

Protokoll der Informationsveranstaltung zum Planfeststellungsbeschluss Abschnitt Schnelsen und zur Gestaltung des Deckels Schnelsen

23.04.2013, 18:00-20:30 Uhr
Freizeitzentrum Schnelsen,
Wählingsallee 16

Protokollant:

Johannes Bouchain, SUPERURBAN

Podium:

Herr Franke (BWVI)

Herr Schier (BSU)

Herr Rohde (DEGES)

Herr Krentz (DEGES)

Herr Michel (POLA Landschaftsarchitekten)



Herr Franke begrüßt die Anwesenden und stellt sich als Mitarbeiter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) vor. Er erläutert die Rolle der Behörde als Vorhabenträger des Bauvorhabens und weist darauf hin, dass es sich um eine Bundesmaßnahme handelt, die die Behörde als Auftragsverwalterin durchführe. In Kürze gibt er einige Stichworte zum Ausbau der Bundesautobahn A7 und stellt das Programm des Abends vor. Er weist darauf hin, dass jetzt der Planfeststellungsbeschluss vorliege. Das Vorhaben sei 2007 gestartet worden, somit habe man den Planfeststellungsbeschluss zügig erreicht. Es ergebe sich nun die Chance, die Zäsur zu heilen, die die Autobahn durch die Stadt geschnitten hat. Die Zustimmung zum Projekt sei relativ groß. Heute werde der Planungsstand und der Verkehrsablauf während der Bauphase vorgestellt. Zudem werde auf die Thematik Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) eingegangen, da das Projekt als solche durchgeführt werde. Der Baubeginn solle 2014 erfolgen, für jeden halben Tunnel werden zwei Jahre Bauzeit veranschlagt,

also vier Jahre Bauzeit insgesamt. Es werde versucht, die Beeinträchtigungen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten, aber es werde unvermeidbare Eingriffe geben. Das besondere sei die Deckelgestaltung auf der Tunneloberfläche, diese werde sehr gerne gesehen. Er bittet darum, im Rahmen der Präsentationen nur Verständnisfragen zu stellen. Nach den Präsentationen sei Raum für weitere Fragen vorgesehen. Er weist zum Abschluss der Einführung darauf hin, dass die Durchführung eines solchen Projekts nur in engem Kontakt der Beteiligten und der Anlieger untereinander möglich sei. Die Behörde übernehme hier auch die Rolle als Anlaufstelle bzw. „Kummerkasten“.

Es folgt die Präsentation: Verfügbarkeitsmodell A7 – Verkehrsabwicklung Schnelsen (Herr Krentz, DEGES)

Herr Krentz (DEGES) stellt den Planungssachstand und den Ablauf während der Bauphase vor. Er erläutert eingangs seine Rolle bei der DEGES als Verantwortlicher für die technische Vorbereitung der Bauphase. Er weist darauf hin, dass die Ausführungsplanung bereits durchgeführt wurde und dass man sich auch mit der Verkehrsführung bereits näher befasst habe. Anschließend zeigt er eine Überflug-Animation über die A7 vom Autobahndreieck Hamburg-Nordwest bis zur Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein, bei dem die Ansicht zwischen dem Ist-Zustand und einer Computersimulation des Zustands nach der Baumaßnahme wechselt. Daraufhin erläutert er in seiner Präsentation die Details zum Bauablauf und zur Verkehrsführung während der Bauphase (siehe Präsentation).

Frage aus dem Publikum, ob es im Jungborn und im Vogt-Kock-Weg zu Verkehrseinschränkungen während der Bauphase kommen werde.

Herr Krentz erläutert, dass beide Straßen in der ein oder anderen Phase wegen der Nähe zu den benötigten Behelfsbrücken als Sackgasse ausgebildet werden, da die Einmündungen in die Frohmestraße zu eng hinter der benötigten Stützwand liegen werden. Während dieser Phasen sei die Einfahrt über das jeweils andere Ende der Straße möglich. Die entsprechenden Maßnahmen zur Verkehrslenkung während der Bauphase werden eng mit der Verkehrsbehörde bzw. der Polizei abgestimmt. Die Grundstücke werden demnach immer anfahrbar sein. Dies sei bereits so kommuniziert worden.

