

Die Planungswerkstatt Nord fand am 11. November von 17.00 bis 19.00 Uhr im Wolfgang-Borchert-Gymnasium in Halstenbek statt.

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Moderator Alexander Schwertner (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 Projektraum. 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 anschließend an eine Karte des Planungsraums, an der gemeinsam gearbeitet und diskutiert wurde. Dabei konnten wichtige Punkte und Stellen entlang der Trasse begutachtet und abgeschrieben werden.

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

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
Bezirk Eimsbüttel Peter Schreiber (SPD-Fraktion)	<ul style="list-style-type: none">- Betrachtet das Projekt positiv.- Planen derzeit eine Umplanung (Rückbau zur Zweistreifigkeit) der Kieler Straße.
Bezirk Eimsbüttel	<ul style="list-style-type: none">- Setzt sich für die Mobilitätswende ein und positioniert sich daher gegen den Ausbau der A 23.

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
Anna Hampe (GRÜNE-Fraktion)	<ul style="list-style-type: none">- Sieht das Erfordernis für das Projekt nicht.
Gemeinde Rellingen Marc Trampe (Bürgermeister)	<ul style="list-style-type: none">- Hat bereits an der zweiten Planungswerkstatt in Mitte teilgenommen.- Sieht die A 23 als Lebensader der angrenzenden Gemeinden.- Das „Ob“ wird in diesem Rahmen nicht entschieden, daher sollte sich die Frage gestellt werden, wie die Autobahn positiv für die Gemeinde genutzt werden kann.
Gemeinde Rellingen Tom Rasmussen (Leiter des Fachbereichs Planen und Bauen)	<ul style="list-style-type: none">- Sieht das Projekt als Chance, um Staus zu verringern und Radwege zu verbessern.
Landkreis Pinneberg Hartmut Teichmann (Mobilitäts- und Verkehrsprojekte)	<ul style="list-style-type: none">- Findet das Format der Planungswerkstätten spannend.- Das Projekt ist eine politische Entscheidung, aber: Es sollte alles mitgenommen werden, was links und rechts passiert. Sein Ziel ist es, Synergien zu schaffen.- Ist unter anderem für den Radschnellweg im Landkreis Pinneberg verantwortlich und setzt sich dafür ein, dass dieses Projekt nicht durch den Ausbau der A 23 nachteilig beeinträchtigt wird.
ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V.	<ul style="list-style-type: none">- Sieht das Projekt skeptisch, neue Straßen bedeuten in der Regel auch mehr Verkehr.

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
Horst Willutzki (Sprecher Ortsgruppe Halstenbek)	<ul style="list-style-type: none">- Der Stau der Autobahn geht dann doch immer durch Halstenbek und Rellingen – fragt sich, ob das so zu händeln ist.
ADFC Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Andree Wichert	<ul style="list-style-type: none">- Sieht das Projekt, insbesondere vor dem Hintergrund der Verkehrswende, kritisch.
Landkreis Pinneberg Rainer Naujoks (Kreisnaturschutzbeauftragter)	<ul style="list-style-type: none">- Lehnt den Ausbau konsequent ab.
Gemeinde Halstenbek Claudius von Rüden (Bürgermeister)	<ul style="list-style-type: none">- Sieht das Projekt ambivalent. Es gibt Punkte, die für und gegen den Ausbau sprechen. Aber: Die Realität sind Autobahnanschlüsse mit Staus.- Wichtig sei es, Informations- und Kommunikationsplattformen zu etablieren und alle Interessen einzubeziehen.
Bürgerinitiative A 23 für umweltfreundliche Mobilität Klaus-Peter Kussmann	<ul style="list-style-type: none">- Vertritt die Bürgerinitiative und ist gegen den Ausbau.
Gemeinde Halstenbek Gerhard Carlsson	<ul style="list-style-type: none">- Ist gegen den Ausbau der A 23.- Es sollte besser der öffentliche Nahverkehr gefördert werden.

