

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 13/0746
604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 27.06.2013
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.:	öffentlich
Az.:	604/Herr Kröska -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	15.08.2013	Anhörung

**6-streifiger Ausbau der BAB A7 in Schleswig-Holstein und Hamburg
hier: Sachstandsbericht**

Sach- und Rechtslage:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein hat zusammen mit der IHK Schleswig-Holstein und der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) am 17.06.2013 in den „Holstenhallen Neumünster“ über den bevorstehenden 6-streifigen Ausbau (in Schleswig-Holstein) bzw. den 8-streifigen Ausbau (in Hamburg) der BAB A7 informiert.

Zu dieser Veranstaltung wurden alle betroffenen Städte, Gemeinden, Kreise und Vertreter/-innen von Handel, Dienstleistung, Wirtschaft, Industrie, Logistik und Gewerbe eingeladen.

Ablauf der Informationsveranstaltung:

Die Veranstaltung hat am 17.06.2013 in der Zeit von 15:30 Uhr bis ca. 20:30 Uhr stattgefunden. Eine Folgeveranstaltung ist im Herbst 2013 vorgesehen.

Nachdem der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie – Herr Reinhard Meyer – die Veranstaltung eröffnet hatte, wurden umfangreiche Erklärungen, Berichte und Hinweise von folgenden Referenten gegeben:

1. Thorsten Conradt
(Direktor des LBV = Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr S.-H.)
Baustellenmanagement / Bauherrenfunktion für die Umbaumaßnahmen auf der A7

2. Bernd Rothe
(Prokurist/Bereichsleiter DEGES = Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH)
Rechtslage / Bauablauf / Termine / Ausbauphasen / Auftragsvergabe

3. Klaus Franke
(Itd. Mitarbeiter im Amt für Verkehr und Straßenwesen / Hansestadt Hamburg)
Abschnitt in Hamburg / geplante Maßnahmen / Termine

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

4. Bernhard Wewers
(Geschäftsführer der LVS = Landesweite Verkehrsservicegesellschaft)
Geplante flankierende Maßnahmen für den gesamten ÖPNV
5. Jörg Gutschlag
(Geschäftsführer der Spedition VOIGT GmbH & Co KG.)
Handlungsmöglichkeiten / Konsequenzen für den Lieferverkehr
6. Georg Alpperspach
(Regionalleiter der DB-Schenker Rail Deutschland AG)
Handlungsmöglichkeiten Bahn / Cargo

Zusammenfassung der Mitteilungen und Referate

Rechtslage / Ausgangssituation / Daten:

Der 6-streifige Ausbau der BAB A7 erfolgt von der Autobahnanschlussstelle „Bordesholm“ bis zum Autobahndreieck „Hamburg Nordwest“. Daran anschließend ist ein 8-streifiger Ausbau bis zur Autobahnanschlussstelle „Hamburg Othmarschen“ vorgesehen. Insgesamt hat diese Ausbaustrecke eine Länge von 65,1 km.

In Schleswig-Holstein erfolgt der 6-streifige Ausbau der BAB A7 in folgenden sechs Abschnitten:

1. Autobahndreieck Bordesholm bis AS „Neumünster Nord“
2. AS „Neumünster Nord“ bis AS „Großenaspe“
3. AS „Großenaspe“ bis AS „Bad Bramstedt“
4. AS „Bad Bramstedt“ bis AS „Kaltenkirchen“
5. AS „Kaltenkirchen“ bis AS „Quickborn“
6. AS „Quickborn“ bis AS „Schnelsen-Nord“.

In Hamburg erfolgt der 6- bzw. 8-streifige Ausbau der BAB A7 in folgenden drei Abschnitten:

7. AS „Schnelsen Nord“ bis Autobahndreieck „Hamburg Nordwest“ (6-streifig)
8. Autobahndreieck „Hamburg Nordwest“ bis AS „Volkspark“ (8-streifig)
9. AS „Volkspark“ bis AS „Othmarschen“ (8-streifig).

