

Die Planungswerkstatt Mitte fand am 04. November von 17.00 bis 19.15 Uhr in der Caspar-Voght-Schule in Rellingen statt.

Nach einer kurzen Begrüßung durch die Moderatorin Birte Blömers (RAIKESCHWERTNER) und den Projektleiter Dr. Benedikt Zierke (DEGES) stellten sich die Teilnehmer\*innen der gesamten Runde vor. Dabei gaben sie ihre Haltung zum Projekt wieder und erklärten, in welcher Funktion sie an der Planungswerkstatt teilnehmen.

Anschließend führte die DEGES in Person von Dr. Zierke ausführlich in die Thematik ein und veranschaulichte den aktuellen Planungsstand mithilfe einer Präsentation. Den Teilnehmer\*innen wurden die neuesten Ergebnisse der Kartierungen, der Verkehrsuntersuchungen sowie der Untersuchungen zum Thema Lärmschutz präsentiert, ebenso Bestandserfassungen sowie die Verkehrsprognose 2030 für den Projekttraum. Darüber hinaus wurden auch Inhalte der Machbarkeitsstudie sowie allgemeine Meilensteine der Planung aufgezeigt.

Um den Austausch mit und unter den Teilnehmer\*innen anzuregen, ging es für alle Beteiligten nach der Präsentation schließlich an eine Karte des Planungsraums, an der gemeinsam gearbeitet und diskutiert wurde. Dabei konnten wichtige Punkte und Stellen entlang der Trasse begutachtet und von Norden nach Süden abgeschritten werden.

Nachfolgend werden alle relevanten Wortmeldungen und Hinweise aufgeführt sowie die gestellten Fragen inkl. Antworten zusammengefasst.

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
<b>Bürgervertreterin</b> Stefanie Lehmann	- Ist gespannt auf den aktuellen Stand der Planung und möchte offene Fragen klären.
<b>Hass + Hatje GmbH</b> Ralf Lüthje (Geschäftsführer)	- Die Zentrale der Hass + Hatje GmbH ist in Rellingen. Daher resultiert auch das Interesse des Unternehmens, das über 20 Standorte verfügt.

<b>Institution / Person</b>	<b>Sichtweise auf das Projekt</b>
<b>Landkreis Pinneberg</b> Birgit Schlucht	<ul style="list-style-type: none"><li>- Der Kreis Pinneberg hat sich 2016 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes für das Projekt eingesetzt, mittlerweile gibt es aus dem politischen Raum auch kritische Stimmen hinsichtlich der Notwendigkeit.</li></ul>
<b>Gemeinde Rellingen</b> Tom Rasmussen (Leiter des Fachbereichs Planen und Bauen)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aus persönlicher Sicht sind Vorteile des Projektes erkennbar: Der Radverkehr könnte begünstigt, der Landschaftsschutz verbessert und der Stau auf der Hauptstraße verringert werden.</li></ul>
<b>Gemeinde Rellingen</b> Marc Trampe (Bürgermeister)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Im Verkehrsausschuss hat man sich bereits intensiv mit dem A-23-Ausbau auseinandergesetzt. Hinsichtlich des aktuellen Beschlusses, dass ausgebaut werden soll, bringt sich die Gemeinde Rellingen konstruktiv ein und sieht Chancen, den innerörtlichen Verkehr in der Gemeinde zu verbessern.</li></ul>
<b>Stadt Pinneberg</b> Carl-Eric Pudor (Stellv. Fraktionsvorsitzender CDU)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aus Sicht der CDU-Fraktion in Pinneberg ist das Projekt enorm wichtig für die Wirtschaft. Es wäre ein Fehler, nur auf den Rad- und Bahnverkehr zu setzen, da der Verkehr generell zunehmen wird, v. a. der Lieferverkehr.</li></ul>
<b>Gemeinde Rellingen</b> Sören Wilkens (Stellv. Fraktionsvorsitzender CDU)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Innerhalb der Fraktion ist die Sicht auf das Projekt ambivalent. Es wurde entschieden, den Prozess konstruktiv zu begleiten und Vorstellungen/Wünsche für Rellingen einzubringen.</li></ul>
<b>Gemeinde Rellingen</b> Klaus Einfeldt	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die FDP Rellingen steht dem Ausbau positiv gegenüber.</li></ul>