Frage aus dem Publikum, ob neben den Einschränkungen für den Autoverkehr auch die absehbaren Einschränkungen für ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr berücksichtigt worden seien.

Herr Krentz bejaht dies. Hier gebe es Konzepte. So seien z.B. Behelfsfußgängerbrücken mit Radfahrrernutzung neben den Behelfsbrücken für den Autoverkehr errichtet. Bzgl. des Busverkehrs laufe die Planung in enger Abstimmung mit der Hochbahn-AG. Die Busse werden während der gesamten Bauphase weiterfahren. Lediglich während der 50-60 Stunden dauernden Bauphase für die Behelfsbrücken Frohmestraße und Heidlohstraße werde der Busverkehr über die jeweils andere Brücke abgewickelt.

Frage aus dem Publikum, worum es sich bei dem grau eingezeichneten Gebäude westlich der südlichen Tunnelleinfahrt handele, an dessen Stelle heute noch ein freies Grundstück sei und wie hoch dieses sein werde.

Herr Krentz sagt, dies sei das Betriebsgebäude für den Tunnel. Der Tunnelbetreiber brauche ein Gebäude, in dem die Informationen zum Tunnelbetrieb dauerhaft zusammenlaufen. Auch Arbeitsräume seien hier vorgesehen. Ein entsprechendes Gebäude gebe es bei jedem Tunnel. Hier werde sich beispielsweise eine Mittelspannungsanlage befinden und es werde per Datenleitung eine Verbindung zur Tunnelbetriebszentrale (beim Elbtunnel) hergestellt. Zur Höhe erklärt er, dass man es sich mit Blick von der Heidlohstraße ungefähr wie ein eingeschossiges Einfamilienhaus vorstellen könne.

Frage aus dem Publikum, ob die geplante AKN-Haltestelle Schnelsen-Süd als Möglichkeit für die Verkehrsableitung bei den Überlegungen einbezogen wurde.

Herr Franke ergänzt, dass es ein Gesamtkonzept gebe, über das die Bürger dann auch zeitnah informiert werden. Die genannte geplante AKN-Haltestelle sei dabei nicht einbezogen worden. Geplant sei, Informationsmaßnahmen durchzuführen, um möglichst viele Pendlerströme auf den ÖPNV zu verlagern. Es sei ein Gesamtkonzept mit vielen Einzelmaßnahmen. Man solle hierbei den ÖPNV als Chance nutzen.

Erläuterung aus dem Publikum, dass die Entscheidung für die Errichtung der AKN-Haltestelle Schnelsen-Süd frühestens 2015 falle, wenn feststehen werde, ob die Strecke elektrifiziert wird oder weiter mit dieselelektrischen Triebwagen befahren wird. Davon sei auch die Ausgestaltung der Haltestelle abhängig.

Frage aus dem Publikum, ob auch nachts Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Herr Krentz bejaht dies, weist aber darauf hin, dass es hier hohe Anforderungen an einzuhaltende maximale Lärmpegel im Rahmen der Lärmverordnung gebe, an die man sich halten werde. Um das Bauvorhaben im geplanten Zeitraum abzuschließen, sei nach Fertigstellung des Tunnels im Rohbau ein Dreischichtenbetrieb geplant.

Frage aus dem Publikum, wie denn der Verkehr abfließen solle und wo die längst geplante A20 als Ost-West-Verbindung bleibe.

Herr Krentz erläutert, dass versucht wird, die Leistungsfähigkeit der Autobahn während der Bauphase nicht einzuschränken. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit werde aber auf 60 km/h begrenzt. Eine bekannte Tatsache sei jedoch, dass sich die Situation des Verkehrs gegenüber dem Ist-Zustand nicht plötzlich verändere, er also nicht plötzlich komplett fließen könne.

Frage aus dem Publikum nach der Leistungsfähigkeit des Elbtunnels.

Herr Krentz antwortet, dass ihm keine Planungen von Arbeiten am Elbtunnel während der Bauphase des Deckels bekannt seien.

