach der Maßnahme wieder hergestellt. Und das Gleiche für diesen Tropfen. Und das ist eine neue, also bautemporäre Mittelinsel, sage ich mal, zum Queren. So, und letztendlich stellt dieses Bild ja dar, dass es möglich ist, hier einen Bus wenden zu lassen, was ja die Aufgabe war.

Einwender. Wenn das so verschoben wird und Sie ...*(ohne Mikro)*... wird da voll sein, aber wenn das so geht, die Fahrbahn da rüber gerückt wird, dann können Sie das machen.

Herr Hansen, eds-Planung: Genau, es ist ja immer zu betrachten, hier ist ja dann die Vollsperrung. Also hier findet ja kein Verkehr statt.

Herr Meesenburg, TdV: Darf ich mich noch mal melden? Also ich verstehe das so, dass es technisch möglich ist, das ist hier aufgezeigt, und das hat mit der Frage, ob wir nach Neuwittenbek fahren oder nicht, eigentlich nichts zu tun. Also Neuwittenbek ist ein anderer Takt, das muss man akzeptieren. Wenn man sagt, 45-Minutentakt ist für uns in Ordnung, dann ist

das für uns auch in Ordnung, nach Neuwittenbek zu fahren. Also das ist der Zusammenhang. Und dann brauchen wir diese Sache hier eigentlich auch nicht weiter zu betrachten.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Herr Radbruch oder vielleicht Herr Janßen direkt dazu, wenn es direkt dazu passt, und dann Herr Radbruch.

Herr Radbruch, Bürgermeister Neuwittenbek: Ich dränge mich vor, ich würde gern direkt dazu was sagen. Also wir haben bei uns im Ort Verkehrszählungen durchgeführt, und es fahren durch Neuwittenbek in jede Richtung circa 2.500 Autos jeden Tag. Das heißt also, es sind dort unten in dem Bereich 5.000 Autos, die dann auch noch mit dem Baustellenverkehr – der kommt ja noch dazu – eventuell in Konflikt kommen können und dann noch mit der Bushaltestelle alle halbe Stunde. Herr Meesenburg, ich danke Ihnen ganz herzlich für die Aussage, dass Neuwittenbek angefahren wird, denn unsere Radfahrer brauchen zehn Minuten von Neuwittenbek bis Levensau, und deswegen macht der Zeittakt überhaupt keinen Unterschied eigentlich meiner Meinung nach. Also wäre schön, wenn wir das so hinkriegen würden.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Also verstehe ich das quasi jetzt als Ihre Zusage, dass Sie das jetzt insoweit umplanen, dass da eine 45-Minutentaktung nach Neuwittenbek eingeplant wird? Okay, wenn beide Seiten zufrieden sind, ist es ja für einen Erörterungstermin das beste Ergebnis, was man erreichen kann. Dann gehe ich davon aus, dass zum Buspendelverkehr jetzt keine weiteren Fragen bestehen und würde dann zum nächsten Thema übergehen.

II.6 Sonstiges - Versorgungsleitungen

Wir hatten noch verschiedene Einwendungen Versorgungsleitungen betreffend. Da die Einwender allerdings, die Firmen, nicht hier sind, brauchen wir das zu den Punkten nicht weiter zu besprechen. Ansprechen möchte ich aber das Thema der Telekommunikationsleitung, weil das auch von Bürgern aus Altwittenbek und vom Amt Dänischer Wohld angesprochen worden ist, dass eine Beschädigung der Telekommunikationsleitung, die jetzt über den Verlauf der Levensauer Hochbrücke befürchtet wird, und es wird halt befürchtet, dass es da zu Dämpfungsverlusten und zu einem schlechteren Telefon- bzw. Internetempfang kommt. Und ich würde da einfach jetzt erst mal TdV bitten, wie er diese Lage einschätzt.