Innerhalb dieser neun Abschnitte erfolgt die Umsetzung folgender wesentlicher Baumaßnahmen:

- 35 Brückenbauwerke werden ersetzt bzw. neu errichtet.
- 04 Brückenbauwerke werden ersatzlos entfernt.
- 30 Brückenbauwerke werden saniert und ergänzt.
Darunter befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt die Brücke im Hasloher Weg. Auf diesem Bauwerk entspricht die heutige Geh- und Radwegbreite nicht den einschlägigen Regelwerken. In Verhandlungen zwischen der Stadt Norderstedt und der DEGES konnte erreicht werden, dass diese Brücke einen Geh- und Radweg mit

einer lichten Breite von insgesamt 2,5 Meter erhält. Die Kosten dafür trägt allein die Bundesrepublik Deutschland.

- 117 Schilderbrücken (= Wegweisertafeln) werden neu gebaut.
- 02 „Grünbrücken“ für Wildwechsel werden neu errichtet.
- Einbau von 10 km offenporigem Flüsterasphalt und Errichtung von 15,4 km Lärmschutzwänden / Lärmschutzwällen.
- Errichtung eines 2,0 km langen Lärmschutzdeckels im Bereich „Bahrenfeld / Volkspark“.
- Errichtung eines ca. 1,0 km langen Lärmschutzdeckels im Bereich „Stellingen“.
- Errichtung eines ca. 0,7 km langen Lärmschutzdeckels im Bereich „Schnelsen“.

Alle Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau in Schleswig-Holstein sind abgeschlossen.

Für alle sechs erforderlichen Bauabschnitte wurden Planfeststellungsbeschlüsse erlassen. Davon sind vier Beschlüsse bereits rechtskräftig und unanfechtbar. Die zwei letzten Abschnitte (vorbehaltlich einer Klage) werden Anfang August 2013 rechtskräftig.

Die Planfeststellungsverfahren innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg sind teilweise abgeschlossen.

Für alle drei erforderlichen Bauabschnitte wurden Verfahren eingereicht. Zwei Planfeststellungsbeschlüsse liegen bereits vor und sind inzwischen rechtskräftig. Der Beschluss für den dritten Abschnitt (Volkspark bis Othmarschen) ist für das Jahr 2016 geplant. Der 6-streifige Ausbau in Schleswig-Holstein kann gesichert umgesetzt werden, da die hierfür erforderliche Voraussetzung (Beschluss und Rechtskraft des ersten Abschnittes auf Hamburger Gebiet muss vorliegen) besteht.

Bauablauf:

Die Umsetzung des 6- bzw. 8-streifigen Ausbaus der A7 im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg (Kosten ca. 800 Mio. €) soll in den Jahren **2014 bis 2022** wie folgt umgesetzt werden:

Abschnitt „Schnelsen“:	Bauzeit von 2014 bis 2018
Abschnitt „Stellingen“:	Bauzeit von 2014 bis 2019
Abschnitt „Altona“:	Bauzeit von 2019 bis 2022

Der 6-streifige Ausbau der A7 im Abschnitt des Landes Schleswig-Holstein **beginnt** im September **2014** und soll Ende des Jahres **2019** abgeschlossen sein. Kosten ca. 450 Mio. €.

Die Bauarbeiten erfolgen stets unter Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs mit jeweils zwei vollwertigen Spuren je Fahrtrichtung.

Innerhalb aller sechs Abschnitte in Schleswig-Holstein wird gleichzeitig gearbeitet. Die Bauarbeiten erfolgen in jeweils 12 km langen Abschnitten, die von 5 km langen baustellenfreien Abschnitten unterbrochen werden. In Hamburg werden die ersten beiden Abschnitte „Schnelsen“ und „Stellingen“ nach dem gleichen Prinzip ausgebaut.

Zudem werden ab 2015 alle vier Elbtunnelröhren für den Verkehr freigegeben. Die Sanierungsarbeiten in den drei ursprünglichen Tunnelröhren sind Ende 2014 abgeschlossen. Während der Bauarbeiten auf der A7 erfolgen bis Ende 2019 keine Sperrungen in der Elbtunnelanlage.

Bauausführende Unternehmen / Verträge:

Die Umsetzung der Gesamtausbaumaßnahme soll mittels einer öffentlich – privaten Partnerschaft erfolgen.

Zu diesem Zweck hat die Bundesrepublik Deutschland ein sog. „Verfügbarkeitsmodell“ gewählt.