Frage aus dem Publikum, ob der Röthmoorweg auch gesperrt werden müsse. Dieser sei eine wichtige Anfahrt zu einer Schule und zum Albertinenhaus.

Herr Krentz sagt, er sei unsicher, ob der Röthmoorweg auch gesperrt werden müsse. In jedem Fall sei aber eine durchgängige Anfahrbarkeit der Grundstücke sichergestellt.

Frage aus dem Publikum, wie man der hohen Belastung der Frohmestraße mit fünf bis sechs Buslinien begegnen wolle. Hier sei Chaos vorprogrammiert, wenn es zu Einschränkungen komme.

Herr Krentz antwortet, dass der Busverkehr in vollem Umfang aufrechterhalten werde. Nur zweimal am Wochenende werde es ca. 50-60 Stunden zu Sperrungen der vom Busverkehr betroffenen Brücken kommen. Es sei möglich, den Busverkehr während dieser kurzen Phasen gut abzuwickeln.

Frage aus dem Publikum nach der Höhe der Behelfsbrücken und ob dadurch die Grundstückseinfahrten beeinflusst seien.

Herr Krentz antwortet, dass diese ca. einen Meter höher als die bestehenden Brücken sein werden. Die Grundstückseinfahrten seien dadurch zwar beeinflusst. Es werden aber alle Grundstücke anfahrbar sein.

Frage aus dem Publikum nach der Anfahrt zur Baustelle. Wo gebe es Platz hierfür?

Herr Krentz antwortet, dass durch die wechselseitig einseitige Sperrung der Autobahn ausreichend Platz für die Baustellenzufahrt vorhanden sei.

Frage aus dem Publikum, ob gerammt, gebohrt oder gedrückt werde.

Herr Krentz antwortet, es werde gerammt, gebohrt *und* gedrückt.

[Publikum lacht]

Frage aus dem Publikum, wie es mit Lärmbeeinträchtigungen während der unterschiedlichen Bauphasen aussehe.

Herr Krentz antwortet, hierzu seien die Unterlagen ausgelegt worden. Es lägen genaue Berechnungen vor.

Herr Franke ergänzt, dass die Unterlagen im Internet verfügbar seien. Er sagt zu, dass die kleinteiligen Verkehrsführungen sehr deutlich vor Ort per Anliegerinformation bekannt gemacht würden. Es werde Postwurfsendungen geben und alle Informationen würden ins Internet gestellt. Er weist darauf hin, dass viele Einzelheiten noch nicht feststehen. So sei z.B. auch das Baukonsortium noch nicht ausgewählt worden. Er verweist noch einmal auf die Planfeststellungsunterlagen im Internet und schlägt vor, alle Präsentationen des heutigen Abends im Internet zur Verfügung zu stellen.

Ergänzungsfrage, wie hoch die Lärmschutzmauer südlich der Heidlohstraße gegenüber der Fahrbahndecke sein werde. Außerdem Frage nach der prozentualen Verbesserung des Lärmschutzes durch die Baumaßnahme.

Herr Krentz antwortet, auf die Frage nach dem Prozentwert könne er nicht pauschal antworten. Hier sei das Hörempfinden zu individuell. Es gebe aber auch hier genaue Berechnungen

und die Lärmschutzwände werden dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Zur Höhe der Wände gibt er an, dass diese in den Unterlagen eingezeichnet sei.

Hinweis aus dem Publikum, dass für ein großes Aufkommen an Linksabbiegern, die von der Autobahn kommen und links – gegenüber von Möbel Höffner – in die Holsteiner Chaussee einbiegen, die Grünphase zu kurz sei. Frage, wie dem begegnet werden wird. Weitere Frage zum Zustand nach der Fertigstellung im Hinblick darauf, ob dann eine Höhenkontrolle (wie im Elbtunnel) vorhanden sei, nach deren Auslösung sich der Verkehr durch die umliegenden Stadtteile quälen werde und bezüglich der Unklarheit, ob Gefahrguttransporte in den Tunneln erlaubt seien.

