

## Dokumentation

- Projekt:** Achtstreifige Erweiterung der A 1 zwischen dem Autobahndreieck HH-Südost und der Anschlussstelle HH-Harburg – Informationsveranstaltung zum Abschnitt Nord
- Ort:** Livestream via Webex
- Datum:** 24.03.2022
- Teilnehmer\*innen:**
- Olaf Bielich
  - Dr. Urs Reichart
  - Ullrich Hanewald
  - Ulrich Möller – digital zugeschaltet (DEGES)
  
  - Frank Kämpfer  
(INGE BUNG – Grassl – Böger+Jäckle)
  
  - Alexander Schwertner  
(Moderator, RAIKESCHWERTNER)

<p><b>Fragen und Antworten</b>  <i>Verkehrsführung/Beeinträchtigungen während der Bauzeit</i></p>	<p><b>Inwieweit ist die Straße Moorfleeter Hauptdeich im Bereich der Bilsiedlung von den Bauarbeiten betroffen? Wird sie als Zu- und Abfahrt für die Baustelle genutzt?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Wir haben uns im Vorfeld der Planungen den Zustand der querenden Straßen angesehen sowie ihre verfügbare Breite bewertet. Dabei sind wir zu dem Schluss gekommen, dass der Moorfleeter Hauptdeich als Baustellenzufahrt, insbesondere im Hinblick auf das Brückenbauwerk, nicht geeignet ist. Deshalb sieht unsere Vorzugslösung so aus, dass wir den Baustellenverkehr samt Massentransporten über die Autobahn abwickeln wollen. Die Straße wird während der Bauzeit also nicht von zusätzlichem Schwerverkehr betroffen sein.</p> <p><b>Wird es für die Häuser entlang der Baustraßen eine Zustandsermittlung geben, um etwaige Schäden nachweisen zu können, die durch den Bau entstehen?</b></p>
---	---

	<p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Bei so großen Bauunternehmungen ist es üblich, dass zu Beginn der Arbeiten ein sogenanntes Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird. Fachexperten begutachten dann die umliegenden Häuser und stellen ihren Zustand fest. Im Nachhinein kann dann festgestellt werden, welche Schäden während der Bauzeit eingetreten sind. Wir hoffen natürlich, dass dies nicht der Fall sein wird. Sofern notwendig, wird an den Bauwerken auch ein sogenanntes Monitoring durchgeführt, welches Schallimmissionen und Erschütterungen rund um die Uhr aufzeichnet und dabei hilft, etwaige Schäden auf konkrete Baumaßnahmen zurückzuführen.</p> <p><b>Wie läuft dieses Verfahren genau ab? Werden die betroffenen Eigentümer angeschrieben, dass sich ihr Grundstück im möglichen Einflussbereich der Baumaßnahme befindet, oder müssen sie sich selbst irgendwo melden?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Das Planfeststellungsverfahren ermöglicht es den Bürgern, Fragen zu stellen, Einwendungen einzureichen und eine Beweissicherung zu fordern. Diese kann anschließend im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses als Auflage für die Baugenehmigung aufgeführt werden. In den meisten Fällen führt die DEGES eine solche Beweissicherung im Umfeld von Bauwerken aber auch aus Eigeninteresse durch, um im Hinblick auf etwaige Schadenansprüche sprechfähig zu sein.</p> <p><b>Wird es nachts Bauarbeiten geben?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Es wird nachts vereinzelt Bauarbeiten geben, wir gehen von einem regulären 16-Stunden-Tag (Zwei-Schicht-System) aus. Nachtbauarbeiten werden vor allem beim Bau der Norderelbbrücke notwendig, um die Vollsperrung der Autobahn bestmöglich auszunutzen. Ich kann allerdings versichern, dass es nachts keine lärmintensiven Bauarbeiten wie Ramm- und Bohrarbeiten geben wird – das verbietet uns auch das Baulärmgutachten, das derzeit noch erstellt wird.</p> <p><b>Werden der Fahrradweg sowie die „neue“ Busverbindung zwischen Moorfleet und Rothenburgsort entlang der Deichlinie (Kaltehofe-</b></p>
--	--