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
(Fraktion SPD)	<ul style="list-style-type: none">- Hat bereits eine Resolution gegen den Ausbau eingebracht.
IHK Kiel Thomas Jansen	<ul style="list-style-type: none">- Sieht die verkehrswirtschaftliche und -geografische Dimension des Ausbaus: Die A 23 ist eine wichtige Verbindungsachse. Es ist daher notwendig, sie als leistungsfähige Achse auszubauen.
Bürgervertreter Thomas Holst	<ul style="list-style-type: none">- Anwohner aus Bienenbüttel; jetzt im Home-Office; nutzt die A 23 aber sonst täglich.- Findet es spannend, dass durch die Planungswerkstatt die Möglichkeit geboten wird, sich als Anwohner in das Projekt einzubringen.
Quartiersbeirat Eidelstedt-Nord Hartmut Thiem (Vorsitzender)	<ul style="list-style-type: none">- Wünscht sich weniger Stau bei einer gleichzeitig geringeren Luftbelastung.- Möchte sich darüber informieren, inwieweit die Bewohner*innen des Quartiers Eidelstedt-Nord vom Ausbau betroffen sind und welche Belastungen auf sie zukommen.
Bürgervertreter Dominik Molkenthien	<ul style="list-style-type: none">- Hat noch keine feste Meinung zum Projekt, möchte aber etwas dazu beitragen.
Bürgervertreter Dr. Malte Kluger	<ul style="list-style-type: none">- Wohnt 50 bis 60 Meter entfernt von der Autobahn.- Steht dem Projekt noch unentschieden gegenüber; fände es in jedem Fall gut, wenn die Autobahn nicht durch seinen Vorgarten verläuft.
Gemeinde Halstenbek Andreas Pauli (CDU-Fraktionsvorsitzender)	<ul style="list-style-type: none">- Steht dem Projekt positiv gegenüber und hält den Ausbau für dringend notwendig. Auch wichtig für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Halstenbek.

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
	<ul style="list-style-type: none"> - Knotenpunkte sollten so angepasst werden, dass sie für Radfahrer zukunftsgerecht genutzt werden können. - Der Ausbau wird benötigt, weil in Zukunft auch Fahrzeuge mit anderen Antriebsformen über die Autobahn fahren werden.
Möbel Schulenburg Halstenbek Sven Lange (Geschäftsführer)	<ul style="list-style-type: none"> - Die A 23 ist die Lebensader der Region, er steht dem Projekt daher sehr positiv gegenüber. - Staus vor der eigenen Haustür seien ein großes Problem, sie beeinträchtigen die Wirtschaft vor Ort.
Bürgervertreter Christian Alpers	<ul style="list-style-type: none"> - Steht dem Ausbau der A 23 positiv gegenüber, insbesondere vor dem Hintergrund der Staus in Halstenbek.
BUND Landesverband Schleswig-Holstein e.V. Jochen Kunz-Michel	<ul style="list-style-type: none"> - Ist gegen den Aus- und Neubau von Autobahnen. Um das für Deutschland vereinbarte „Klimaziel 1,5 Grad“ einzuhalten, ist aus Sicht des BUND ein Aus- und/oder Neubau von Autobahnen kontraproduktiv und deshalb abzulehnen. Deutschland soll bis 2045 klimaneutral werden, mit Maßnahmen wie dem Ausbau der A 23 wird dies nicht möglich sein. - Sieht jede Maßnahme, die den Pkw-Gebrauch im Vergleich zum ÖPNV privilegiert, als schädlich an. - Das Schienengutachten des Landes Schleswig-Holstein vom März 2021 sollte mehr in Betracht gezogen werden. Steuergelder sollten für den Ausbau des Schienennetzes sinnvoll eingesetzt werden, wodurch eine Steigerung auf bis zu 35.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag und damit fast eine Halbierung der PKW-Nutzer*innen auf der A 23 möglich wäre. Das wäre eine sinnvolle Modal-Split-Änderung.

Institution / Person	Sichtweise auf das Projekt
	<ul style="list-style-type: none">- Fragt, ob die Gemeinde Rellingen weiß, wie hoch ihr Eigenanteil an der Finanzierung eines Deckels wäre und ob sie bereit wäre, diesen zu finanzieren?- Fordert darüber hinaus eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf neun Meter, auch wenn ein Ausbau nicht umgesetzt werden sollte.- Stellt die Rechtmäßigkeit des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Frage. Durch ein vom BUND in Auftrag gegebenes Gutachten wurde dieser als verfassungswidrig eingestuft.
Bürgervertreter Hans-Jürgen Rieger	<ul style="list-style-type: none">- Wohnt in Halstenbek und nutzt die A 23 täglich über eine Strecke von 75 km in die Lüneburger Heide.- Er ist vor allem an dem Vorgehen/Bauablauf beim Ausbau interessiert.