Herr Krentz antwortet, dass die Ampelschaltungen nach Beobachtung des Verkehrsaufkommens kurzfristig nachjustiert werden. Hier gehe es um detaillierte Einstellungen, die schwer im Vorfeld planbar seien. Gefahrgut werde erlaubt sein.

Herr Franke betont, dass beim Elbtunnel mit seinen knapp drei Kilometern Länge eine völlig andere Situation vorherrsche.

Herr Krentz sagt, die Durchfahrtshöhe werde mit 4,80 Meter ausreichend sein und es sei keine Höhenkontrolle vorgesehen.

Frage aus dem Publikum, wie sich nach der Fertigstellung das Ortsbild darstellen werde. Schließlich würden Betonwände errichtet, die teilweise in Gärten stehen und zum Teil eine sehr hohe Auskragung haben. Teilweise seien es drei Meter hohe Betonwände.

Herr Krentz sagt, die Frohmestraße und die Heidlohstraße werden in der alten Höhe wieder hergestellt. Die Seitenwände im Bereich des Tunnels werden nicht nach oben hinausragen.

Frage nach Plänen, in denen die Höhen eingezeichnet sind.

Herr Krentz sagt, es gebe Unterlagen, aus denen man diese auslesen kann.

Frage aus dem Publikum, ob es nach Fertigstellung einen fließenden Übergang zwischen der Tunneldecke und den umliegenden Bereichen geben werde.

Herr Krentz bejaht dies. Die Höhenabwicklung werde hinterher genauso aussehen wie jetzt. Nur die Behelfsbrücken müssen etwas höher sein, damit darunter die Tunneldecke gebaut werden kann.

Frage nach dem Stand der technischen Planung.

Bemerkung von Anwohnern aus den Straßen Jungborn/Vogt-Kock-Weg, dass man sehr überrascht sei, dass hier unter den Häusern Eingriffe erfolgen müssen.

Herr Krentz sagt, hier müssen tatsächlich unter den Häusern Eingriffe erfolgen, um die Befestigung der Tunnelwände vorzubereiten. Es würden Anker angebracht, die im Boden verbleiben müssen. Hier sei vorgesehen, dass die Grunderwerber mit den Grundstücksbesitzern

sprechen und dabei bereits genaue Pläne vorlegen. Der Eingriff werde in den Grundbüchern vermerkt. Dies werde in der zweiten Hälfte 2013/Anfang 2014 geschehen.

Herr Franke ergänzt, dass man in einer Anliegerversammlung gezielt dazu informieren werde. Zudem werde es rechtzeitig bilaterale Gespräche geben.

Herr Krentz fügt hinzu, dass die Verträge mit den Grundeigentümern vor Beginn der Baumaßnahme geschlossen sein müssen.

Frage, ob die Abgase aus dem Tunnel gebündelt an einer Stelle ausgelassen werden.

Herr Krentz sagt, es gebe Unterlagen, aus denen die berechnete zu erwartende Schadstoffbelastung an den Tunnelmündern hervorgehe. Hier werde es nicht zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Er fügt hinzu, dass die Fahrzeuge im Tunnel eine Kolbenwirkung erzeugen, so dass ständig Wind im Tunnel vorhanden sei. Es sei keine punktuelle Überbelastung zu erwarten. Für bestimmte Verkehrssituationen werden Belüftungsanlagen vorhanden sein (Längslüfter).

Hinweis aus dem Publikum, dass Strahllüfter in Längsrichtung nur funktionieren, wenn der Verkehr fließt.

Herr Krentz sagt, dass nicht damit gerechnet werde, dass der Verkehr irgendwann nicht fließt. Es werde aber Verkehrssituationen geben, in denen die Belüftungsanlage angeschaltet wird.

Frage einer Anwohnerin aus der Straße Meddenwarf, in der am Ende eine Baustellenzufahrt vorgesehen sei. Sie möchte wissen, zu welchen Beeinträchtigungen (Parkmöglichkeiten, Belastungen durch Baufahrzeuge etc.) diese führen werde. Außerdem Frage, ob am Nordausgang des Tunnels tatsächlich Lärmschutzwände vorgesehen seien.