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
(Fraktionsvorsitzender FDP)	
<p><b>Landesverband Schleswig-Holstein im Bund deutscher Baumschulen (BdB) e. V.</b>                      Dr. Frank Schoppa                      (Verbandsgeschäftsführer)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Mitglieder des Wirtschaftsverbandes versenden europaweit Millionen von geholzten Bäumen und stehen dem Ausbau daher auch sehr positiv gegenüber.</li> <li>- Auch der Ausbau der A 20 wird positiv gesehen.</li> <li>- Der Verband bringt sich ein, weil es durch den Ausbau zur An- und Zerschneidung von Flächen kommt.</li> </ul>
<p><b>Stadt Pinneberg</b>                      Marc Bröcker                      (Leiter des Büros der Bürgermeisterin)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hat Interesse an Anbindung der A 23</li> <li>- Verspricht sich Verbesserungen für Gewerbegebiete mit zum Teil sehr unterschiedlichen Zufahrten.</li> </ul>
<p><b>Stadt Pinneberg</b>                      Werner Mende                      (Fraktionsvorsitzender FDP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stehen dem Projekt positiv gegenüber</li> <li>- Persönliche Sicht: Bedarf einer Autobahn ist hinsichtlich des Verkehrsaufkommens vorhanden, hofft auf die Umsetzung.</li> </ul>
<p><b>Bürgervertreter</b>                      Uwe Kleinig</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anlieger direkt an der Ausfahrt Pinneberg Nord. Sein Hauptinteresse besteht in einer leistungsfähigen Ausfahrt.</li> <li>- Insgesamt noch unentschlossen: Wenn die A 20 nicht gebaut wird, braucht es die A 23 unbedingt.</li> </ul>
<p><b>Bürgerinitiative A 23 für umweltfreundliche Mobilität</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Steht dem Ausbau extrem kritisch gegenüber.</li> </ul>

<b>Institution / Person</b>	<b>Sichtweise auf das Projekt</b>
Wolfgang Melzer	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bezweifelt die Datengrundlage, auf der das Projekt aufgebaut ist. Der Bundesverkehrswegeplan ist Anfang nächsten Jahres wieder zu überprüfen.</li><li>- Eine Erweiterung der Autobahn ist der falsche Ansatz: Er geht davon aus, dass der Ausbau die Staus nur verkürzen würde, weil diese breiter würden</li><li>- Der Individualverkehr sollte auf Busse und Bahnen und auf Radwege verlagert werden.</li></ul>
<b>Gemeinde Rellingen</b> Dr. Ulf Eggers (Mitglied im Verkehrsausschuss, GRÜNE)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Schließt sich Wolfgang Melzer an, strikte Ablehnung des Projekts aus Umweltschutzgründen.</li><li>- Wenn der Individualverkehr umgelagert wird (was aus Klimaschutzgründen allgemein gefordert wird), dann werden die Baumschulen besser ausliefern können als bisher.</li></ul>
<b>C. Otto Gehrckens GmbH &amp; Co. KG</b> Arndt Kampowsky	<ul style="list-style-type: none"><li>- Wenn das Projekt rechtskonform ist, stellt sich die Frage: Wie gestaltet sich der Lieferverkehr und der Verkehr für die Mitarbeiter?</li><li>- Sobald es durch den Ausbau eine Zunahme des Individualverkehrs gibt, liegt das Problem nicht an der Autobahn, sondern an den angrenzenden infrastrukturellen Punkten (Verbindungsgebiete, Gewerbegebiete).</li><li>- Der Verkehr muss so verteilt werden, dass kein Stau entsteht.</li></ul>
<b>C. Otto Gehrckens GmbH &amp; Co. KG</b> Ingo Metzger (Techn. Geschäftsführer)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Der Betrieb ist unmittelbar an der A 23 Ausfahrt Süd angesiedelt.</li><li>- Steht dem Projekt sehr positiv gegenüber, mit der Aussicht, dass der Lieferanten- und Mitarbeiterverkehr schneller und einfacher vorankommt.</li></ul>
<b>BUND Landesverband Schleswig-Holstein e. V.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sieht das Projekt als enorm schädlich und überflüssig an.</li></ul>