Hierfür wird kein Konzessionsvertrag, sondern ein 30 Jahre andauernder Bauvertrag nach Verfügbarkeit zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Bauausführer abgeschlossen. Das Ausschreibungsverfahren hierfür läuft bereits. Ein Vertragsabschluss wird im Januar 2014 erfolgen.

Die bauausführende Unternehmung verpflichtet sich zur Herstellung der o. g. Verkehrsanlagen in fünf Jahren und muss auch die Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen für die anschließenden 25 Jahre übernehmen. Hierfür erhält der private Vertragspartner Einnahmen aus der LKW-Maut und zusätzlich eine Anschubfinanzierung in Raten. Die Zahlungshöhe und der Auszahlungszeitpunkt dieser Anschubfinanzierung sind abhängig von der Verfügbarkeit der neu zu bauenden Verkehrsanlage und dem Qualitätsniveau der vom Unternehmer erbrachten (Teil-)Leistungen.

Bauablauf:

Im Herbst 2013 wird in Schleswig-Holstein bereits mit flankierenden Bauarbeiten begonnen, da im Vorwege Erd-, Leitungs-, Kanal- und Rodungsarbeiten durchgeführt werden müssen. Diese Arbeiten im Bankettbereich haben keinen Einfluss auf den fließenden Verkehr.

Im September 2014 beginnen die Bauarbeiten für die Brücken- und Straßenbauarbeiten zwischen den Anschlussstellen „Bordesholm und Stellingen“.

Aufgrund der Übertragung von Herstellung und Erhaltung der Maßnahme an den privaten Unternehmer erwarten sowohl Landesbetrieb als auch der Bund im Wesentlichen eine Verbesserung der Terminalsicherheit und eine Optimierung der Bauzeit, da jede Nichteinhaltung der vertraglichen Zeitvorgaben dem Bauunternehmer finanziell doppelt zur Last fällt (verspätete Einnahmen durch Mautgebühr und eingeschränkte oder ausbleibende Zahlung des Verfügbarkeitsentgeltes).

Darüber hinaus sieht der Verfügbarkeitsvertrag vor, dass grundsätzlich für beide Fahrrichtungen zwei Fahrstreifen (in Schleswig-Holstein) bzw. drei Fahrstreifen (in Hamburg) durchgehend während aller Bauphasen für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden müssen. Die Nichteinhaltung dieser Vorgabe hat ebenfalls den Einbehalt des Verfügbarkeitsentgeltes (als Vertragsstrafe) zur Konsequenz. Aufgrund der negativen Erfahrungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A1 (Hamburg – Bremen) werden die provisorischen Fahrbahnen während der Bauzeit auf der BAB A7 breiter angelegt (jetzt 3,25 m anstelle von 3,00 m für LKW und 2,75 m anstelle von 2,50 m für PKW).

Weiterhin wird es in den Baustellenbereichen keine verkürzten Beschleunigungsspuren für vorhandene Autobahnein- und -ausfahrten geben. Somit steht während der Bauarbeiten weiterhin eine Beschleunigungs- und Abbremspurlänge von insgesamt 250 m zur Verfügung. Die Reduzierung dieser Spuren auf 70 m (gem. Richtlinie) hat im Zusammenhang mit den Bauarbeiten auf der BAB A1 zur Staubbildung beigetragen und zu einer Unfallhäufung geführt.

Die Leitborde in den Baustellenbereichen werden schmaler, da die Beleuchtung derselben mittels LED-Technik platzsparender angeordnet werden kann.

Vollsperrungen erfolgen im Zuge des Straßenbaus nicht. Deshalb wird es (während der gesamten Baumaßnahme in Schleswig-Holstein und Hamburg) bis Ende 2019 keine Umleitungsbeschilderung geben. Auch die Brückenbauarbeiten (Sanierung, Neubau, Umbau und Abriss) erfolgen unter vollem Verkehr. Lediglich für die ersatzlose Entfernung von vier Brückenbauwerken ist eine temporäre Vollsperrung an insgesamt ca. acht Tagen technisch unvermeidbar. Diese Arbeiten müssen allerdings stets in den Nächten (zwischen 22:00 Uhr und 04:00 Uhr) durchgeführt werden.