Herr Krentz bejaht die Frage nach den Lärmschutzwänden am Nordende des Tunnels. Er sagt, ihm sei nicht bekannt, dass hier eine Baustellenzufahrt eingerichtet werden müsse.

Erläuterung aus dem Publikum, dass hier ein Havariebecken und eine Wartungsstraße geplant seien. Dies sei weder vom Schleswiger Damm, noch von der Frohmestraße aus erreichbar.

Herr Krentz sagt, dass es möglich sei, dass es sich hier um ein spezielles Gewerk handle und dass die Zufahrt ausnahmsweise nicht von der A7 aus möglich sei. Details seien ihm hier aber nicht bekannt.

Her Franke schlägt vor, jetzt beide Vorträge kompakt hintereinander zu halten und im Anschluss eine weitere Fragerunde durchzuführen.

Herr Rohde stellt sich als Mitarbeiter der DEGES vor und erklärt, dass er für die Abwicklung der Bauverträge verantwortlich sei. Er erläutert kurz den Begriff Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) und sagt, dass der gesamte Autobahnausbau vom Dreieck Bordesholm bis zum

Elbtunnel als eine solche ÖPP durchgeführt werde. Details zum ÖPP erläutert er anschließend in seinem Vortrag (siehe Präsentation).

Frage aus dem Publikum, ob es neben den dargestellten Vorteilen des ÖPP auch Nachteile gebe, z.B. schlechte Löhne.

Herr Rohde sagt, dass die Unternehmen sich verpflichten, gesetzliche Mindestlöhne einzuhalten.

Nachfrage, was passiere, wenn die Firma pleite geht.

Herr Rohde antwortet, eine hundertprozentige Sicherheit habe man nicht. Dies gelte für ÖPP-Verfahren genauso wie für klassische Vergabeverfahren. Es handele sich aber um große, renommierte Firmen.

Anmerkung aus dem Publikum, dass der Bundesrechnungshof gerade eine schlechte Bilanz der abgelaufenen ÖPP-Projekte vorgelegt habe. Die Verluste trage später die öffentliche Hand, während die private Seite die Gewinne einstreiche.

Herr Rohde antwortet, er habe nicht vorgehabt, hier detailliert die unterschiedlichen Vergabemodelle für ÖPPs darzulegen. Man habe sicherlich aus den alten ÖPP-Projekten nach verschiedenen Verfahren Optimierungsmöglichkeiten herausgearbeitet. Er weist darauf hin, dass es sich hier nicht um ein mautbezogenes Projekt handele. Konkret gehe es um eine Vertragsdauer von 30 Jahren (Vorbereitungs- und Bauzeit 5 Jahre und anschließende 25 Jahre Betrieb). Nach Beginn der Baumaßnahme erfolgen Abschlagszahlungen. Nach Herstellung des Baus werde es anteilige Finanzierung geben, die in einem festen, Maut-unabhängigen, monatlichen Verfügbarkeitsentgelt vergütet werde. (Er fährt mit dem Vortrag fort.)

Es folgt die Präsentation: Gestaltung des Schallschutzdeckels der BAB 7 im Abschnitt Schnelsen in Hamburg (Herr Michel, Pola Landschaftsarchitekten, Berlin)

Herr Michel stellt sich als Leiter des Landschaftsarchitekturbüros POLA aus Berlin vor. Der Büroname sei eine Abkürzung für „Poetische Landschaften“. 2010 habe man den Wettbewerb für die Deckelgestaltung Schnelsen gewonnen. Jetzt befinde man sich in der Phase der Entwurfplanung und aktuell laufe das Bebauungsplanverfahren (siehe Folien BSU). Besonderheit dieser Deckelgestaltung im Gegensatz zu anderen ähnlichen Projekten sei, dass es hier eine Mischung aus öffentlichen und halböffentlichen/privaten Nutzungen (z.B. Kleingärten) geben werde. Leitthema des Parks sei „Picknick im Freien“ (abgeleitet aus dem Bild „Frühstück im Freien“ von Édouard Manet). Das Konzept beinhalte eine große offene Mitte, die den Raum erlebbar machen solle. Der Park gehe über die seitlichen Tunnelbegrenzungen hinaus. An der Frohmestraße sei ein Auftakt bzw. Entree vorgesehen. Daran schließe sich, als ruhiger Mittelteil wie bei einer Sinfonie, eine lange Promenade mit parallelem Radweg an. Es folge ein Abschluss bzw. Endpunkt an der Heidlohstraße. Besonders wichtig sei es, Wechselbeziehungen zwischen den Parkbesuchern und den Kleingärtnern herzustellen. Hier dürfe es keine Isolation geben. Am Auftakt des Parks seien ein Baumkarree und ein Vereinshaus mit Kiosk-/Cafénutzung vorgesehen. Herr Michel stellt nun detailliert die einzelnen Teilbereiche des Park-Entwurfs vor (siehe Präsentation). Dabei weist er auch besonders auf die barrierefreie Erreichbarkeit des Parks von allen Seiten aus hin.

