

LBV.SH
Protokoll Infoveranstaltung B 5

28.07.2020

Kurzbericht

zur

**digitalen Informationsveranstaltung zum Ausbau der B 5 zwischen Tönning
und Husum**

am 8. Juni 2020 von 18:30 bis 20:30 Uhr via zoom

Einleitung

Zusammen mit der A 23 ist die B 5 die Haupteerschließungsachse der gesamten Westküstenregion Schleswig-Holsteins. Auf der bereits stark genutzten Strecke wird der Verkehr in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Um die Mobilität an der Westküste weiter zu steigern, soll die B 5 zwischen Tönning und Husum in insgesamt fünf Bauabschnitten dreispurig ausgebaut werden. Für den Bauabschnitt 5 liegt bereits Baurecht mittels B-Plan vor. Für Bauabschnitt 1 liegt seit Mai 2019 der Planfeststellungsbeschluss vor, der aber beklagt wird. Für die Bauabschnitte 2 bis 4 zwischen Rothenspieker und Husum sind die Planungen bereits weit fortgeschritten. Die notwendigen Untersuchungen im Planungsraum werden bis zum Sommer 2020 abgeschlossen sein. Die Planfeststellungsunterlagen der Bauabschnitte 2 und 4 sollen Ende des Jahres beim Amt für Planfeststellung Verkehr eingereicht werden, die Unterlagen des Bauabschnitts 3 im Frühjahr 2021.

In der Informationsveranstaltung am 8. Juni hat das Planungsteam des LBV.SH vorgestellt, wie der Ausbau der B 5 gestaltet werden soll. Aufgrund der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie fand die Veranstaltung als digitale Videokonferenz mit mehr als 100 Personen via zoom statt. Die Teilnehmenden hatten im Zuge der Veranstaltung die Gelegenheit, ihre Fragen und Hinweise an das Planungsteam zu richten.

Für diejenigen, die an der digitalen Veranstaltung nicht teilnehmen konnten, steht die Vortragspräsentation mit allen wesentlichen Informationen zum Planungsstand auf der Website unter www.schleswig-holstein.de/B5-Ausbau zum Download zur Verfügung. Ebenso finden sich dort für individuelle Rückfragen die Kontaktdaten der Ansprechpartner*innen für die jeweiligen

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

Bauabschnitte. Im Folgenden sollen der Ablauf der Veranstaltung sowie die Fragen aus dem Plenum kurz dargestellt werden.

Vortragende:

- Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz
- Britta Lüth – LBV.SH, Leiterin des Geschäftsbereichs Neubau, Um- und Ausbau
- Heiko Tessenow – LBV.SH, Leiter des Dezernat 24 (Regionaldezernat West)
- Moderator: Dr. Maik Bohne, RAIKESCHWERTNER GmbH

1) Begrüßung durch Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz

Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz begrüßt alle Teilnehmenden zu der Informationsveranstaltung und bedankt sich für die Bereitschaft, neue Formate auszuprobieren. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie machen öffentliche Informationsveranstaltungen vor Ort unmöglich – nichtsdestotrotz solle jedoch die Bürgerbeteiligung nicht darunter leiden. Daher sei dies nun ein neuer Weg, die Menschen zu informieren und in die Planungen einzubinden. Die Planungen für den Ausbau der B 5 gingen nun zügig voran. Diese Veranstaltung solle daher den Auftakt bilden für weitere Maßnahmen zur öffentlichen Beteiligung in dem Vorhaben.

Die B 5 sei neben der A 7 die zentrale Achse in Schleswig-Holstein und daher von großer Wichtigkeit. Ihre geplante Dreispurigkeit zwischen Tönning und Husum trage erheblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Insbesondere für die Erschließung der touristischen Orte an der Westküste sei eine verkehrssichere und leistungsfähige B 5 elementar.

2) Vortrag von Frau Lüth: „3-streifiger Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Husum. Vorstellung der Planung in den Abschnitten Rothenspieker bis Husum“

Anhand einer Präsentation stellt Frau Lüth den aktuellen Planungsstand vor. Die Präsentation wird über den Bildschirm geteilt, sodass alle Zuschauenden ihr folgen können. Auf der Website des LBV.SH steht die Präsentation unter www.schleswig-holstein.de/B5-Ausbau zum Download zur Verfügung. Darin sind im Wesentlichen folgende Inhalte anschaulich dargestellt:

LBV.SH

Protokoll Infoveranstaltung B 5

28.07.2020

- Kurzer Überblick über alle Maßnahmen, die derzeit an der B 5 durchgeführt werden
- Fokus auf die 3-Streifigkeit zwischen Tönning und Husum: Bedarfsbegründung für die 3-Streifigkeit (Unfallgeschehen, Erhöhung der Verkehrssicherheit) und Zielvorgaben. Welche Vorteile bietet der 3-streifige Ausbau in einer Gegenüberstellung zum jetzigen Bestand?
- Darstellung und Erläuterung des Querschnittsprofils des 2+1-Ausbaus
- Überblick über den Planungsprozess, einschließlich der Projekthistorie (vorgelagerte Untersuchungen, Genehmigung durch den Bund, Aussetzung der Planung, Wiederaufnahme des Vorhabens Mitte 2018)
- Allgemeine Darstellung der Arbeiten seit Mitte 2018 (Neukartierung, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung einschließlich Lärmtechnik und Luftschadstoffe, Wasserrecht, techn. Planung etc.)
- Abschnittaufteilung (insgesamt 5 Abschnitte): Abschnitt 5 bei Husum hat schon Baurecht, hier beginnen die Arbeiten im Herbst 2020. Abschnitt 1 bei Tönning ist planfestgestellt, wurde aber beklagt. Die Urteile stehen noch aus. Der Vortrag im Rahmen der Informationsveranstaltung konzentriert sich auf die Abschnitte 2 bis 4. Für diese werden aktuell die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Diese drei Abschnitte werden im Detail einschließlich der neuen Anschlussstellen vorgestellt.
- Umgang mit anderen Verkehrsträgern: Für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Radverkehr wird ein neues Wegenetz angelegt, zum Teil auch neue Bushaltestellen. Diese Trennung der Verkehre erhöht die Verkehrssicherheit enorm – insgesamt werden mehr Kilometer Wirtschaftswege neu gebaut als B 5 ausgebaut.
- Vorstellung des geplanten Entwässerungskonzeptes: Das Straßenwasser wird zukünftig über die Böschung in einen neuen Entwässerungsgraben abgeführt. Durch die Ableitung über die belebte Bodenschicht erfolgt eine Reinigung. Der Entwässerungsgraben verläuft parallel zur B 5, jeweils an der Tiefseite. Rund alle 400 Meter erfolgt ein Abschlag in die

LBV.SH

Protokoll Infoveranstaltung B 5

28.07.2020

parallel mitlaufenden Parzellangräben. Dabei erfolgt eine weitere Reinigung und Drosselung. Dadurch wird auch verhindert, dass eine zentrale Einleitung in die Sietzüge erfolgt.

- Vorstellung ausgewählter naturschutzfachlicher Vermeidungsmaßnahmen (z. B. Otterquerung)

3) Fragen und Antworten zum Vortrag sowie zum Projekt allgemein

Im Anschluss an den Vortrag von Frau Lüth haben alle Teilnehmenden die Gelegenheit, mithilfe eines Frage- & Antwort-Instruments ihre Fragen und Hinweise an das Planungsteam zu richten. Dabei kann ein Großteil der Fragen direkt durch das Planungsteam oder Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz beantwortet werden. Da jedoch recht viele Fragen gestellt werden und die Zeit begrenzt ist, kann im Verlauf der Veranstaltung nicht auf alle Fragen eingegangen werden. Die unbeantworteten Fragen sind im Folgenden mit aufgenommen worden und durch „Ergänzend“ gekennzeichnet. Für Fragen zu Einzelbetroffenheiten nennt der LBV.SH die Kontaktdaten der Ansprechpartner*innen für die jeweiligen Bauabschnitte. So können im Nachgang der Veranstaltung alle Fragen der Teilnehmenden beantwortet werden.

Die Fragen und Hinweise, über die während der Veranstaltung gesprochen wird, werden im Folgenden skizziert.

Ausbau zwischen Wilster und Brunsbüttel

Frage: Wann ist der Ausbau der B 5 zwischen Wilster und Brunsbüttel geplant?

Antwort: Der Ausbau zwischen Itzehoe und Wilster läuft bereits – im Jahr 2021 will der LBV.SH diesen abschließen. Für die Strecke zwischen Wilster und Brunsbüttel findet aktuell eine Untersuchung in Zusammenarbeit mit der EGEB (Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel) statt, in deren Rahmen geprüft wird, ob ein Ausbau sinnvoll ist und ob dieser umgesetzt werden kann. Mit dem Bund laufen zu diesem Thema aktuell ebenfalls Gespräche. Grundlage für den weiteren Ausbau ist

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

der Nachweis des verkehrlichen Bedarfs. Die Verkehrszahlen in diesem Bereich sind geringer als zwischen Tönning und Husum.

2+1-Ausbau (3-Streifigkeit) und Querschnitt

Frage: Die 2-streifigen Abschnitte sollen nur 1 bis 2 Kilometer lang sein, ist das nicht zu kurz, um eine Schlange von PKW an einer Reihe von LKW vorbeiziehen lassen zu können?

Antwort: Untersuchungen der sogenannten „2+1-Lösung“ haben gezeigt, dass es bereits bei der genannten Länge der zweispurigen Abschnitte in einer Fahrtrichtung eine starke Entzerrung der Verkehrsbelastung gibt. Die Abstände sind in bundesweit geltenden Richtlinien verankert worden. Da sich die Abschnitte, in denen die Fahrbahn in eine Fahrtrichtung zweispurig wird, mehrfach wiederholen und abwechseln, ist die Länge ausreichend, um den Überholbedarf zu befriedigen.

