



A7 Ersatzneubau Rader Hochbrücke

Projektbeschreibung

Die Rader Hochbrücke überführt östlich von Rendsburg die Bundesautobahn A 7 über den Nord-Ostsee-Kanal und die Borgstedter Enge. Das knapp 1.500 Meter lange Bauwerk wurde 1972 für den Straßenverkehr freigegeben und spielt eine zentrale Rolle für den Verkehr von und nach Dänemark und Skandinavien.

Die statischen Überprüfungen des Bauwerks (sogenannte Nachrechnung) in 2014 ergaben eine Restnutzungsdauer bis zum Jahr 2026. Bis zu diesem Zeitpunkt muss das Bauwerk durch einen Neubau ersetzt werden.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) Schleswig-Holstein beauftragte im Februar 2015 die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH mit der Planung und Baudurchführung einschließlich des Grunderwerbs für dieses Projekt.

PLANUNGSABLAUF BIS HEUTE

Grundlagenermittlung und Vorplanung

Die Grundlagenermittlung begann im Frühjahr 2015 mit einer faunistischen Planungsraumanalyse, der Auswertung vorliegender Baugrunddaten, einer Bestandsvermessung sowie einer verkehrstechnischen Untersuchung zur Qualität des Verkehrsablaufs. Letztere ergab auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2010, dass auch zukünftig zwei Fahrspuren pro Richtungsfahrbahn ausreichend leistungsfähig seien.

Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden zunächst mit einer Umweltverträglichkeitsstudie ermittelt. Zur Festlegung des Untersuchungsraumes (die räumliche Ausdehnung) und der Untersuchungstiefe (Inhalte und Umfang der zu untersuchenden

Belange) waren Vertreter zuständiger Behörden und anerkannter Naturschutzverbände im sogenannten „Scoping“ beteiligt. Eine gemeinsame Erörterung mit den Beteiligten erfolgte im Scoping-Termin Ende Januar 2016. Im Anschluss konnten in 2016 die notwendigen Kartierungen von Flora und Fauna durchgeführt werden. Begleitend fanden Bürgerversammlungen statt, in denen die Planungen vorgestellt wurden.

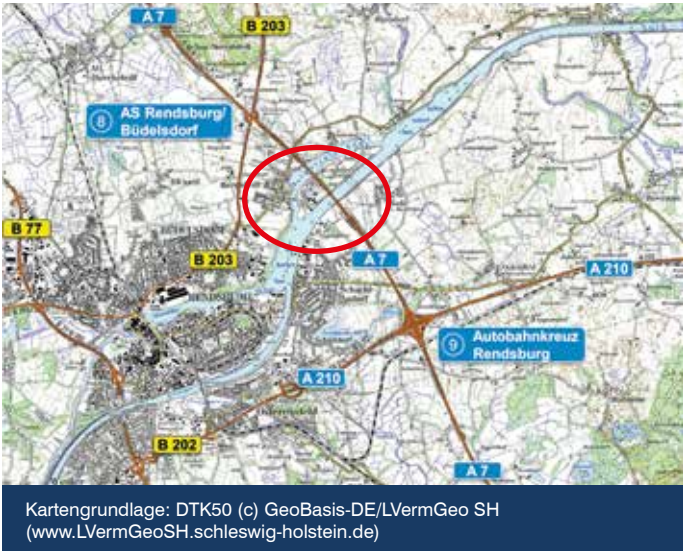
Ziel der Vorplanung ist die Ermittlung der Vorzugslösung der Planungsaufgabe. Dazu wurden zunächst mögliche Linienführungen und unterschiedliche Bauwerksvarianten untersucht. Die Varianten waren einerseits bestandsnahe Ersatzbrücken seitlich der vorhandenen Hochbrücke und andererseits eine Unterquerung von Nord-Ostsee-Kanal und Borgstedter Enge mittels eines Tunnels. Im Variantenvergleich erfolgte eine Bewertung in den Themenfeldern Raumstruktur, Verkehr, Technik, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Als Vorzugsvariante des Vergleichs ergab sich eine Brücke, ähnlich der heutigen Hochbrücke. Diese soll östlich des Bestandsbauwerks um eine halbe Brückenbreite versetzt errichtet werden und aus zwei getrennten Überbauten für jeweils eine Richtungsfahrbahn bestehen. Durch den halbseitigen Versatz reduziert sich der Eingriff in die benachbarten Grundstücke auf ein notwendiges Minimum.

Konstruktiv handelt es sich wiederum um eine Balkendeckbrücke, die im Gegensatz zur bestehenden Stahlbrücke aus Stahlverbund – einer Kombination aus einem Stahltragwerk und einer Fahrbahnplatte aus Stahlbeton – besteht. Im großen Kanalfeld werden zur Überbrückung der rund 224 m großen Spannweite Vouten aus Stahlbeton vorgesehen.