Herr Janßen, TdV: Also wir sehen Folgendes vor. Das ist hier ein Ausschnitt aus dem Leitungsplan. Ich hoffe, dass Sie das erkennen können. Da unten sind so Kringel rausgezogen, da sieht man also sozusagen die Gesamtheit der Leitungen, die jetzt in der vorhandenen Levensauer Hochbrücke liegen. Das sind Leitungen von unterschiedlichen Versorgungsträgern, der Deutschen Bahn AG und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Was wir tun, ist hier Folgendes. Wir legen zunächst für unsere Leitung eine Ersatztrasse. Oder wir sehen für unsere Leitung eine Ersatztrasse vor, die über die Bundesstraße 76 geführt wird, temporär. Da gibt es eine entsprechende Vereinbarung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau, und wir dimensionieren diesen Kanal so, dass dort auch andere Leitungen eingelegt werden können. Die Verlegung der anderen Leitung ist allerdings vollständig Aufgabe der Versorgungsunternehmen. Dazu ist auch noch zu sagen, dass das eigentlich ein ziemliches Goodwill ist, da kommen wir den Versorgungsunternehmen entgegen. Alle Versorgungsunternehmen unterliegen nämlich einer so genannten Folgepflicht. Das heißt, wir haben im juristischen Sinne einer Leihe unsere Brücke zur Verfügung gestellt, damit das Versorgungsunternehmen sei-

Wortprotokoll über den Erörterungstermin am 11.05.2016

nen Leitungskörper dort hineinlegen kann. Und wenn wir verlangen, dass die Leitung dort rausgenommen werden muss aus der geliehenen Trasse letztendlich, dann muss sie beseitigt werden. Und wir gehen hier aber von dieser Leihe abweichend so weit, dass wir sagen, wir stellen eine Ersatztrasse zur Verfügung, und daran müsst ihr euch anteilig beteiligen, und da müsst ihr dann eure Leitungen reinlegen. Und alles andere, was die Versorgungsträger dort tun und was sie nicht tun, das ist schlicht und ergreifend nicht unsere Aufgabe und auch nicht unsere Verpflichtung. Also wenn es dort Sorgen gibt wegen der Telekommunikationsleitung, dann müssen Sie sich da an die Telekom wenden und an den Versorgungsträger wenden.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Ich glaube, wir haben zwei Wortmeldungen. Wer hat sich zuerst gemeldet? Das habe ich jetzt nicht gesehen, zwei waren da, glaube ich.

Einwender: Ich habe ja auch eine Eingabe gemacht, das wäre jetzt erst gleich, das passt aber jetzt dazu. Die Aussagen von Herrn Janßen teile ich nicht ganz. Einmal hat die Telekom ja das Recht nach dem TKG, die Hochbrücke zu nutzen. Wenn Sie jetzt als Eigner der Hochbrücke sagen, Telekom raus, ist richtig, Sie stellen jetzt der Telekom ja auch einen Ersatz in punkto eines Dükers hin, und die Telekom wird jetzt diesen Düker nutzen. Und deswegen wäre es ganz gut, bevor wir dann zu meinem Einwand kommen, dass Sie mir noch mal die Gelegenheit geben, dass ich das am Plan mal erläutern kann, warum ich die Eingabe gemacht habe. Und wenn Sie mein Schreiben sehen, dann können Sie eigentlich nur sagen, wer das schreibt, kann eigentlich nur ein Insider sein. Das ist auch so, ich war 40 Jahre bei der Telekom, war hier in dem Bereich am Einsatzplatz 16 Jahre, der dieses hier betreut. Und da möchte ich eigentlich noch mal ein bisschen was zu sagen, und deswegen bin ich auch hier drauf gekommen, das eigentlich vorzustellen und zu sagen, also wenn die Leitung jetzt verlegt wird, wird sie länger. Es geht nicht nur um meinen Anschluss, es geht um circa 200 Anschlüsse, und da wird es sicherlich so sein, dass irgendeiner mal kommt und sagt, wie ich es jetzt hier auch gesagt habe, wenn der Verursacher rangeht und meine Leitung verändert, dann kann es nicht sein, dass ich derjenige bin, muss an die Telekom rangehen und sagen, hör mal zu, bring mir wieder die Leitung so, wie sie vorher war, sondern das ist eine Bringeschuld jetzt hier vom WSA. Und was mich eigentlich wundert, dass keine Planung vorliegt von der Telekom und auch heute keiner hier ist. Es hätte eine Entwurfsplanung schon heute hier vorliegen müssen, damit Sie meinen Einwand abwehren können. Warum liegt keine Planung vor, dass jetzt die Telekom sagt, ja klar, wir garantieren Vorlage eines Entwurfplans, wie sie jetzt das ausregeln wollen. Und es gibt ja zwei Möglichkeiten. Entweder gehen die jetzt in Glas oder sie müssen mit Kupfer verstärken, was sehr teuer wird. Aber dieser Entwurfsplan hätte doch heute vorliegen müssen, dann hätte man sagen können, hört mal zu, also wir garantieren, dass die Anschlüsse so, wie sie vorher waren, wieder im Betrieb sind. Das ist eigentlich meine Forderung, und ich finde, die ist auch rechtens. Ich bin auch gerne bereit, Ihnen das noch mal am Plan darzustellen.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Also ich habe das jetzt so verstanden, dass der TdV so weit geht quasi, dass er in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau als Betreiber der B76-Brücke sagt, wir stellen ein neues Rohr, sage ich mal, einen Kanal zur Verfügung, wo du, Telekom, dein Kabel ersatzweise rumlegen kannst. Da hätte ich jetzt erst noch mal eine technische Laienfrage. Also die Telekom oder die Betreiber bauen ja normalerweise oder sind ja dabei, flächendeckend über Deutschland, ich sage mal, neue Leitungen zu legen und