## Dokumentation

	<p><b>Hauptdeich) während der Bauphase weiterhin nutzbar sein? Ist mit Einschränkungen zu rechnen?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Im Wesentlichen soll dieser Weg aufrechterhalten werden, er wird aus Sicherheitsgründen vermutlich sogar eingehaust. Auch an dieser Stelle wird es im Zuge der Arbeiten an der Brücke aber einige Vollsperrungen geben, die hauptsächlich auf das Wochenende gelegt werden sollen. Dies geschieht auch aus Sicherheitsgründen, da wir den Verkehr nicht unter einer schwebenden Last durchführen dürfen – beispielsweise wenn wir die alte Brücke einbrechen oder neue Teile einheben.</p> <p><b>Ist mit einer Einschränkung der Autobahnauffahrt Moorfleet-Billwerder (A 1) zu rechnen?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Die Autobahnauffahrt gehört nicht zum Baufeld – wir sehen daher keinerlei Einschränkungen vor.</p> <p><b>Der Hauptbauverkehr wird also über die Autobahn abgewickelt. Wird es dennoch parallele Baustraßen entlang der Trasse geben?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Parallele Baustraßen sehen wir nicht vor, da das vorhandene Bau-Umfeld die Anlage einer separaten Baustraße nicht zulässt. Während der Bauzeit wird in der Regel aber immer eine Fahrbahn freigelenkt sein, die wir dann als Baustraße nutzen werden. Wir werden hierfür eine Baustellenzufahrt herstellen, sodass die Transporte direkt über die Autobahn angeliefert werden.</p> <p><b>Gibt es eine Prognose zum Thema Stau während der Bauzeit?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Eine Stauprognose in Form eines Verkehrsgutachtens haben wir nicht erstellen lassen. Wir gehen aber davon aus, dass der Verkehr weiterhin wie gewohnt abfließen kann. Bei Unfällen und Pannen werden Staus allerdings nicht zu verhindern sein. Eine Herausforderung ist auch die Verbindung zwischen der A 255 und A 1 in Richtung Süden, wo e im Bereich der Einfädelung häufig zu Staus kommt. Dem wollen wir mit längeren Einfädelungstreifen in der Bauphase und der Erweiterung der Autobahn insgesamt entgegenwirken.</p>
--	--

## Dokumentation

<p><b>Fragen und Antworten</b></p> <p>Lärmschutz</p>	<p><b>Sind Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder Flüsterasphalt auf der A 1 in Richtung Billesiedlung geplant? Seitdem die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 1 zwischen der Anschlussstelle Moorfleet und dem Autobahnkreuz Hamburg-Süd von 80 auf 100 km/h angepasst wurde, hat die Lärmbelastung in der Siedlung erheblich zugenommen. Welche Geschwindigkeit ist in diesem Teilstück der A 1 nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen vorgesehen?</b></p> <p><i>Antwort, Dr. Reichart:</i> Wie der Präsentation zu entnehmen ist, sind an dieser Stelle Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen – sowohl Lärmschutzwände als auch offener Asphalt. Das vermindert insgesamt den Lärm und führt zu einer Verbesserung der dortigen Situation. Und das obwohl zukünftig mit mehr Fahrzeugen auf der A 1 zu rechnen ist, die ggf. sogar schneller unterwegs sind. Den Berechnungen der Schallbelastung lag zu Grunde, dass die Fahrzeuge mit 120 km/h auf dem Streckenabschnitt unterwegs sind.</p> <p><b>Wann wird der Lärmschutz denn fertiggestellt?</b></p> <p><i>Antwort, Dr. Reichart:</i> Das hängt immer vom Bauablauf ab. Wir sind aber darum bemüht, den aktiven Lärmschutz möglichst zeitnah herzustellen, damit dieser auch vor dem Baulärm schützen kann. Der Asphalt wird dagegen erst am Ende der Bauphase aufgetragen, da er ziemlich empfindlich ist.</p> <p><b>Ab welcher Lärmbeeinträchtigung ist ein Ausgleich für die Anwohner vorgesehen?</b></p> <p><i>Antwort, Dr. Reichart:</i> Was wir sagen können: Wir werden es nicht an jeder Stelle schaffen, die Grenzwerte einzuhalten. Es wird Grundstücke geben, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sein werden. Dort sind dann Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vorgesehen: Wir werden ein Büro beauftragen, das betroffene Eigentümer kontaktiert, eine Begehung vor Ort durchführt und den jeweiligen Schallschutz begutachtet. Sollten die Grenzwerte auch am Tag überschritten werden, werden so-</p>
--	--