Flankierende Maßnahmen:

Um die unvermeidlichen, restlichen Beeinträchtigungen infolge der Baumaßnahme weiter minimieren zu können wird u. a. das landesweite Schienenverkehrsangebot zum Fahrplanwechsel 2014/2015 (insbesondere für Pendler/-innen) wie folgt deutlich verbessert:

- Bahnen zwischen Hamburg und Flensburg verkehren im Stundentakt
- Bahnen zwischen Kiel und Hamburg verkehren im Halbstundentakt
- Bahnen zwischen Kellinghusen / Wrist und Hamburg Altona verkehren im Stundentakt
- Bahnen zwischen Itzehoe und Hamburg verkehren im Halbstundentakt
- Bahnen zwischen Elmshorn und Hamburg verkehren im 20-Minutentakt (Hauptverkehrszeit)

Damit erhöht sich mit Beginn der Ausbaumaßnahmen auf der BAB A7 die Anzahl der Direktbahnverbindungen im Nahverkehr bzw. verbessert sich das ÖPNV-Angebot wie folgt:

Kiel – Hamburg Hbf.	2012 = 22	1:16 Stunden	2015 = 39	1:08 Stunden
Flensburg – Hamburg Hbf.	2012 = 07	2:05 Stunden	2015 = 20	1:58 Stunden
Neumünster – Hamburg Hbf.	2012 = 35	0:55 Stunden	2015 = 39	0:46 Stunden
Itzehoe – Hamburg	2012 = 44	1:02 Stunden	2015 = 44	0:58 Stunden
Elmshorn – Hamburg	2012 = 70	0:58 Stunden	2015 = 88	0:54 Stunden

Weiterhin werden zu den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Hamburg – Kiel (DB nah-sh) neue Triebwagen eingesetzt. Es handelt sich um 4-teilige Doppelstock-Züge mit insgesamt 700 Sitzplätzen. Damit stehen zusätzliche 32 Plätze pro Zug zur Verfügung.

Auf der Strecke Itzehoe – Hamburg (Nordbahn) werden Züge mit bis zu 900 Sitzplätzen zu den Spitzenzeiten verkehren. Damit stehen dort bis zu 410 zusätzliche Sitzplätze pro Zug zur Verfügung.

Auf der Verbindung zwischen Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg (AKN) werden ebenfalls ab 2015 komfortablere Triebwagen eingesetzt. Von heute 176 Sitzplätzen pro Zug vergrößert sich das Angebot auf 352 Sitzplätze. Somit stehen pro Zug in den Spitzenzeiten 88 zusätzliche Plätze zur Verfügung.

Weiterhin planen alle Beteiligten Partner des HVV – Großbereiches (darunter befindet sich u. a. auch die Stadt Norderstedt) eine Fahrpreisermäßigung für Pendler/-innen. Die Verhandlungen sind zurzeit noch nicht abgeschlossen.

Parallel dazu wird die Deutsche Bahn (DB-Schenker-Rail AG) ihr Angebot für die Beförderung von Güterverkehr auf der Schiene verbessern. Dazu gehören u. a.:

- Einsatz von Sonderzügen
- Abschluss aller Instandhaltungsarbeiten auf den betroffenen Gleisen vor 2015
- Vergrößerung der Kapazitäten auf den Eisenbahnumschlagstationen Flensburg, Neumünster und Brunsbüttel.

Schlussendlich haben sich die Kreise Pinneberg und Segeberg, ihre dazugehörigen Kommunen, Wirtschaftsvertreter/-innen, Polizei und Rettungsdienste zusammengeschlossen, um weitere zusätzliche Aktionen und Maßnahmen zur Vermeidung von Staubildung zu initiieren.

Dazu gehören u. a.:

- Optimierung weiterer Angebote im Schienenpersonennahverkehr
- Schaffung eines zusätzlichen Park & Ride-Angebotes
- Stärkung von Pendlerportalen
- Verbesserung der Informationspräsenz (Internet / Printmedien / Rundfunk)
- Optimierung der Kommunikation aller betroffenen Straßenverkehrsbehörden

Arbeitsgespräche finden hierzu bereits seit Mai 2013 statt. Über die weiteren Ergebnisse wird berichtet.

Ausblick:

Der Ausschuss wird über die weiteren Ergebnisse und / oder Änderungen weiterhin unaufgefordert informiert.