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

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
TOP 1 Begrüßung	Siehe vorangestellte Aussagen. Teilnehmer*innen stellen sich und ihre Position zum Bauvorhaben vor.

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
<p>TOP 2 Präsentation zum aktuellen Planungsstand</p>	<p>Siehe PowerPoint-Präsentation. Projektleiter Dr. Zierke gibt erste Einblicke in die Planung der A 23-Erweiterung.</p> <p><u>Fragen und Hinweise, die während der Präsentation aufgekomen sind</u></p> <p><i>Frage/Hinweis 1: Warum gibt es unterschiedliche Angaben zur Länge der Ausbaustrecke im Verkehrslageplan? Dort sind u. a. 800 Meter weniger und eine geringere Verkehrslast als in der Präsentation angegeben.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Die Längen beziehen sich auf unterschiedliche Planungsstände und damit auch Berechnungen der Streckenlänge. Zum Teil wird mittig von den Knotenpunkten aus gemessen, in der Machbarkeitsstudie wurde beispielsweise der maximale Eingriff in die bestehende Fahrbahn ermittelt.</p> <p><i>Frage/Hinweis 2: Entlang der Knotenpunkte kommt es sowohl morgens als auch abends zu Staus. Wäre es nicht sinnvoller, anstelle der Ampelschaltung einen Kreis zu bauen?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Es sind verschiedene Knotenpunktgrundformen denkbar und es kann auch Bestandsverbesserungen geben, die mit dem Ausbau der A 23 nichts zu tun haben. Wir nehmen den Gedanken mit und prüfen auch Kreisverkehre.</p>
<p>TOP 3 Diskussion an der Karte</p>	<p><u>Fragen und Hinweise zu Naturschutz- und Umweltbelangen</u></p> <p><i>Frage/Hinweis 3: Viele Bürger*innen sind im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Flächen und der Gefährdung der Natur verunsichert. Wie wollen Sie hier vorgehen?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Das sind zwei Sachen, die ganz unterschiedlich in die Planung miteinfließen. Was das Thema Grundstücke angeht, können wir den Eingriff im Moment noch nicht beziffern. Bis wir es</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>quadratmeterscharf machen können, wird auch noch Zeit vergehen – final ist es erst mit der Planfeststellungsvariante, die eingereicht wird. Klar ist aber auch: Wir werden mit allen Betroffenen als Erstes sprechen. Wenn jemand jetzt schon Fragen hat, stehen wir natürlich gerne zur Verfügung. Das Zweite ist der Ausgleich für den Naturhaushalt, der ganz unterschiedlich zu bewerten ist. Hier gilt die Bundeskompensationsverordnung, an die wir uns halten. Zum einen wird es einen Biotopausgleich entsprechend der Wertigkeit der beanspruchten Flächen geben, zum anderen werden natürlich auch Artenschutzmaßnahmen verfolgt. Wir sehen großes Verbesserungspotenzial – u.a. an den Querungsmöglichkeiten – und müssen so oder so auf jeden Fall das Verbesserungsgebot an den Gewässern würdigen – auch im Hinblick auf Wassermengen und -qualität.</p> <p><i>Ergänzung: Im Raum Pinneberg gibt es kaum noch Flächen zum Ausgleich. Wie soll denn trotzdem ein Ausgleich gelingen? Spielt ein Ökokonto eine Rolle?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Das können wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht genau sagen. Es gibt aber auf jeden Fall unterschiedliche Möglichkeiten, die wir prüfen werden. Wichtig ist: Das ist eine Aufgabe, um die wir uns kümmern müssen – die betroffenen Grundstückseigentümer werden auf keinen Fall selbst loslaufen und Ausgleichflächen besorgen müssen. Ganz spitz formuliert: Das ist unser Problem und nicht ihres. Denn fest steht auch, dass wir ohne Ausgleichsflächen keinen Antrag auf Planfeststellung stellen können. Wir hatten jetzt beispielsweise schon einen Scoping-Termin und stehen mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft sowie weiteren Institutionen in Kontakt, um das Thema Kartierung aufzusatteln und einzubeziehen. Hinweise nehmen wir immer gerne entgegen.