	<p>nannte Außenwohnbereiche wie Balkone und Terrassen nochmal gesondert berücksichtigt – hier gäbe es dann einen vom Gesetzgeber geregelten finanziellen Ausgleich.</p> <p><b>Für den Bereich des Abschnitts südlich des BAB-Kilometer 148,5 wäre eine Überdeckung, wie sie bereits im Bereich Bahrenfeld-Schnelsen ausgeführt wird, angebracht. Ist eine solche Überdeckung vorgesehen?</b></p> <p><i>Antwort, Dr. Reichart:</i> Das generelle Vorgehen bei solchen schalltechnischen Untersuchungen ist, dass entsprechende Belastungen festgehalten und die in Frage kommenden Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf ihre Verhältnismäßigkeit – Anzahl betroffener Gebäude, Kosten, Aufwand etc. – bewertet werden. Eine solche Prüfung haben wir selbstverständlich auch bei diesem Projekt durchgeführt und festgestellt, dass eine Überdeckung nicht verhältnismäßig wäre, an manchen Stellen sogar technisch gar nicht machbar.</p> <p><b>Was ist mit dem Lärmschutz im Bereich Stillhorn, rechte Seite in nördliche Fahrtrichtung?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Wenn Sie von Süden her den Bereich Stillhorn ansteuern, gibt es das Galerie-Bauwerk über der Richtungsfahrbahn Bremen – an dieser Stelle wird sich eine acht Meter hohe Lärmschutzwand anschließen, die den gesamten westlichen Bereich der Autobahn abschirmen wird. Auf der östlichen Seite soll es dagegen einen Abschnitt von 300 Meter geben, der keinen aktiven Schallschutz haben wird [Anmerkung: Offenporiger Asphalt als passiver Schallschutz nicht zu vergessen]. Danach führt eine Wall-Wand-Kombination mit sieben Meter Höhe bis ins zukünftige Autobahndreieck Süderelbe hinein.</p> <p><b>Wenn ich mir das jetzt genauer anschauen möchte: Kann ich das auf den Karten machen, die sie bereits bereitgestellt haben? Oder werden die Dokumente erst im Internet aufrufbar sein, wenn die Planfeststellungsunterlagen offiziell eingereicht und veröffentlicht wurden?</b></p>
--	---

## Dokumentation

	<p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Das kann dann in den Planfeststellungsunterlagen eingesehen werden. [Anmerkung: Hr. Kämpfer gibt in Minute 51:47 einen Einblick in den aktuellen Maßnahmenplan, der darlegt, an welchen Stellen Lärmschutzanlagen vorgesehen sind.]</p>
<p><b>Fragen und Antworten</b>  <i>Grunderwerb</i></p>	<p><b>Gibt es für uns Bürger jetzt schon genaueres Kartenmaterial zu Ihren derzeitigen Lärmschutzplanungen?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Schwertner:</i> Die Inhalte der Präsentation kann sich jeder auf <a href="http://deg.es.de/a1-hamburg">deg.es.de/a1-hamburg</a> angucken. Detaillierte Fragen zu Einzelgebäuden können wir individuell per E-Mail beantworten.</p> <p><b>Werden private Grundstücke für den Neubau gebraucht und müssen Wohnhäuser abgerissen werden?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Kämpfer:</i> Es wird für die Erweiterung Grunderwerb geben müssen – auch von Flächen, die sich gegenwärtig in privatem Besitz finden. Es ist allerdings nicht vorgesehen, bewohnte Bebauung abzureißen, alle bewohnten Häuser bleiben erhalten. Die Erstellung der Grunderwerbspläne läuft gerade noch, es bestätigt sich aber immer wieder, dass ein Abriss voraussichtlich nicht notwendig sein wird.</p>
<p><b>Fragen und Antworten</b>  <i>Terminplan, Planfeststellungsverfahren</i></p>	<p><b>Wann genau ist das Planfeststellungsverfahren? Wann soll gebaut werden?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Bielich:</i> Wir wollen im ersten Halbjahr 2022 das Planfeststellungsverfahren einleiten und hoffen auf einen Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2024. Im Anschluss an vorbereitende Maßnahmen im Planungsraum könnten die Bauarbeiten dann im Jahr 2025 starten, die Fertigstellung wäre gemäß dieser Planung für das Jahr 2030 vorgesehen. Diese grobe Planung wird sich nach Durchführung weiterer Untersuchungen natürlich noch konkretisieren.</p> <p><b>Wohin können sich die Bürger wenden, sollten Sie noch Einwendungen haben?</b></p> <p><i>Antwort, Hr. Bielich:</i> Die Planfeststellungsbehörde Hamburg wird etwaige Einwendungen entgegennehmen und der DEGES anschließend die Möglichkeit zur Erwidmung einräumen. Auf der Projektwebsite der DEGES</p>