Nachfrage aus dem Publikum, wo denn geparkt werden könne.

Herr Michel antwortet, dass es einen Parkstreifen gebe, der jetzt auch im Rahmen des B-Plan-Verfahrens berücksichtigt werde. Dieser werde neben dem Deckel, außerhalb des Parks, an der Seite der Kleingärten liegen. Er stellt nun weitere Nutzungsmöglichkeiten des Parks vor.

Nachfrage aus dem Publikum, wer den Park sauber halte.

Herr Michel antwortet, dass z.B. die Bänke von den Leuten selber sauber gehalten werden, wenn der Park von den Menschen angenommen werde. Ein genutzter, angenommener Park sei die beste Vorbeugung gegen Vandalismus. Wenn die Menschen Bezug zu dem Park haben, werde er auch nicht zerstört. Im Übrigen werde der Park im Rahmen der üblichen Parkpflege gepflegt und sauber gehalten.

Frage nach der Breite des Parks.

Herr Michel antwortet, dass der Park bis zu 60 Meter breit sei (nachträgliche Konkretisierung BSU)

Es folgen einige Fragen zu der zukünftigen Parksituation.

Nachfrage aus dem Publikum, warum auf dem Deckel nicht Platz für einen P+R-Platz der start frequentierten Bushaltestelle Frohmestraße eingeplant worden sei. Außerdem Anmerkung, dass spezielle Angebote für Kinder (Kinderspielplätze) im Park fehlen. Ergänzende Frage aus dem Publikum, ob hier nicht Parkmöglichkeiten geschaffen werden könnten, um den Menschen den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern. Es bestehe jetzt eine gute Möglichkeit für eine derartige Maßnahme.

Herr Franke antwortet, dass es ein Verkehrsmanagementkonzept mit einem ganzen Strauß von Maßnahmen gebe, um die Straße zu entlasten.

Herr Michel ergänzt, dass die Parkmöglichkeiten im B-Plan festgeschrieben werden. Die Mindestanzahl der vorgeschriebenen Parkplätze werde eingehalten.

Erneute Nachfrage, warum denn nicht die Nutzung eines Teils des Deckels als P+R-Parkplatz vorgesehen sei. Außerdem die Frage, wo die Kleingärtner und deren Besucher parken sollen, die alle mit dem Auto anreisen würden. Die Parkplatzsituation sei schon jetzt ungünstig und müsse gelöst werden. Verbunden mit der Nachfrage, wo genau der Parkstreifen geplant sei.

Herr Michel antwortet, der Parkstreifen sei dort vorgesehen, wo sich heute die Leitplanke befinde. Er wiederholt, dass der Bedarf an Parkplätzen ermittelt worden sei und die entsprechenden Parkplätze hergestellt würden.

Ein Anwohner weist darauf hin, dass sich aus seiner Sicht die Situation nicht verbessere, wenn er nun eine Autobahn vor seinem Haus hätte, später aber einen Kinderspielplatz.