</p> <p><i>Ergänzung: Inwiefern sind Sie bei Ausgleichsmaßnahmen für den Naturhaushalt an die Trasse gebunden? Können die auch fernab der Autobahn stattfinden?</i></p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>Antwort, Dr. Zierke: Das hängt von den Gegebenheiten und den Maßnahmen selbst ab. Es gibt gewisse Wirkbereiche, die wir nicht an anderer Stelle ersetzen können. Wenn wir an der A 23 beispielsweise einen Wachtelkönig haben, kann sein Lebensraum nicht in Schwerin ausgeglichen werden.</p> <p><i>Frage/Hinweis 4: Bitte beachten Sie das Verschlechterungsverbot im Hinblick auf die FFH-Gebiete – das ist für mich ein Knackpunkt in der Planung.</i></p> <p>Antwort, Fr. Schmidtsdorf: Danke für den Hinweis, das haben wir natürlich im Blick. Wir haben insgesamt drei FFH-Gebiete an der Trasse, die betroffen sind. Mit Himmelmoor haben wir zusätzlich auch noch ein viertes Gebiet betrachtet, das etwas abgelegener ist. Im nächsten Schritt werden wir nun in allen betroffenen Gebieten FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchführen. Darauf aufbauend entscheidet sich dann auch, welche Maßnahmen von uns umgesetzt werden – von einer Ausweitung der Gewässer über die Anbringung von Fischotterbermen ist vieles denkbar.</p> <p><i>Ergänzung: Jetzt bin ich aber baff, mit der Prüfung von Himmelmoor habe ich nicht gerechnet. Das hat doch (aufgrund größerer Entfernung) mit der A 23 nichts zu tun.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Und trotzdem müssen wir auch hier die Möglichkeit einer Betroffenheit prüfen, um diese ausschließen zu können – so weit gehen wir tatsächlich.</p> <p><i>Ergänzung: Spielt der Krupunder See eine Rolle?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Der spielt eine Rolle, da er im Wirkungsbereich der Autobahn liegt – z.B. in Bezug auf die Frage, wie er von Fledermäusen genutzt wird.</p> <p><u>Allgemeine Fragen und Hinweise zum Bauvorhaben</u></p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p><i>Frage/Hinweis 5: Im Bundesverkehrswegeplan wird die Engpass-Beseitigung als Dringlichkeit angegeben. Meine These ist daher: Man könnte Engpässe auch ohne sechsstreifigen Ausbau lösen.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Der Bedarf der 6-streifigen Erweiterung wurde festgestellt und wird auch im Zuge der weiteren Planungen geprüft werden.</p> <p><i>Frage/Hinweis 6: Wir wollen die Option eines A-23-Autobahn-Deckels als mögliche Prüfoption im Prozess behalten und bitten darum, dass diese Möglichkeit ernsthaft geprüft wird.</i></p> <p><i>Ergänzung: Wer würde einen Deckel finanzieren?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Der Lärmschutz ist ein ganz wichtiger Punkt. Zunächst liegt die Kostentragung für alles, was ursächlich von der A 23 ausgeht, ausschließlich beim Bund. So ist es im Bundesverkehrswegeplan auch ausgewiesen. Es gibt allerdings auch Varianten, wo Dritte Kosten mittragen müssen. Das ist dann der Fall, wenn bauliche Maßnahmen mitumgesetzt werden, die nicht mit dem Autobahnausbau zu begründen sind. So war es auch in Hamburg – die Stadt hat beim A-7-Deckel städtebauliche „Bonus-Maßnahmen“ selbst getragen. Voraussetzung für eine solche Kostenbeteiligung sind aber immer Vereinbarungen mit den Städten und Gemeinden. Dies beruht auf Freiwilligkeit und wird nicht von oben angeordnet.</p> <p><i>Ergänzung: Für uns ist es – auch als kommunale Entscheidungshilfe – wichtig zu wissen, wie knallhart der Bund da ist. Wo fängt Beteiligung an, wo hört sie auf?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Um genau darüber ins Gespräch zu kommen, nehmen wir solche Hinweise mit. Ein frühzeitiger Austausch hilft sehr.