## Dokumentation

<p><b>Fragen und Antworten</b>  <i>Umwelt- und Naturschutz</i></p>	<p>(<a href="http://www.degges.de/a1-hamburg">www.degges.de/a1-hamburg</a>) werden nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens alle Informationen hierzu bereitgestellt.</p> <p><b>Wird dieses Verbreiterungsprojekt vor allem wegen des Baus der Hafenuerspanne / A 26 Ost als nötig angesehen?</b>  <i>Antwort, Hr. Bielich:</i> Die achtstreifige Erweiterung der A 1 ist auch ohne die A 26 dringend erforderlich. Das bestätigen die Verkehrszahlen und -prognosen.</p> <p><b>Werden für den Ausbau der Autobahn ökologische Ausgleichsflächen benötigt? Und wo werden diese geplant?</b>  <i>Antwort, Hr. Möller:</i> Ein derart umfangreiches Bauvorhaben wie dieses beeinträchtigt natürlich die Umwelt. Der Ausbau sorgt zwar für Verbesserungen im Lärm- und Gewässerschutz und vermindert den Luftschadstoffausstoß, die Verbreiterung der Trasse führt aber dennoch zu einer umfangreichen Bodenversiegelung, im Nordabschnitt sind etwa 16 Hektar betroffen. [Hr. Möller erklärt ab Minute 58:40 geplante Maßnahmen an einer Projektkarte.] Ausgleichsflächen hierfür befinden sich zum Teil direkt neben der Autobahn. Hier sollen Aufforstungsflächen gefördert, extensives Grünland geschaffen, abgeholzte Böschungen bepflanzt und Lärmschutzwände in einigen Bereichen begrünt werden. Der Großteil der Beeinträchtigungen wird aber nicht vor Ort, sondern über ein Ökokonto der Hamburger Umweltbehörde ausgeglichen, über das wir uns finanziell an Umweltmaßnahmen im Umfang von etwa 40 Hektar beteiligen, die wiederum im Hamburger Stadtgebiet umgesetzt werden.</p> <p><b>Haben Sie bei der vorhin vorgestellten Lärmschutzplanung auch das Brutverhalten der Vögel berücksichtigt? Sind die von Ihnen ermittelten Werte einsehbar? Wie teuer wäre es, die 300 Meter im östlichen Bereich der Anschlussstelle Stillhorn ebenfalls mit aktivem Lärmschutz zu versehen?</b>  <i>Antwort, Hr. Möller:</i> Der aktive Lärmschutz dient in erster Linie dem Schutz der menschlichen Gesundheit und richtet sich danach. Da in dem angesprochenen Gebiet keine Bebauung vorzufinden ist, sind dort auch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen geplant.</p>
--	--

## Dokumentation

<p><b>Fragen und Hinweise</b>  <i>Im Nachgang beantwortet</i></p>	<p><i>Ergänzung, Dr. Reichart:</i> Wir gehen aktuell von Kosten von 600 Euro pro Quadratmeter Wandfläche aus. Ich verweise darüber hinaus auf den offenenporigen Asphalt, der den Lärm schon direkt an der Quelle verhindert und damit auch die Brutvögel schützt.</p> <p><i>Ergänzung, Hr. Möller:</i> Wir haben selbstverständlich umfangreiche Kartierungen erstellen lassen und können die Resultate den Verbänden gern zur Verfügung stellen – auch schon vor dem Planfeststellungsverfahren oder im Rahmen eines gemeinsamen Termins, sollte dies gewünscht sein. Zusätzlich gibt es einen Artenschutzfachbeitrag, in dem festgehalten wird, ab welchen Dezibelwerten das Brutverhalten der Vögel beeinträchtigt wird.</p> <p><b>Was wird aus dem Stillhorner Hauptdeich? Der läuft direkt an der Autobahn.</b></p> <p><i>Antwort, DEGES:</i> Der Stillhorner Hauptdeich befindet sich im Bereich der Brücke über die Süderelbe und ist vom hier vorgestellten Verfahren nicht betroffen. Da er nicht in unserem Planungsgebiet liegt, können wir hier leider keine Aussagen treffen.</p> <p><b>Sehr geehrte Herren, es ist mir leider nicht verständlich, dass ausgerechnet auf den Brücken, also den höchsten Punkten, keine Lärmschutzwände vorgesehen werden. Hier breitet sich meiner Meinung nach der Schall verstärkt aus. Ebenso ist es mir nicht verständlich, dass im südlichen Abschnitt ein Bereich geplant wird, bei dem lediglich eine einseitige Lärmschutzwand geplant ist. Hier wird der Lärm meines Erachtens an dieser Wand reflektiert und anschließend östlich aufgrund der fehlenden Lärmschutzwand abgeführt.</b></p> <p><i>Antwort, DEGES:</i> Es stimmt, dass die Schallausbreitung - aus Sicht der Betroffenen – grundsätzlich ungünstiger wird, je höher ein Streckenabschnitt über dem umgebenden Gelände liegt. Der Grund hierfür ist, dass der Boden einen dämpfenden Einfluss hat, der weniger stark zum Tragen kommt, je höher die Schallquelle gelagert ist. Auf der anderen Seite gibt es aber auch einen dämpfenden Einfluss der Luft, der mit dem Abstand</p>
---	---