die Anschlussqualität zu verbessern. Ist denn eigentlich jetzt wirklich technisch zwingend, dass dadurch dass ich ein neues Kabel dann darum lege mit einem gewissen Umweg meinetwegen, dass es automatisch zu Dämpfungsverlusten oder wie man das auch jetzt technisch beschreibt, führt? Oder ist es vielleicht nicht sogar eine Möglichkeit, vielleicht sogar eine bessere oder höhere Bandbreite sozusagen herzustellen? Da bin ich jetzt technischer Laie, aber nur so von dem, was man allgemein zu diesem Thema hört?

Einwender: Also der Bestand, den wir jetzt haben – wir müssen ungefähr 1000 m mehr Kabel reinbringen, auch gegengerechnet die Länge, die wir jetzt abziehen von der Hochbrücke. Also Altwittenbek hat 3 MB zurzeit, und wer mit 3 MB gearbeitet hat, das geht noch ganz gut, aber das kann nicht weniger werden. Und wenn ich jetzt 1000 m verlängere, dann wird sich die Dämpfung gewaltig ändern. So, und deswegen wäre es gut, wenn jetzt eine Planung vorliegen würde, wo ein Dämpfungsplan dabei ist und eine Entwurfsplanung, und man sagt, hör mal zu, das, was du sagst, ist nicht in Ordnung, also wir sagen dir, du hast Recht, aber entweder nehmen wir das neu in Glas, das ist kein Problem, oder wir erhöhen den Querschnitt von dem jetzigen Kabel. Wir haben 0.6, 0.8, das sind die Standardmaße. Wenn ich jetzt auf 0.9 gehen soll, ist sehr teuer, sind Sonderanfertigungen. Aber dafür habe ich einen Plan. Wenn so was vorliegt wie hier, dann muss ich doch als Planungsstelle rangehen, Telekom, hör mal zu, ich habe hier jemanden, es sind ja noch ein oder zwei, weiß ich nicht, aber es sind davon 200 Anschlüsse betroffen, davon sind mindestens 50 % mit ISDN beschaltet, also mit Internet beschaltet, die darunter nicht mehr so funktionsfähig sind, wie sie vorher waren. Also muss doch die Telekom jetzt was vorlegen und sagen, hör mal zu, wenn wir jetzt die Leitung umlegen, dann ist hier ein Dämpfungsplan, jawohl, wir erweitern jetzt, dass wir einen höheren Querschnitt einbauen oder gehen auf Glas. Aber das ist jetzt Sache des Planverfahrens. Und das war auch schon, als ich das Planverfahren eingesehen habe, habe ich schon gesagt, warum liegt von der Telekom keine Planung vor?