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
<p>Jochen Hilbert</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Individualverkehr der A 23 sollte auf ÖPVN verlagert werden, dann hätte auch der Betriebsverkehr wieder freie Fahrt: Das Schienengutachten des Landes Schleswig-Holstein vom März 2021 gebe Hinweise darauf, dass man 35.000 Tagespendler*innen nach Hamburg von der A 23 auf den SPNV verlagern könne.</li> <li>- Wollen aber alle positiven Möglichkeiten, die Ausbau bringen könnte, wahrnehmen und unterstützen.</li> </ul>
<p><b>Stadt Pinneberg</b>                      Jannik Thiel                      (Mitglied SPD-Ortsfraktion)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persönliche Sicht: Andere Verkehrsprojekte (A 20, 3. und 4. Gleis, Radschnellwege) sollten prioritärer behandelt werden als der Ausbau der A 23.</li> <li>- Versteht aber auch die Interessen der Wirtschaft.</li> <li>- Da es um das „Wie“ und nicht das „Ob“ geht, ist es wichtig, die Menschen mitzunehmen und ihre Sorgen ernst zu nehmen.</li> </ul>
<p><b>Bürgervertreter</b>                      Stefan Jensen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das eigene Grundstück endet an der Lärmschutzwand, betroffen von Baumaßnahmen und als Berufspendler (Harburg).</li> </ul>
<p><b>IHK Kreis Pinneberg</b>                      Dr. Paul Raab                      (Geschäftsbereichsleiter)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die A 23 ist Haupterschließungsachse für den Straßenverkehr im südlichen Schleswig-Holstein und an der Westküste hoch bis nach Dänemark. Die Strecke hat eine besondere Bedeutung für den Personen- und Güteraustausch zwischen der Region und Hamburg.</li> <li>- Die aktuelle Situation schränkt die Attraktivität des Standortes ein, daher ist der Ausbau nötig.</li> </ul>
<p><b>ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e. V.</b>                      Matthias Walenda</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gegen die Verwirklichung des Projektes.</li> <li>- Wichtiger sind Radschnellwege und ein 3. und 4. Gleis.</li> <li>- Brücken und Radwege neben der Autobahn sollen erhalten bzw. erweitert werden, mindestens so wie es die Empfehlung für Radverkehrsanlagen vorsieht.</li> </ul>

<b>Institution / Person</b>	<b>Sichtweise auf das Projekt</b>
(Stellv. Sprecher der Ortsgruppe Pinneberg)	
<b>Kreis Pinneberg</b> Ann-Kathrin Tranziska (Landesvorsitzende GRÜNE)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sieht das Projekt als nicht notwendig, stattdessen braucht es das 3. und 4. Gleis sowie die Radschnellwege.</li><li>- Individualverkehr sollte umgelagert werden, damit wieder Platz für Lieferverkehr ist.</li><li>- Sollte es zum Ausbau kommen, versuchen die GRÜNEN Natureingriffe und Flächenversiegelung weitgehend zu verhindern.</li></ul>

Für die DEGES waren neben Hrn. Dr. Zierke auch Hr. Szerencsi, Hr. Evert und Fr. Schmidtsdorf anwesend, für RAIKESCHWERTNER neben Birte Blömers noch Hr. Büttner und Fr. Bock. Darüber hinaus nahm der Journalist Burkhard Fuchs an der Planungswerkstatt im Abschnitt Mitte als neutraler Beobachter teil.