von Straße zu Gebäude wächst. Insbesondere bei den Brücken über die Elbe ist es naturgemäß so, dass die nächste Bebauung weit weg ist und die sog. Abstandsdämpfung damit sehr groß ist. Hinzu kommt, dass Lärmschutzwände ihren größten Effekt haben, wenn der Abstand zwischen Straße und Gebäuden klein ist – je größer also der Abstand desto geringer die Schutzwirkung durch eine Schallschutzwand. Diese Effekte führen dazu, dass Lärmschutzwände auf den Elbbrücken einen vergleichsweise geringen Effekt hätten, ihre Installation gleichzeitig technisch aufwändig wäre und das Erscheinungsbild der Brücken stören könnte. Daher konzentrieren wir uns bei den Lärmschutzmaßnahmen auf die freie Strecke. Ähnliches gilt übrigens für den südlichen Bereich der Strecke. Hier sind die nächstgelegenen Gebäude am Einlagedeich sehr weit entfernt. Die Kombination aus offenporigem Asphalt sowie dieser großen Entfernung reichen aus, um die Grenzwerte einzuhalten. Auch unter Berücksichtigung der Reflektionen an den Wänden.

**Sie haben das angrenzende Naturschutzgebiet Holzhafen konkret nicht angesprochen, im Plan sieht es allerdings so aus, dass die Erweiterung in dieses hineinragt, bitte erläutern Sie den Umgang mit diesem Naturschutzgebiet.**

Antwort, Hr. Möller: Das Naturschutz- und Vogelschutzgebiet „Holzhafen“ liegt nördlich der BAB zwischen Norderelbbrücke und dem Moorfleeter Deich. Die Autobahn wird hier in Richtung Norden verbreitert, so dass die Böschungen des neuen Autobahndammes näher an die NSG-Grenze heranrücken bzw. diese in kleineren Abschnitten überschreitet. Dies betrifft das Bauwerk Holzhafengrabenbrücke, an der die NSG-Grenze bis unmittelbar an das bestehende Bauwerk reicht. Ansonsten wurde mit der Planung die NSG-Grenze weitestgehend eingehalten, was u.a. durch die Herstellung einer aufwändigen Steilböschung sowie die Anpassung der Lärmschutzwand-Wand-Kombination erreicht werden konnte. Hier sind lediglich die bestehenden Wegebeziehungen, die wiederhergestellt werden, innerhalb der NSG-Grenze. Für den Neubau des Brückenbauwerkes Holzhafengraben sind im Rahmen der Umweltplanung Auflagen vorgesehen, die eine Einengung des derzeitigen Brückenquerschnitts während

	<p>der Bauzeit untersagen und ein Nachtbauverbot vorsehen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird der Holzhafergraben durch die Vergrößerung des Querschnittes und der Anlage von ottergerechten Bermen als Querungshilfe aufgewertet.</p> <p><b>Der Bereich AD Südost bis Elbbrücke wurde leider sehr kurz angesprochen. Wie wird in diesem Bereich die Verbreiterung aussehen? Gerade in Bezug auf das Vogelschutzgebiet und zwischen Moorfleeter Deich und Kalterhofer Deich.</b></p> <p>Antwort, Hr. Möller: [Siehe vorangegangene Antwort, ergänzend kommt hinzu →] Die Norderelbbrücke wird ausschließlich in Richtung Norden verbreitert, sodass der südöstlich anschließende Moorfleeter Deich einschließlich des Deichverteidigungsweges nicht von der Maßnahme betroffen sein werden. Der nordöstliche Kaltehofer Deich wird hingegen durch den Neubau der Brücke betroffen sein. Hier ist vorgesehen, dass das neue Brückenwiderlager der Norderelbbrücke in den Deich gesetzt und entsprechend in die Hochwasserschutzlinie einbezogen wird. Der Deichverteidigungsweg bleibt erhalten und wird ebenfalls durch ein unmittelbar an die Norderelbbrücke anschließendes Bauwerk von der BAB überbrückt. Darüber hinaus haben umfangreiche Abstimmungen mit den Fachbehörden, hier auch insbesondere mit dem LSBG, Abt. Gewässer und Hochwasserschutz, stattgefunden.</p>
--	--