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Wir werden das gern noch mal auch aus rechtlicher Sicht abklopfen, das Thema, aber im Prinzip, so wie Sie es eben beschrieben haben, deckt sich das ja fast mit dem, was der TdV gesagt hat, dass eben die Folgepflicht besteht sozusagen, sich dann an die neuen Begebenheiten anzupassen oder sich halt eine neue Möglichkeit zur Querung zu suchen. Und natürlich muss die Telekom dann sich einen Plan überlegen, wie sie dann ihre Versorgungspflichten dort wieder erfüllt. Aber es ist nun keiner da heute von der Telekom. Wir werden das noch mal prüfen, ob nicht diese Folgepflicht so weit besteht, dass man sagen kann, das muss auch nicht geregelt werden in diesem Planfeststellungsverfahren, dass man sagen kann, das ist eine Pflicht der Telekom, die einfach besteht, die lösen müssen, wie sie es am besten können. Der TdV hat sogar schon einen Kanal sozusagen bereitgestellt, den sie dann künftig nutzen können. Und das wäre ja nur dann in diesem Planfeststellungsverfahren mit zu lösen, wenn eben diese Folgepflicht nicht bestehen würde, sondern dass es eben dann ein Problem, also ein Verursacherprinzip sozusagen des TdV wäre, indem er dann durch sein Vorhaben die Leitung kappt und dann seinerseits sehen müsste, wie eine neue Leitung wiederhergestellt wird. Das würde ja nicht bestehen, wenn eben diese Folgepflicht besteht, dass eben derjenige, der, solange die Brücke stand, das hat nutzen können. Und wenn sie eben dann nicht mehr da ist, also diese Leihe nicht mehr möglich ist, dann eben nicht mehr nutzen kann, dann anderweitig sehen muss, wie er auf anderem Wege dann Altwittenbek versorgt.

Einwender: Aber nochmal, es kann ja nicht sein, dass ich einen Verursacher habe – ich habe in Altwittenbek ja die Möglichkeit, jetzt noch meinen Anschluss zu verbessern, der würde mich aber dann 20 Euro mehr im Monat kosten. Wer trägt dann die Kosten? Es kann doch nicht sein, dass ich Nachteile habe durch einen Verursacher und muss jetzt die Mehrkosten tragen, um meinen Anschluss wieder so herzurichten, wie er jetzt ist. Das kann rein rechtlich nicht in Ordnung sein. Wir haben doch eine Juristin da. Was sagt die dazu?

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Wir haben sogar drei Juristen da.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Die gucken hier gerade parallel ins Gesetz. Zum Beispiel § 72 TKG, wobei ich zugeben muss, dass ich ihn jetzt zum ersten Mal lese, aber wir werden uns damit befassen müssen.

Einwender: Da hätten Sie sich eigentlich schon mit befassen müssen für heute. Ich habe es vor einem halben Jahr schon beanstandet. Also ich bin der Meinung, dass die Telekom hier – kennt die überhaupt mein Schreiben? Weiß sie überhaupt davon?

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Doch, das kennt die. Das haben wir hier sogar auf dem Bildschirm.

Einwender: Und was haben die denn gesagt dazu bei der Telekom?

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Nein, von der Telekom nicht.

Einwender: Also das müsste doch der Telekom mitgeteilt werden, hört mal zu, von euch werden 200 Anschlüsse durch unsere Baumaßnahme beeinflusst, da müsst ihr was machen. Die muss doch mal davon informiert werden.

Herr Janßen, TdV: Also wir stehen selbstverständlich mit der Telekom in direktem Kontakt, weil all die Planungen, die wir für die Leitungsumlegung gemacht haben, geschieht ja gemeinsam mit den Kollegen von der Telekom. Das heißt, sie kennen das. Aber was ich sagen will, ist, dass die technische Verantwortung, also für die Leitungstechnik, dass die natürlich bei der Telekom liegt. So, und ich muss mich darauf verlassen können, dass die Telekom das auch macht. Und es ist, wie gesagt, so, dass es keinerlei Verpflichtung unsererseits gibt, in die Leitungshoheit oder in die technische Planungshoheit der Telekom einzugreifen. Es ist eine Leitung der Deutschen Telekom AG.