Anmerkungen aus dem Publikum, zunächst zu den fehlenden Angeboten für Familien mit Kindern. Ein Kinderspielplatz sollte eingerichtet werden, mit Nähe zum Vereinshaus, wo Möglichkeiten z.B. zum Wickeln der Kinder und zum Händewaschen untergebracht werden sollten. Dazu sollten auch weitere Parkplätze eingerichtet werden. Dann die Nachfrage zum ÖPP, was denn passiere, wenn schwerere Lastwagen oder mehr Verkehr zu einer stärkeren Belastung der Fahrbahnen führen. Hier werde die Straße ja innerhalb der Vertragslaufzeit stärker abgenutzt als geplant, der Betreiber streiche aber trotzdem seine vollen Gewinne ein.

Herr Rohde antwortet, dass ein gewisses Risiko wegen höherer Abnutzung der Straße vorhanden sei. Dies sei aber sowohl beim ÖPP als auch beim konventionellen Modell so.

Anmerkung aus dem Publikum, dass die Bausituation noch unsicher sei. Es sei ja noch kein Bauträger ausgewählt. Es handele sich ja sicher um eine europaweite Ausschreibung. Es bestehe das Risiko, dass eine ausländische Firma mit niedrigen Löhnen, vielen Subunternehmern und nicht zuletzt auch sprachlichen Verständigungsproblemen den Zuschlag erhalte.

Herr Rohde antwortet, eine europaweite Ausschreibung sei in solch einem Fall Pflicht. Es gebe viele Kriterien, um den genannten Problemen vorzubeugen. Zunächst einmal erfolge die Ausschreibung in Teilschritten. Außerdem beinhalte die Ausschreibung, dass die teilnehmenden Firmen Angaben zur Kontrolle des Finanzierungsmodells und zur Berücksichtigung eines möglichen Ausfalls (Insolvenz) machen sowie Lohnstandards einhalten müssen.

Nachfrage aus dem Publikum, ob im Park Beleuchtung und Mülleimer vorhanden sein werden. Weitere Nachfrage, inwieweit an Schallschutzwände am Schleswiger Damm gedacht worden sei.

Frage aus dem Publikum, ob die Böschung neben den Straßen Jungborn und Vogt-Kock-Weg ausreiche, um die verbreiterte Autobahn unterzubringen.

Frage, wer zukünftig der Eigentümer der Autobahn sei.

Herr Rohde antwortet, dass der Bund Eigentümer bleibe.

Weitere Nachfrage, wer schadenersatzpflichtig sei, wenn beim Bau Schäden an den umliegenden Häusern auftreten.

Herr Rohde antwortet, dass hier die privaten Firmen schadenersatzpflichtig seien.

Nachfrage dazu, ob die Eigentümer der umgebenden Häuser sich bei Schadenersatzforderungen künftig mit den privaten Firmen auseinandersetzen müssten.

Herr Rohde antwortet, dass vor Baubeginn eine genaue Begutachtung der umliegenden Häuser im Hinblick auf deren Zustand bzw. bereits vorhandene Schäden erfolge. Während der Bauphase werde es ein Monitoring geben. So sei umfassend nachweisbar, wenn durch den Bau Schäden auftreten.

Herr Michel antwortet auf die vorherigen Fragen, dass es selbstverständlich im Park Mülleimer geben werde. Ein Beleuchtungskonzept sei geplant, dessen Umsetzung hänge aber von der Finanzierung ab.

Herr Krentz sagt, dass längs des Schleswiger Damm Lärmschutzwände errichtet werden und genauere Informationen in den entsprechenden Unterlagen nachzusehen seien.

Erläuternder Nachtrag von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:

An den westlichen Aus- und Einfahrampen der AS HH-Schnelsen sind Lärmschutzwände mit einer Höhe von vier Metern - 7,5 Metern und einer Länge von 170 Metern (LSW 11) bzw. mit einer Höhe von vier Metern - 7 Metern und einer Länge von 276 Metern (LSW 13) geplant. Die Lärmschutzwand an der Einfahrrampe deckt den gesamten Rechtsabbiegestreifen des Schleswiger Dammes ab. Nördlich des Deckels Schnelsen, im Bereich des Schleswiger Dammes sind auf der A7 beidseitig einkragende Lärmschutzwände mit einer Höhe von 8,5 Metern und einer Länge von 365 Metern (LSW 14) vorgesehen.