</p> <p><i>Frage/Hinweis 7: Kommt es im Hamburger Stadtgebiet zu Betroffenheiten im Hinblick auf Grundstücke?</i></p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>Antwort, Dr. Zierke: Wir können es zu diesem Zeitpunkt noch nicht sagen, da es auch auf die Ausbaurichtung ankommt. Eine Abgrenzung fällt schwer. Im Nordbereich stehen die Chancen gut, dass wir einen Ausbau hinbekommen, ohne in private Flächen einzugreifen. In den Bauabschnitten Mitte und Süd sieht das aufgrund der engen Bebauung natürlich etwas anders aus. Aber so weit sind wir noch nicht.</p> <p><i>Frage/Hinweis 8: Die Aussage „es gibt nur besseren Lärmschutz, wenn auch die Autobahn ausgebaut wird“, wirkt auf mich wie ein Erpressungsversuch.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Das ist keine Erpressung, sondern eine rechtliche Vorgabe. Nach Bundesimmissionsschutzgesetz muss ein wesentlicher Eingriff gegeben sein, um einen Anspruch auf Lärmschutz zu erzeugen. Ich will gar nicht in Abrede stellen, dass auch im Bestand ein besserer Lärmschutz zielführend sein könnte, hier gibt es momentan aber einfach keinen rechtlichen Anspruch für. Letztlich kann ich Ihnen nur sagen, was wir mit unserer Planung bewirken können.</p> <p><i>Frage/Hinweis 9: Wachsender A-23-Verkehr verursacht Staus auf nachgelagerten Straßen. Wenn man die Problematik an den Anschlussstellen löst, verlagert man die Stauproblematik auf die anschließenden Verkehre.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Unser Ziel ist es, Verkehre zu bündeln und die nachgeordneten Straßen zu entlasten. Das können wir erreichen, indem wir den Verkehrsfluss auf der A 23 verbessern und die gesamte Strecke verlässlicher gestalten. Wir untersuchen selbstverständlich auch die Anteile der Fernverkehre und wissen, wo es örtliche Verbindungen gibt. Wir haben beispielsweise die höchste Verkehrsbelastung im Abschnitt Mitte auf der A 23, weil die A 23 dort – neben der Fernverkehrsfunktion – zusätzlich als Pinneberger</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>Ortsumgehung genutzt wird. Darauf werden wir Rücksicht nehmen und Ihnen in Zukunft noch sehr viel detaillierter aufzeigen können, wie sich Verkehre auf der A 23 und in den nachgelagerten Straßen verhalten.</p> <p><i>Ergänzung: Ist es dann aber nicht so: Je besser der Verkehrsfluss läuft, desto mehr Verkehr wird auch auf die Autobahn raufgezogen und auf den Abfahrten abfließen?</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Wir verlagern Verkehre und versuchen, die jeweilige Routenwahl zu beeinflussen. Dabei darf die Hauptfunktion der A 23 nicht vergessen werden: Sie ist vordringlich eine Fernautobahn zur Erschließung des westlichen Raumes Schleswig-Holsteins. Innerhalb unseres Verkehrsmodells werden neben dem nachgeordneten Verkehrsnetz also auch noch weitere Einflüsse berücksichtigt. Da spielen u. a. die Hafententwicklung, die Elbquerung, der potenzielle Bau der A 20 und die Verkehrsmittelwahl (drittes und viertes Gleis) eine Rolle. Unsere Prognosen und Entwicklungszahlen werden für 2030 und 2035 erstellt, daraufhin können wir verkehrliche Empfehlungen ableiten. Dazu werden wir sicherlich noch viele Gespräche führen.</p> <p><i>Frage/Hinweis 10: Ich habe die Erfahrung gemacht, dass es auf den nachgelagerten Straßen brenzlich wird, wenn die Leute von der Autobahn abfahren. Wenn das zukünftig nicht mehr so geschieht, kann das auf jeden Fall zu einer Entlastung führen.</i></p> <p><i>Ergänzung: Dabei darf man nicht vergessen, dass der Ausbau die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts erheblich erhöht. Das ist sehr wichtig für den Kreis.