Einwender: Richtig, aber ich habe jetzt zu Ihnen gesagt, hört mal zu, wenn die Telekom das nicht hinbekommt, dann muss ich eine andere technische Lösung finden, und die Mehrkosten stelle ich dem Verursacher, sprich den WSA, in Rechnung.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Wir haben ja auch Ihr Schreiben gelesen. Und dieser § 72 letztlich, den wir eben hier nannten, der beinhaltet diese Folgepflicht. Da steht ja drin, sobald ein Verkehrsweg eingezogen wird, erlischt die Befugnis des Nutzungsberechtigten zu seiner Nutzung. Und der nächste Punkt: In allen diesen Fällen hat der Nutzungsberechtigte die gebotenen Maßnahmen an der Telekommunikationslinie auf seine Kosten zu bewirken.

Einwender: Richtig, das macht er ja auch. Aber er stellt es so hin, ich mache meinen Rechner an, und dann kann ich eine Dreiviertelstunde warten, dann habe ich nachher 500 MB, das kann doch nicht sein. Also es muss so sein jetzt – die technischen Möglichkeiten gibt es ja und ist auch im Planungsstadium. Es gibt eine Vorausplanung und einen Dämpfungsplan, der das vorbringt. Und das muss die Telekom liefern.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Genau, das muss die Telekom liefern, aber das ist eben nicht die Pflicht des Vorhabensträgers.

Einwender: Ja gut, dann muss ich Ihnen nachher die Mehrkosten in Rechnung stellen, wenn das nicht klappt, eins von beiden.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Der Telekom, ja.

Einwender: Ich habe den Widerspruch nicht gegen die Telekom gemacht, sondern ich habe den Widerspruch gegen das WSA gemacht. Und wenn das nicht klappt bei der Telekom, wer ist dann jetzt derjenige, der die Mehrkosten trägt?

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Ich sage ja gerade, derjenige, gegen den Sie Ihren Anspruch richten müssen, wäre ja dann die Telekom und eben nicht der TdV. Dass Sie natürlich hier Ihre Einwendungen machen, das ist ja in Ordnung, weil Sie auch Betroffener sind, und dass Sie das vorbringen, aber es besteht die Pflicht der Telekom, dafür zu sorgen, dass Sie ihre Leitungen nutzen können.

Einwender: Und wenn sie das nicht macht, was dann?

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Sie müssen sich dann an die Telekom wenden.

Einwender: Nein, nein, ich wende mich an den Verursacher. Aber ich glaube, wir sollten uns doch mal einigen, wir wollen das ja nicht hochspielen. Sagen Sie, Sie gehen an die Telekom ran, von denen verlangen Sie jetzt eine vernünftige Planung. Ich kann es Ihnen da auch noch mal – damit Sie überhaupt mal klar sehen, warum ich das hier so sage, das kann ich am Plan noch mal deuten, aber wie gesagt, es stecken 200 Anschlüsse dahinter. Da ist das Gut Rathmannsdorf drunter, dann haben wir drei große landwirtschaftliche Betriebe und die Gaststätte „Schweinsgeige“ und etliche Private. Also ich weiß nicht, ob die das so hinnehmen würden. Und deswegen kann man es ja jetzt endlich mal vorher abklären, wenn das dann nicht so läuft, wie es jetzt ist.

Frau Ochlast, Planfeststellungsbehörde: Aber das hat Herr Janßen ja auch gerade gesagt, dass sie mit der Telekom im Gespräch sind, wenn die dazu noch mal was ausführen wollen.

Einwender: Das nützt mir nichts. Ich möchte ein Ergebnis haben, das mir das zusagt und die technischen Möglichkeiten. Noch mal, dass ich einen Dämpfungsplan bekomme, eine Planung bekomme, dass man mir sagt, jawohl, das ist in Ordnung.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Also noch mal andersrum versucht, Sie wollten ja eine Antwort haben. Also die rechtliche Antwort ist nach meiner jetzigen Einschätzung, wie gesagt, entschieden wird im Planfeststellungsbeschluss über alle Einwendungen, die vorgetragen werden, also heute werden Sie keine Entscheidung hören, Sie können aber meine rechtliche Auffassung hören, dass Ihr Einspruch, also Ihre Einwendung in diesem Fall voraussichtlich unbegründet ist, weil es eben diese Norm aus dem TKG mit der Folgepflicht gibt. Das heißt, es ist insoweit unbegründet, dass Sie sagen, Sie stellen Forderungen an den Vorhabensträger. Die zweite Frage ist, Sie haben eine vertragliche Beziehung mit der Telekom über Bereitstellung von Internet und Telefondiensten. Wenn sich rausstellt, dass im Laufe Ihrer Vertragszeit die versprochene Datenleistung nicht mehr geliefert werden kann, dann müssen Sie sich an die Telekom wenden und sich dort beschweren, dass die vertraglichen Leistungen nicht mehr geliefert werden. Also das ist die, ich sage mal, die Antwort, die