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
<b>TOP 1</b> <b>Begrüßung</b>	Siehe vorangestellte Aussagen. Teilnehmer*innen stellen sich und ihre Position zum Bauvorhaben vor.
<b>TOP 2</b> <b>Präsentation zum aktuellen Planungsstand</b>	Siehe PowerPoint-Präsentation. Projektleiter Dr. Zierke gibt erste Einblicke in die Planung der A 23-Erweiterung.  <u><b>Fragen und Hinweise, die während der Präsentation aufgekomen sind</b></u>  <i>Frage/Hinweis 1: Sind neun Meter die maximal realisierbare Höhe für Lärmschutzwände?</i> Antwort, Hr. Zierke: Baulich sind auch höhere Lärmschutzwände möglich. Dann wird es aber teuer und die Effizienz lässt nach, da sie im Hinblick auf Bau- und Unterhaltungsaufwände aufwändiger sind. Die weiteren Untersuchungen werden die Wandhöhen genauer bestimmen.  <i>Frage/Hinweis 2: Wie hoch werden die Lärmschutzwände geplant?</i> Antwort, Hr. Zierke: Unterschiedlich. Im Bereich der Pinnau gibt es z. B. keine Wohngebiete o. Ä., die es zu schützen gilt. Hier werden die Wände niedriger gebaut.  <i>Frage/Hinweis 3: Warum kann es keine Verbesserung des Lärmschutzes ohne den Ausbau der A 23 geben?</i> Antwort, Hr. Zierke: Bindend ist das Bundesimmissionsschutzgesetz, das einen wesentlichen Eingriff (hier: Ausbau der A 23) für entsprechende Maßnahmen voraussetzt. Erst der Ausbau schafft die rechtlichen Grundlagen, um tätig zu werden. Eine Anpassung dieser Vorschriften lässt sich nur über den politischen Weg erreichen.  <i>Frage/Hinweis 4: Gibt es einen größeren Lärmbeitrag, wenn die Fahrzeuge schneller fahren?</i>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>Antwort, Hr. Zierke: Schneller fahrende Fahrzeuge sind lauter als langsam fahrende Fahrzeuge. Aber das Rollgeräusch ist bestimmend und entscheidend. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ändert zudem nichts am Lärm, der durch den Lkw-Verkehr entsteht, denn diese dürfen immer nur 80 km/h fahren.</p>
<p><b>TOP 3</b> <b>Diskussion an der Karte</b></p>	<p><b><u>Fragen und Hinweise zu Naturschutz- und Umweltbelangen</u></b></p> <p><i>Frage/Hinweis 5: Die Rad- und Fußquerung der Pinnau muss verbessert werden. Wenn die Pinnau einen höheren Wasserstau hat, ist der Weg so verschlammte, dass man dort nicht durchkommt. Die Autobahn ist insgesamt zu niedrig gebaut.</i></p> <p><i>Ergänzung: Inwiefern sind Sie mit Wasserbehörden im Austausch?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Die Frage ist, was es zu schützen gilt. Hochwasser- und Pflanzenschutz sind Themen im weiteren Bedarf. Wasserschutzverbände sind seit der Bestandsabfrage am Projekt beteiligt und relevante Punkte werden gemeinsam abgestimmt.</p> <p><b><u>Allgemeine Fragen und Hinweise zum Bauvorhaben</u></b></p> <p><i>Frage/Hinweis 6: Wieviel Flächenbedarf kalkulieren Sie für das gesamte Vorhaben?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das ist unterschiedlich, weil die vorhandene Autobahn unterschiedlich breit ist: Im Süden ist der Mittelstreifen z. B. schmaler als im nördlichen Bereich. Ganz grob sind es in etwa fünf Meter je Seite (der zusätzliche Fahrstreifen von ca. 3,5 Metern und das, was seitlich dazu kommt).</p> <p><i>Frage/Hinweis 7: Am Haidkamp quert eine Veloroute der Stadt Pinneberg, allerdings ist die Radverkehrsanlage auf dieser Brücke eigentlich nicht benutzbar, da Absenkung viel zu steil ist. Wenn ich mit etwas „Speed“ runterfahre, knall ich über den Hochbord.</i></p>



Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>Antwort, Hr. Zierke: Den Hinweis nehmen wir auf.</p> <p><i>Frage/Hinweis 8: Um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, könnten die Pendler von der Autobahn runtergeholt werden.</i></p> <p><i>Ergänzung: Wäre eine Standstreifenmitbenutzung eine Alternative? Dann müsste die Autobahn nicht erweitert werden.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Die Seitenstreifen sind im Moment zu schmal, man müsste also trotzdem ausbauen, um das Kapazitätsniveau zu erfüllen. Neben dem Querschnitt der BAB und den Anschlussstellen wären auch alle Bauwerke weiterhin betroffen. Die Alternative wird aber mit in die Planung einbezogen und abgewogen.</p> <p><i>Ergänzung: Das ist vor 10-15 Jahren schon mal vom Landesbetrieb Itzehoe geprüft worden. Dort wurde auch festgestellt, dass die Brückenbauwerke zu schmal sind, um einen sicheren Verkehr gewährleisten zu können.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das ist richtig, wir würden das aber im weiteren Verfahren als Alternative mit abwägen.</p> <p><i>Frage/Hinweis 9: Wie hoch werden die Lärmschutzwände? Das ist ein wichtiges Thema, da bei zu hohen Wänden nicht mehr viel Sonnenlicht durchkommt.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das ist ein wichtiger Aspekt, da hohe Wände zum einen gestalterisch nicht schön sind und zum anderen zur Verschattung führen. Es gäbe die Möglichkeit, den oberen Teil transparent auszuführen. Das ist immer eine Frage der einzelnen Abwägung. Man wird sich das im Einzelfall für die unterschiedlichen Bereiche anschauen – in Gewerbegebieten wird es z. B. zu anderen Einschätzungen kommen als in Bereichen mit Wohnbestand.</p> <p><i>Frage/Hinweis 10: Wir haben das Problem der Wirkung und ästhetischen Auswirkung auf das Umfeld. Für beides gibt es laufende Untersuchungen, z. B. kombinierte Formen mit Pflanzen und Bäumen als Grünstreifen.</i></p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p><i>Dies könnte sich auch in diesem Projekt positiv auf die Absenkung des Lärmes und der Ästhetik auswirken. Wird das miteinbezogen?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Die Nutzung verschiedener Materialien sowie eine Begrünung sind möglich. Wir können Bäume aber nicht zum Lärmschutz einsetzen. Sie scheinen zwar in geringen Teilen lärmabsorbierend, sind jedoch rechtlich nicht als Schutzmaßnahme möglich und sinnvoll. Es gilt aber, dabei weitere Aspekte – wie etwa die Jahreszeiten (Laub/kein Laub) oder die Pflege der Pflanzen – zu berücksichtigen. Zudem wird dadurch mehr Fläche benötigt. Der Hinweis wird aber mit aufgenommen.</p> <p><i>Ergänzung: Bei der Westumgehung in Pinneberg gibt es einen Lärmschutzwall und obendrauf eine Mauer. Wenn der obere Teil transparent gestaltet werden würde, hätte man eine Kombination, die ästhetisch und funktional wäre.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Dabei muss berücksichtigt werden, dass ein Wall viel mehr Fläche benötigt und weiter weg in der Höhe von der Schutzwirkung wäre, er müsste also höher sein als eine Wand direkt am Fahrbahnrand. Hinzu kommt, dass in Bereichen mit Gewässern ein Wall nicht umsetzbar ist, hier muss eine Wand gebaut werden. Aber in Teilen könnte das durchaus eine Lösung sein.</p> <p><i>Frage/Hinweis 11: Wurde bereits im Verkehrsausschuss diskutiert, dennoch auch nochmal hier der Hinweis: Der rückstauende Verkehr in den Ortsteilen muss besser auf- und abgeführt werden.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Die Ideen, die im Ausschuss diskutiert wurden, werden aufgenommen und bewertet.</p> <p><i>Ergänzung: Und wie ist das in dem Zusammenhang mit dem Deckel?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Wir sind gerade noch im ersten Berechnungsschritt und werden in den kommenden Monaten und Jahren Aussagen über Wandhöhen etc. machen können, um den bestmöglichen gesetzlichen Schutz gewährleisten zu können. Die Finanzierbarkeit ist dabei losgelöst von der Sache, ob es schalltechnisch in der Schutzwürdigkeit erforderlich wäre. Es geht immer um die Verhältnismäßigkeit und Effizienz, einzelne</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>Bereiche müssen dabei gesondert betrachtet werden. Derzeit können hierzu noch keine weiteren Aussagen getroffen werden.</p> <p><i>Ergänzung: Der optimale Lärmschutz ist der gesetzliche Mindestlärmschutz, mehr dürfen Sie nicht realisieren?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das ist richtig.</p> <p><i>Ergänzung: Gibt es Messwerte, an denen man erkennt, dass in 7,50 Meter oder neun Meter Höhe ein Überhang ist? Inwieweit spart das letztlich auch Höhe ein?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das ist gestalterisch möglich. Eine Höhe von neun Metern bietet ein gutes Maß zwischen Wirtschaftlichkeit, Unterhaltung und dem Schutzzweck. Technisch gesehen wären auch höhere Wände möglich, hier müssen aber alle Faktoren abgewogen werden. Eine einkragende Wand mit 7,5 Metern wirkt etwa wie eine neun Meter hohe gerade Wand.</p> <p><i>Frage/Hinweis 12: Gibt es Abschnitte, in denen ggf. Enteignungen drohen?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Enteignungen sind das allerletzte Mittel, das beim Thema Flächenerwerb zum Tragen kommen würde. Als erstes gibt es eine Kontaktaufnahme durch die DEGES – ohne die Einbeziehung Dritter – , und gemeinsam wird mit den Betroffenen eine vertrauensvolle Lösung gesucht. In der Regel wird das über den freiwilligen Grunderwerb und nicht über Enteignungen gelöst.</p> <p><i>Frage/Hinweis 13: Werden Bodenerschütterungen mitgedacht, wenn die Autobahn näher an die Häuser rückt? Wie wird verhindert, dass diese nicht stärker werden?