</i></p> <p><u>Fragen und Hinweise zu konkreten Stellen an der A 23</u></p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p><i>Frage/Hinweis 11: Wie wird der Engpass auf der Höhe Möbel Schulenburg/Mercedes gelöst? Beide Grundstücke ragen bis an die Autobahn heran, auf beiden Seiten sind maximal 30 Zentimeter zu holen. Wie lassen sich solche Situationen lösen?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: An dieser Stelle ist es in der Tat sehr eng, auch weil die Ausfahrt der Anschlussstelle Halstenbek-Krupunder noch hinzukommt. Hier können wir vielleicht ansetzen und die Ein- und Ausfahrten woanders anordnen, um Platz zu gewinnen.</p> <p><i>Ergänzung: Deswegen auch die Idee, die Abfahrt zu versetzen?</i></p> <p>Antwort Dr. Zierke: Genau, das könnte ein Aspekt sein. Ich habe auch das Baurecht für die A 281 bei Bremen mit in die Wege geleitet, und da gab es Stellen, die noch weniger Raum geboten haben. Da war die Fragestellung eine ähnliche, auch weil wir auf Themen wie Erschütterungen oder die Zugänglichkeit für die Feuerwehr und den rückwärtigen Lieferverkehr eingehen mussten. Wo es im Fall der A 23 hingeht, lässt sich noch nicht sagen, aber es gibt auf jeden Fall unterschiedliche Stellschrauben, an denen wir drehen können.</p> <p><i>Frage/Hinweis 12: Wir können uns vorstellen, dass ein Kreisel an der Anschlussstelle Halstenbek-Krupunder eine gute Option wäre, um den Verkehr staufrei abfließen zu lassen – mit Anschlüssen ähnlich dem Modell einer holländischen Rampe. Davon würde der gesamte nachgelagerte Verkehr profitieren.</i></p> <p><i>Ergänzung: Es müsste allerdings erst noch gewährleistet werden, dass die nachgelagerten Straßen den Verkehr auch wirklich aufnehmen können.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Solche Varianten und Gedankenspiele nehmen wir gerne mit auf und bewerten sie gleichwertig mit anderen Optionen.</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p><i>Frage/Hinweis 13: Man könnte den Rückstau an der AS Halstenbek-Krupunder durch eine intelligente Ampelschaltung lösen.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Da gibt es viele Potenziale. Es gibt auch im Bestand leichte Verbesserungspotenziale, keine Frage. Deswegen stehen wir schon mit den Kommunen und dem Land im Austausch.</p> <p><i>Frage/Hinweis 14: Entlang der Autobahn lässt sich schon ganz gut mit dem Fahrrad fahren, allerdings hört der Weg von Norden kommend auf Höhe der Kranichstraße auf. Unser Wunsch wäre daher ein Unterhaltungsweg bis zur Süntelstraße, der auch vom Radverkehr benutzt werden kann.</i></p> <p><i>Ergänzung: Damit einher geht auch der Hinweis, dass der schon vorhandene Weg entlang der Autobahn auf jeden Fall bestehen bleiben sollte, da er gut genutzt wird.</i></p> <p><i>Frage/Hinweis 15: Die Autobahnquerung an der Halstenbeker Straße ist eine wichtige Fahrradverbindung. Das bitte auf dem Zettel haben.</i></p> <p><i>Frage/Hinweis 16: Der Ausbau auf sechs Spuren vergrößert meiner Meinung nach den Engpass zur A 7.</i></p> <p><i>Ergänzung: Das kann ich nicht nachvollziehen. Wir lösen die Situation mit dem Ausbau doch viel mehr auf, wenn wir zwei verlässliche Spuren Richtung Süden haben. Ein maßgeblicher Teil staut sich doch momentan genau deswegen.</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Wir werden in den nächsten Jahren noch tagesfüllende Verkehrsdiskussionen haben und diese Fragen auflösen. Was feststeht: Es gibt sehr viele Faktoren, die hier eine Rolle spielen. Ich denke</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>da beispielsweise an die Zuflussregelungsanlagen, die ja auch nicht ohne Grund installiert wurden. Seien Sie sich sicher, dass wir das alles im Blick haben.</p> <p><i>Frage/Hinweis 17: Auf Höhe des Hörgensweg sind Sport- und Spielanlagen eingerichtet worden, die direkt an die Autobahn grenzen. Was passiert mit diesen neuen Anlagen, wenn die Autobahn nun verbreitert wird?