höchstwahrscheinlich im Beschluss zu dieser Frage entschieden werden würde. Das ist natürlich für Sie als Betroffener misslich, aber in diesem Fall müssen wir natürlich nur nach der Rechtslage entscheiden erst mal und dann auch nur, was in diesem Planfeststellungsverfahren vorgangsbezogen entschieden werden muss. Und natürlich, gerade wenn die Telekom da jetzt gezwungen ist, eine neue Leitung zu bauen, sollte es mich schon sehr wundern, wenn es nicht technisch möglich sein sollte, auf welche Weise auch immer, dort ohne Dämpfungsverluste das wieder hinzustellen. Denn ich stelle mir vor, wenn ansonsten ein neues Wohngebiet in Altwittenbek eröffnet werden würde, würden sich die Leitungsstränge ja auch verlängern. Dann kann es ja eigentlich auch nicht die Folge sein, ich bin jetzt da technischer Laie, aber dass dann für die anderen, die dort schon wohnen, noch einmal weniger MB in der Leitung drin stecken.

Einwender: Gut, dann habe ich aber einen neuen Anschluss, aber wir sprechen von einem Bestandsanschluss und dem Bestandsanschluss, der diese Leistung bringt. Wenn ich jetzt ein Neubaugebiet habe und ziehe dahin und die Telekom sagt mir, du kriegst da nur 500 KB, dann muss ich mich damit zufrieden geben. Aber ich habe jetzt fast drei, und die möchte ich wieder haben.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Wie gesagt, also ich habe Ihnen jetzt recht ausführlich meine vorläufige Rechtsauffassung, sage ich mal, zu diesem Thema gesagt. Also mehr kann ich derzeit auch nicht zu dem Thema sagen, so unbefriedigend das auch sein wird. Also ich denke, Sie haben es ja insoweit verstanden sozusagen, die unterschiedlichen Beweggründe, und wir werden im Beschluss voraussichtlich in dieser Art und Weise entscheiden oder entscheiden müssen sogar, weil die Rechtslage ja so ist, wie sie ist. Und das andere ist halt das andere Verhältnis zur Telekom, inwieweit das dann entsprechend auch umgesetzt wird. Mehr können wir von unserer Seite, also von der Genehmigungsbehörde, leider jetzt nicht dazu sagen.

Einwender: Für mich ist das aber sehr unbefriedigend, dass ich mich unter Umständen nachher mit der Telekom rumschlagen muss, obwohl ich gar nichts dafür kann. Das finde ich nicht in Ordnung.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Das kann ich voll nachvollziehen.

Einwender: Und deswegen wäre es eigentlich – noch mal im Vorwege, wenn es zum Planfeststellungsbeschluss, wann wird der mal kommen?

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Also ich sage mal, das sage ich am Ende noch mal, aber das wird idealerweise vielleicht Ende des Jahres erfolgen. Aber das hängt natürlich auch von der weiteren Planung ab.

Einwender: Aber bis dahin muss es doch möglich sein, dass wir eine Planung von der Telekom kriegen. Und ich habe es ja auch schon zu Herrn Janßen gesagt, es ist ja auch für Sie jetzt eigentlich wichtig, wie viel Rohre wird die Telekom von Ihrer Rohranlage in Anspruch nehmen wollen? Nimmt sie zwei oder nimmt sie drei? Das ist ja auch eine finanzielle Frage, für sie selbst auch, auch für das Bündel, was gelegt werden muss. Denn die Anlage, die sie jetzt auf der Hochbrücke haben, die ziehen sie nicht durch ein Rohr durch, das geht nicht.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Herr Janßen, vielleicht können Sie abschließend noch einmal was zu Ihrem Absprachestand mit der Telekom zu diesem Punkt sagen bzw. mit der Umleitung über die B76-Brücke.