Herr Rohde sagt, dass durch die Umwandlung der Böschung am Jungborn und Vogt-Kock-Weg in eine Wand der nötige Platz gewonnen werde. Es werde kein bestehender Straßenraum entlang der beiden Straßen weggenommen.

Anmerkung aus dem Publikum, dass das Landschaftskonzept fraglich sei. Nachfrage, ob hier eine Umfrage gemacht worden sei, was sich die Leute wünschen. Der Park erscheine eher wie ein so genannter „Pocket Park“. Die Gefahr bestehe, dass der Park leer bleibe und dem Vandalismus/Alkoholismus verfallende. Der Park wirke zudem isoliert.

Weitere Nachfrage, ob durch den Bau der Röhre zukünftig mehr Schwingungen an das Umfeld abgegeben werden. Schon jetzt „wackeln die Gläser im Schrank“. Frage, ob es entsprechende Untersuchungen gegeben habe.

Nachfragen dazu, wie der nötige Platz für die zweite Spur an der Auffahrt Schnelsen gewonnen werde, wie weit die Fahrbahnen für die Errichtung des Tunnels abgesenkt werden müssen und wie genau die Erstellung des Havariebeckens und des Wartungsweges erfolgen sollte.

Nachfrage, wann mit dem Bau der Lärmschutzwand im Bereich des Wohngebiets hinter IKEA begonnen werde.

Zwei Anmerkungen aus dem Publikum. Eine kritische Anmerkung zu den nicht eingeplanten Parkplätzen für die Bushaltestelle Frohmestraße und den kostenintensiven Kleingärten an dieser Stelle. Eine „versöhnliche“ Anmerkung, dass an der alten Stelle wieder eine Doppelleiche gepflanzt werden und ein Stein mit dem Spruch „Op ewig ungedeelt“ platziert werden könne, was dann für den Stadtteil Schnelsen gelte.

Herr Michel antwortet, eine Doppelleiche werde zukünftig wieder am alten Ort stehen. Parkplätze seien aber wirklich nicht mehr vorgesehen als eingezeichnet. Herr Michel plädiert dafür, mehr die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Es sei bekannt, dass mehr Parkplätze auch nur dazu führen, dass sich mehr Leute dafür entscheiden, mit dem Auto anzureisen.

Anmerkung aus dem Publikum, dass der P+R-Parkplatz aber gebaut werden solle.

Ergänzung aus dem Publikum, dass es wichtig sei, Entlastungen für die Frohmestraße zu schaffen.

Herr Krentz antwortet auf die vorherigen Fragen, dass die Lärmschutzwände erst am Schluss der Bauphase errichtet werden können, da man sich sonst während der Bauphase zu sehr einenge. Zu der Frage nach den zusätzlichen Schwingungen sagt er, dass der Schwingungskörper Erde unter der Autobahn nicht geändert werde. Es entstehe kein Resonanzkörper und es werde nicht mehr Schwingungen geben als vorher. Die Frage zum Havariebecken werde mitgenommen und könne jetzt nicht genau beantwortet werden.

Herr Michel sagt, dass vor der Durchführung des Wettbewerbs die Bedarfe im Umfeld untersucht worden seien. Dies hätte u.a. ergeben, dass der Bestand an Kinderspielplätzen ausreichend sei, dass es jedoch einen Mangel an großen Freiflächen gebe. Deshalb sei der Entwurf in dieser Form entstanden.

Herr Franke schließt die Diskussion. Er bedankt sich bei den Referenten und sagt, dass offene Punkte ins Protokoll aufgenommen werden. Bezüglich der Detailfragen werde man auf die Anlieger zukommen, sich kleinteilig mit ihnen abzustimmen. Wenn das Baukonsortium gefunden sei, werde man die Anlieger informieren. Es gehe um einen Zeitraum von 30 Jahren, da sei eine „gute Nachbarschaft“ zwischen dem Konsortium und den Anliegern sehr wichtig. Er bedankt sich für die Beteiligung und bittet darum, dass die Betroffenen weiter zu den Veranstaltungen kommen und sich weiterhin über die Vorhaben informieren.



(Ende ca. 20:20 Uhr)

SUPERURBAN/Johannes Bouchain
24.04.2013