Rader Hochbrücke (Visualisierung)



Kartengrundlage: DTK50 (c) GeoBasis-DE/LVermGeo SH
 (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)

Entwurfsplanung

In der Entwurfsplanung erfolgt eine weitere Detaillierung der technischen Planung. Außerdem werden auch die Auswirkungen auf die Umwelt eingehend betrachtet und Kompensationsmaßnahmen für durch die Baumaßnahme hervorgerufene Beeinträchtigungen vorgesehen.

Mit den im Frühjahr 2017 veröffentlichten Ergebnissen der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ 2015) zeigte sich eine überproportionale Zunahme des Verkehrs im Bereich der Rader Hochbrücke. Die im Anschluss aufgestellte Verkehrsuntersuchung bestätigte, dass nunmehr nur ein sechsstreifiger Querschnitt die künftigen Verkehre sicher bewältigen kann.

Die Planungen mussten daher umgehend umgestellt werden. Gleichzeitig erweiterte sich damit auch der Planungsabschnitt, da der zusätzliche Fahrstreifen jeweils bis zur Anschlussstelle Rendsburg/Büdeladorf bzw. bis zum Autobahnkreuz Rendsburg fortgesetzt werden musste.

Mit der Umstellung auf die sechstreifige Erweiterung ergab sich auch ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge, der zuvor nicht bestand. Im Ergebnis werden für Borgstedt und Schacht-Audorf neben den bisher vorgesehenen Windschutzwänden zusätzliche Lärmschutzwände erforderlich, die eine spürbare Reduzierung der Lärmimmissionen bewirken.

Die Planungen wurden auch in dieser Phase in den angrenzenden Gemeinden vorgestellt. Die jeweils großen Teilnehmerzahlen belegten die herausragende Bedeutung des Vorhabens für die Region.

Aktuell: Planfeststellungsverfahren

Im Planfeststellungsverfahren wird über die Zulässigkeit des Bauvorhabens entschieden. Dabei handelt es sich um ein Verwal-

tungsverfahren, das bei größeren Infrastrukturmaßnahmen, wie dem Bau einer Autobahn, vorgeschrieben ist.

Für das Planfeststellungsverfahren wurden die Entwurfsunterlagen noch um die Grunderwerbsunterlagen und das Regelungsverzeichnis ergänzt. Aus den Grunderwerbsunterlagen gehen die Inanspruchnahmen der einzelnen Flurstücke hervor. Diese gelten entweder nur temporär für die Baudurchführung oder dauerhaft, sofern Flächen z. B. überbaut werden müssen. Das Regelungsverzeichnis enthält Festlegungen für besondere Anlagen oder Bauwerke. Dies kann z. B. den baulichen Umfang, die Kostentragung oder auch die Unterhaltungslast betreffen.

Die DEGES hat als Vertreterin des Vorhabenträgers im April 2019 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beim Amt für Planfeststellung Verkehr (APV) in Kiel beantragt. Das Anhörungsverfahren begann am 27. Mai 2019 mit der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in den Ämtern Eiderkanal und Hüttener Berge. Die betroffenen Bürger können die Unterlagen dort bis einschließlich 26. Juni 2019 einsehen und ihre Bedenken – in schriftlicher Form – einwenden. Gleichzeitig erhalten auch die zuständigen Behörden, Institutionen und anerkannten Naturschutzverbände Gelegenheit zur Stellungnahme. Das APV lädt die Beteiligten dann zu einem Erörterungstermin ein, in dem die vorgebrachten Themen noch einmal mündlich verhandelt werden.

Das APV wertet im nächsten Schritt die im Beteiligungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen aus und prüft, ob ein Planfeststellungsbeschluss erlassen werden kann.

Daten und Fakten

- ▶ Bauherr: Bundesrepublik Deutschland
- ▶ Gesamtlänge der Baumaßnahme: ca. 5.300 m
- ▶ Gesamtkosten: ca. 295 Mio. Euro (inkl. Risikozuschlag, Stand 2018)
- ▶ Querschnitt: sechstreifig (Regelquerschnitt RQ 36)
- ▶ Verkehrsbelastung (2030): rd. 62.000 Kfz/24 h
- ▶ Bauwerke: Rader Hochbrücke (1.500 m), Unterführung Wirtschaftsweg Dieksredder, Unterführung L 42 Rendsburger Straße, Unterführung Gemeindestraße Rader Weg, 6,9 km Lärm- und Windschutzwände

Zeitplan

- ▶ Baubeginn: ab 2023
- ▶ Fertigstellung der Richtungsfahrbahn Flensburg: 2026
- ▶ Beginn Abbruch Altbauwerk: ab 2026
- ▶ Fertigstellung der Richtungsfahrbahn Hamburg: 2029