Herr Janßen, TdV: Also die Absprachen mit allen Versorgungsträgern laufen derart, dass die Versorgungsträger ihren Bedarf anmelden und wir danach einen Gesamtquerschnitt ermitteln. So ist das gemacht worden. Und die Kosten werden anteilig verteilt, je nach Querschnittsfläche werden die Kosten übernommen. Und das ist Aufgabe der Versorgungsträger, uns einen ausreichenden Querschnitt zu nennen. Was wir als Wasser- und Schifffahrtsverwaltung tun, ist, dass wir, wissend dass sich ja praktisch das Spektrum der Anbieter laufend ändert, wir mehr Leerrohre einbauen als tatsächlich angegeben sind, sodass da auch noch über eine gewisse Redundanz verfügt werden kann, also da wäre noch Ersatzpotenzial verfügbar, wenn es so sein sollte. Ansonsten, wie gesagt, das ist vollständig Angelegenheit der Telekom. Und Sie haben es aufgeführt, § 72 Telekommunikationsgesetz.

Einwender: Aber für Ihre eigene Finanzplanung wäre es doch interessant, ob die für zwei Rohre zahlen oder für drei.

Herr Janßen, TdV: Das ist nicht unsere Aufgabe, das ist nicht unsere Aufgabe.

Einwender: Ist es nicht? Ja, wenn das so ist. Ich meine, das Ding ist ja nun auch nicht für fünfzig Pfennig zu kriegen, denn das wird ja nicht so ganz billig werden. Gut, also ich bin der Meinung, nach wie vor ist es machbar, dass zumindest jetzt von Ihnen die Telekom aufgefordert wird, da mal endlich eine Planung vorzulegen mit dem entsprechenden Dämpfungsplan.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Wie gesagt, mehr als das, was ich vorhin ausgeführt habe, werde ich zu dem Thema jetzt nicht sagen bzw. kann ich nicht.

Einwender: Ja gut, ich werde mir dann auch juristische Unterstützung holen. Ich kann das im Moment auch nicht so ganz hinnehmen, was Sie da sagen. Aber es wäre ja vom Sinn her vernünftig, jetzt um beiden Seiten entgegenzukommen, zu sagen, also die Telekom legt das auf den Tisch, ist es machbar oder nicht? Denn seine Leitungsführung wird nicht ganz einfach werden, wenn ich die noch mal auf dem Plan erklären kann, aber die Zeit ist leider nicht da.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Aber ich glaube, die Möglichkeiten sind ja für die Telekom da, da vernünftige Leitungen reinzulegen. Da habe ich jetzt keine Zweifel.

Einwender: Um aber an den Punkt zu kommen, wo sie jetzt hin sollen in Levensau, dahin zu kommen ist im Moment nicht so einfach. Da werden sie mit privatrechtlichen Verträgen rechnen müssen, die Telekom. Also das ist nicht so ganz einfach. Und daher noch mal, also es muss sein.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Also von unserer Seite können wir da jetzt derzeit nicht mehr dazu sagen als das, was wir gesagt haben. Und ich glaube, der Vorhabensträger hat auch seine Einschätzung zum Thema gesagt. Wir werden das im Beschluss entscheiden. Und dann haben Sie natürlich Möglichkeiten, das anders zu sehen, sage ich mal, Rechtsschutz dagegen zu suchen. Aber ansonsten wäre das voraussichtlich die Art und Weise, wie wir im Beschluss darüber entscheiden würden.

Einwender: Ja gut. Aber noch mal zum Beschluss, es muss doch machbar sein, bloß ich erwarte eigentlich – von Ihrer Seite kommt mir keiner entgegen und sagt, na klar, wir werden jetzt die Telekom auffordern und sagen, legt uns mal was vor, diesen Einwand wollen wir abwenden.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Ich glaube, ich möchte jetzt trotzdem dieses Thema abschließen. Also ich habe es aus rechtlicher Sicht gesagt, und Herr Janßen hat ja auch schon gesagt, er hat ja der Telekom Möglichkeiten eröffnet, jetzt ihrer Pflicht nachzukommen. Es ist ja nicht so, dass die Telekom jetzt ohne jegliche Chance dasteht. Ich würde damit gern dieses Thema hiermit abschließen. Wir haben das ja hinreichend erörtert, rein rechtlich und auch tatsächlich. Und ich würde dann gern zu weiteren Tagesordnungspunkten übergehen.