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Wir wollen natürlich keine Bauwerke, die noch langlebig sind, anfassen müssen. Danke für diesen Hinweis.</p> <p><i>Frage/Hinweis 18: Über die Brücke Hörgensweg ist die Veloroute 14 geplant. Für den Bau ist die Verkehrsbehörde zuständig und nicht das Bezirksamt. Ist das bekannt und welche Rolle spielt das in Ihren Planungen?</i></p> <p>Antwort, Hr. Szerencsi: Die Veloroute 14 ist uns bekannt und wir werden diesbezüglich mit der Verkehrsbehörde ins Gespräch kommen. Wir gehen davon aus, dass alle Brücken entlang der Strecke abgerissen werden müssen, weil sie u.a. zu eng sind. Im Zuge der Planung werden wir dann selbstverständlich auch die Veloroute 14 berücksichtigen und eine ausreichende Breite mitdenken.</p> <p>Ergänzung, Hr. Zierke: Wichtig ist auch die Bauphase, nicht nur der Endzustand. Es ist immer eine Frage der Abwägung: Wird ein Provisorium gebaut, bauen wir den neuen Zustand daneben oder kann das Bauwerk ganz entfallen.</p> <p><i>Ergänzung: Bei einer Brücke in Rellingen meinten Sie, die würden Sie nicht mehr bauen, weil der aktuelle Stand sowieso einen breiteren Weg vorsieht.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Das sind zwei verschiedene Sachen. Die Breite, die wir am Ende herstellen wollen, wird breiter sein als das, was der Bestand hergibt. Hinzu kommt, dass die Bauwerke alle hochbelastet sind</p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	<p>– nicht mit den Verkehren der Autobahn, sondern als kommunale Verbindung. Wir wissen daher, dass wir bauzeitlich die Brücken brauchen, um die Verkehre abwickeln zu können. Es gäbe daher noch die Variante, daneben zu bauen und alte Bauwerke im Betrieb zu behalten. Oder wir machen ein Provisorium und bauen im gleichen Bestand.</p> <p><i>Ergänzung: Verstehe ich es also richtig, dass die meisten Brücken verbessert und breiter angelegt werden, weil das heutzutage der Regelfall so hergibt?</i></p> <p>Antwort, Dr. Zierke: Das ist meistens der Fall, ja.</p> <p><i>Frage/Hinweis 19: Am Beginn der Baustrecke im Abschnitt Süd wird die Autobahn schon dreispurig genutzt. Da stellt sich die Frage, ob es dort wirklich einen zusätzlichen Standstreifen braucht oder ob darauf verzichtet werden kann? Das würde ja bedeuten, dass auch die Brücke erneuert werden muss.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: Alle Brücken müssen erneuert werden, da sie nicht breit genug für eine sechsstreifige Erweiterung sind. Das gilt auch für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe.</p> <p><i>Ergänzung: Bleibt der Lärmschutz trotz zusätzlicher Standspur oder muss dieser verlegt werden? Dieser war Grundlage für den Bau des Neubaugebiets.</i></p> <p>Antwort, Hr. Zierke: So weit sind wir in der Planung noch nicht. Der Hinweis ist aber wichtig, wird auf jeden Fall eine Rolle spielen und wird aufgenommen.</p> <p><i>Frage/Hinweis 20: Wohin fließt das Drittel, das den Verkehr am Autobahndreieck Nordwest verlässt? Fahren sämtliche Verkehrsteilnehmer auf die A 7 oder nach Eidelstedt?</i></p>

Tagesordnungspunkt	Fragen / Anmerkungen / Hinweise
	Antwort, Dr. Zierke: Die Verkehre verteilen sich unterschiedlich auf die Holsteiner Chaussee und die A-7-Zubringer. Ganz konkret können wir Ihnen das dann anhand des Verkehrsmodells erklären, sobald wir dieses final aufbereitet haben – dann nicht nur für den Bestand, sondern auch für die Zukunft.
TOP 5 Zusammenfassung und Ausblick auf weiteres Vorgehen	Herr Schwertner und Herr Dr. Zierke bedanken sich abschließend für das Engagement der Teilnehmenden und kündigen an, dass alle mit den Protokollen und den Informationen zum weiteren Vorgehen versorgt werden.

Dokumentation:

Nachfolgend ein Bild der Karte des Planungsraums. Sämtliche Hinweise wurden nummeriert und im Protokoll berücksichtigt.