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das hängt von dem vorhandenen Boden ab. Es gibt eine DIN-Norm über Erschütterungen (während der Bauphase und während des Endzustands), nach deren Werten man sich orientiert. Das lässt sich also entsprechend berechnen und für Anwohner auch verbessern.</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p><i>Frage/Hinweis 14: Wann und wie oft werden Fahrzeuge gezählt?</i></p> <p>Antwort: Bei der Verkehrszählung, die wir durchgeführt haben, geht es uns nicht um die Absolutwerte auf der Autobahn. Wir haben an jedem Knotenpunkt eine Woche lang den ganzen Tag und die ganze Nacht lang alle Verkehrsarten gezählt, um die einzelnen Verkehrsströme analysieren zu können. Diese Datengrundlage geben wir auch transparent raus, sobald die Daten aufbereitet sind.</p> <p><i>Ergänzung: Es hieß in den Medien, dass permanent und automatisch gezählt wird. Wo ist das im Netz nachvollziehbar?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Die Dauerzählstelle der BASt ist online zugänglich. In Fahrtrichtung Hamburg gibt es die Messwertquerschnitte der Streckenbeeinflussungsanlage.</p> <p><i>Ergänzung: Davon kann abgeleitet werden, inwieweit die einzelnen Abschnitte als Umgehung für die Orte genutzt werden.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das ist richtig. Diese Werte haben wir und diese bilden auch die Grundlage des Modells.</p> <p><i>Frage/Hinweis 15: Was muss der Mindestabstand der Lärmschutzwände zu privaten Grundstücken sein?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Der Mindestabstand liegt bei „null Zentimetern“. Wenn sich das baulich umsetzen lässt, kann die Wand demnach direkt anliegen. Die Frage ist, was die Situation benötigt: Es lässt sich in der Regel immer eine bauliche Lösung finden, ohne in das Haus einzugreifen.</p> <p><b><u>Fragen und Hinweise zu konkreten Stellen an der A 23</u></b></p> <p><i>Frage/Hinweis 16: In welchem Umfang werden bisher genutzte Baumschulflächen durch die Erweiterung in Anspruch genommen? Ist es dem Einzelbetrieb überlassen, Ersatzflächen zur Kompensation zu finden oder werden hier gemeinsam Lösungen gefunden?</i></p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>Antwort, Hr. Zierke: Wir können den tatsächlichen Eingriff noch nicht konkret bestimmen. Außerhalb der Bundesflächen haben wir in großen Teilen voraussichtlich keinen Eingriff, es gibt aber Flächen, wo wir voraussichtlich in Eigentum Dritter eingreifen müssen – das können zum Teil auch Baumschulflächen sein. Das Vorgehen wird so sein, dass wir als erstes proaktiv auf die Eigentümer zugehen, Gespräche führen und eruieren, ob es zum Tausch, Verkauf o. ä. kommt.</p> <p><i>Frage/Hinweis 17: Die Radwege an der Brücke über die Autobahn sind mit 1,5 Metern zu schmal (zwischen Pinneberg und Kummerfeld). Auf beiden Seiten braucht es einen Radweg, der 2,5 Meter breit ist, um den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zu entsprechen.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das würde berücksichtigt werden. Wir können die Überlegung außerhalb der A 23 mit aufnehmen, um das zu koordinieren, es liegt aber nicht in der Zuständigkeit der DEGES, den Abschnitt zu verbreitern.</p> <p><i>Frage/Hinweis 18: Für mich ist die Idealvorstellung einer Autobahnausfahrt bei der heutigen Verkehrsmenge der Kreisverkehr. Das ist für Pinneberg Nord schon fast ein „Muss“, dass hier zwei Brücken mit einem Kreisverkehr gebaut werden. Sollte dies nicht möglich sein, müsste sichergestellt werden, dass beide Rampen in beide Richtungen (Ost-/Westrampe) eine doppelstufige Aufstellung der Fahrzeuge für Links- und Rechtsabbieger ermöglichen. Der Verkehr staut sich zurzeit einspurig von Pinneberg Nord bis runter auf die Autobahn – das muss zweispurig werden.</i></p> <p><i>Ergänzung: Das betrifft auch indirekt die Radfahrer und sollte hier mitberücksichtigt werden.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das sind gute Hinweise, die in der weiteren Planung mitgedacht werden. Das Ziel ist entscheidend: Der Verkehr muss für alle Verkehrsarten funktionieren und verkehrssicher sein.</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p><i>Frage/Hinweis 19: Im Bereich Rellingen gibt es einen gut zu befahrenden Radweg, allerdings ist das Umlaufgitter zu schmal. Hier muss etwas gemacht werden, und der Radweg entlang der Autobahn sollte unbedingt erhalten bleiben.</i></p> <p><i>Ergänzung: Jenseits der Lärmschutzwände gibt es einen Wartungsweg auf der Ortsseite. Es wäre für Rellingen optimal, wenn dieser Weg kreuzungsfrei bis nach Hamburg von Radfahrern genutzt werden könnte.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Wenn wir ohnehin Raum brauchen, können wir diesen – in einer Doppelfunktion – auch für Radfahrer freigeben.</p> <p><i>Frage/Hinweis 20: Für Rellingen wäre in Teilbereichen eine Verdeckelung sinnvoll – dies würde zum Lärmschutz beitragen und Zerschneidungswirkungen verhindern. Zudem könnte der Deckel besser genutzt werden (z. B. Kleinparkanalgen) als ein Bereich zwischen zwei Lärmschutzwänden.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: So weit sind wir zurzeit noch nicht in den Planungen, wir nehmen den Hinweis aber mit auf.</p> <p><i>Frage/Hinweis 21: Bleibt es dabei, dass von Pinneberg Süd bis Pinneberg Mitte gefahren werden kann, ohne auf die Autobahn zu müssen?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Wenn das Erfordernis der Anschlussstellenpunkte weiterhin da ist, kann diese Verflechtung so bestehen bleiben. Das Entscheidende ist, wie lang der Bereich ist, um die Verflechtung sicher zu gestalten. Zudem muss geprüft werden, ob es weiterhin einer Verknüpfung bedarf oder nicht. Dabei müssen auch Verkehrsverlagerungen einbezogen und bewertet werden.</p>