Einwender: Ja, ist schade. Ich hätte es gern am Plan auch noch mal erklärt, aber das ist ja wahrscheinlich nicht gewünscht. Aber es wird nicht so einfach werden.

Herr Janßen, TdV: Ein letztes abschließendes Wort. Also wie gesagt, die Telekom weiß um die Dinge. Was ich Ihnen zusage, ist, dass wir es noch mal mitnehmen und ihnen das noch mal sagen, aber das ist dann auch alles, was wir tun können. Es ist komplett die technische Hoheit der Telekom. Und ich werde des Ergebnis des heutigen Tages, Ihre große Unzufriedenheit und dass Sie Sorge haben vor Dämpfungsverlusten etc., das werde ich dort so mitteilen. Und die Telekom als Wirtschaftsunternehmen wäre ja bekloppt, wenn sie nicht drauf reagieren würde. Stellen Sie sich mal vor, im gesamten Neuwittenbek suchen sich alle einen neuen Anbieter. Also das ist ein Wirtschaftsunternehmen. So viel dazu.

Einwender: Der neue Anbieter wird ihnen nichts nützen, wenn die Leitung auch schlecht ist. Der neue Anbieter kann die Leitung auch nicht abarbeiten. Das heißt, es gibt zwei Möglichkeiten, was man noch machen kann in dem Bereich, aber das ist auch kostenträchtig für denjenigen, der das jetzt übernimmt. Wenn ich einen anderen Anbieter nehme, ich kann also mit Funkunterstützung arbeiten, selbst von der Telekom, davon ist sie natürlich auch nicht ganz so begeistert, dann bin ich aber zwanzig Euro im Monat mehr dabei, ich muss meinen neuen Router haben für 300 Euro. Da kommt eins zum anderen. Oder Altwittenbek hat die Möglichkeit, zu Fiete.Net zu gehen, das ist ein Unternehmen, was per Glasfaser an die einzelnen Kabelverzweige rangegangen ist, kostet auch für mich zwanzig Euro mehr, wobei Rathmannsdorf und Levensau nicht rangehen können, weil man seinerzeit bedarfsorientiert die Rohre ausgebaut hat. Und somit haben die keine Möglichkeit, an Fiete.Net ranzugehen, denn sie sind nach wie vor dann auf diese langsame Leitung angewiesen, wenn das nicht klappt.

Herr Böschen, Verhandlungsleiter: Okay, aber wir haben ja im Protokoll jetzt noch mal die Zusage von Herrn Janßen vermerkt, dass er noch mal Ihre und auch anderer Unzufriedenheit zu diesem Thema dort mitteilt bei seinem nächsten Gespräch mit der Telekom zur technischen Ausgestaltung. Und damit lasse ich es jetzt bewenden bei diesem Tagesordnungspunkt. Ich frage noch einmal in die Runde, ob zum Thema Infrastruktur ansonsten noch Rebedarf besteht. Das ist nicht der Fall. Dann wären wir im Prinzip schon durch und wären schon beim Thema Sonstiges angelangt. Da haben wir im Prinzip von der Landwirtschaftskammer noch was zur Nutzung von landwirtschaftlichen Flächen bekommen. Da dort aber keine Vertreter anwesend sind, denke ich, können wir dort auf eine Erörterung verzichten. Das Gleiche gilt für die Fischerei, sodass ich für den heutigen Tag mit der Tagesordnung

durch bin. Die Herren von der Kampfmittelräumung sind auch inzwischen gegangen, von daher brauchen wir das Thema jetzt heute auch nicht mehr anzusprechen, das würde ansonsten morgen bei Bedarf noch mal Thema werden bei den Trägern öffentlicher Belange.

Ich bedanke mich schon mal bei Ihnen für die rege Beteiligung, und wir werden den Erörterungstermin morgen fortsetzen mit den wesentlichen Umweltthemen. Und ich schließe damit diesen heutigen Erörterungstermin. Vielen Dank, kommen Sie gut nach Hause.

Schluss 15.00 Uhr

Erfassung Wortprotokoll
Hamburg, 24.05.2016
Schreibservice Steinhoff