<b>Tagesordnungspunkt</b>	<b>Fragen / Anmerkungen / Hinweise</b>
	<p><i>Frage/Hinweis 22: Aus Pinneberg Nord kommend gibt es Rückstaus, die sich über 700 Meter erstrecken. Gleiches gilt für Pinneberg Mitte und Süd. Dies sollte ebenfalls in den Prognosen berücksichtigt werden, auch, wenn es nicht bei der DEGES liegt.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Die Gebietsentwicklungen und entsprechende Quell- und Zielverkehre berücksichtigen wir mit. Diese Überlegungen beziehen wir, insbesondere für das Planfeststellungsverfahren, ein. Aber grundsätzlich gilt: Nur was ursächlich auf den Ausbau der A 23 zurückzuführen ist, muss der Bund bezahlen. Daher stellt sich bei kommunalen Belangen frühzeitig die Frage: Gibt es eine Kostenbeteiligung, ja oder nein? Bisher sind alle geplanten Maßnahmen der A23 zu Lasten des Bundes.</p>
<b>TOP 5</b> <b>Zusammenfassung und</b> <b>Ausblick auf weiteres Vorgehen</b>	Herr Dr. Zierke und Frau Blömers bedanken sich abschließend für das Engagement der Teilnehmenden und kündigen an, dass alle Teilnehmenden mit den Protokollen und den Informationen zum weiteren Vorgehen versorgt werden.

Dokumentation:

Nachfolgend ein Bild der Karte des Planungsraums.

# DEGES

## A 23: Protokoll der Planungswerkstatt Mitte

Sämtliche Hinweise wurden nummeriert und im Protokoll berücksichtigt.

Stand: 14.12.2021