Frage: Ist eine Ausbaureserve auf 4-Streifigkeit – also auf je zwei Spuren pro Fahrtrichtung – (bei Brücken, Abfahrten) vorhanden?

Antwort: Nein, auf der Strecke ist bisher keine Ausbaureserve für eine 4-Streifigkeit eingeplant – an den Knotenpunkten müsste es hier noch einen weiteren Ausbau geben.

Ergänzend: *Wird es künftig keine Trecker-Verkehre auf der B 5 zwischen Tönning und Husum geben?*

Die ausgebaute B 5 wird als Kraftfahrstraße deklariert. Damit muss ein Fahrzeug, das diese Straße nutzt, eine vorgegebene Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60km/h aufweisen.

Planungsbeschleunigung

Frage: In den letzten zwei Monaten hat der Planungsprozess beim Ausbau der B 5 spürbar an Fahrt aufgenommen. Sehen Sie aus der Region heraus Möglichkeiten, diesen Prozess noch weiter zu forcieren?

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

Antwort: Um den Prozess zu beschleunigen, ist es immer hilfreich, wenn man eine Möglichkeit findet, sich mit den Kläger*innen zu einigen und den Streit nicht vor Gericht auszutragen. Insgesamt lässt sich über das Projekt „Ausbau der B 5“ aber sagen, dass die Landesregierung mit der Bevölkerung an einem Strang zieht. Wenn die unterschiedlichen Betroffenen vor Ort wie z. B. Gemeinden, Verbände, Landwirt*innen oder Wasser- und Bodenverbände sich zudem einbringen und kooperieren, ist dies hilfreich, um im Projekt konsequent weiterzukommen.

Finanzierung und Kosten

Frage: Die Landesregierung hat durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie deutlich höhere Ausgaben bei gleichzeitig geringeren prognostizierten Steuereinnahmen. Kann diese finanzielle Entwicklung auch Auswirkungen auf den Ausbau der B 5 haben, z. B. durch die Verschiebung von Teilprojekten in spätere Haushaltsperioden?

Antwort: Da es sich bei dem Ausbau der B 5 um eine Bundesfernstraße handelt, ist der Bund hierfür zuständig – er trägt entsprechend auch die Kosten. Minister Dr. Buchholz hat die gleiche Frage vor Kurzem jedoch an den Bundesverkehrsminister sowie an den Staatssekretär am BMVI, Enak Ferlemann, gestellt. Beide haben ihm zugesagt, dass die Finanzierung der Maßnahmen steht. Daher geht Minister Dr. Buchholz davon aus, dass es zu keinen Verzögerungen kommen wird. Ganz im Gegenteil: Im Zuge des Corona-Konjunktur-Pakets sollen einzelne Maßnahmen sogar vorgezogen werden.

Frage: Lassen sich die Kosten des Ausbaus schon grob beziffern?

Antwort: Die genauen Kosten für den Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Husum lassen sich zu diesem Zeitpunkt der Planung noch nicht prognostizieren. Aktuell stehen die Kosten bei mehr als 130 Millionen Euro – sollte der Baubeginn jedoch erst in zwei bis drei Jahren möglich sein, ist es denkbar, dass die Kosten bis dahin steigen, beispielsweise durch die stetig steigenden Baukosten.

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

Zeithorizont

Frage: Gibt es schon einen Zeithorizont für den Baubeginn?

Antwort: Das Planungsteam kann für die Abschnitte 2 bis 4 noch keine konkreten Termine angeben, da sich das Projekt noch in der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren befindet. Wie es zeitlich weitergeht, hängt vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens sowie von der Planfeststellungsbehörde ab. Sobald der Planfeststellungsbeschluss und damit die Baugenehmigung vorliegen, kann der Bau schnell beginnen. Im 5. Abschnitt liegt bereits Baurecht vor. Der Baubeginn erfolgt im Herbst 2020. Im 1. Abschnitt laufen aktuell hingegen noch Klageverfahren gegen den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss.

Umleitungsverkehre während der Bauzeit

Frage: Wie sind die Umleitungsverkehre während der Bauphase geplant?

Antwort: Zunächst ist zu sagen, dass sich das Projekt aktuell noch in der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren befindet. Das dezidierte Umleitungskonzept wird erst im Zuge der Ausführungsplanung erstellt. Aber auch jetzt beschäftigt sich das Planungsteam schon mit dem Umleitungsverkehr: Grundsätzlich ist geplant, dass immer mindestens ein Fahrstreifen während des Baus auf der bestehenden B 5 zur Verfügung stehen wird. Während der reinen Liegezeit der Vorbelastung – also während Sande auf der zukünftigen dritten Fahrbahn liegen, die den Boden konsolidieren – werden beide Fahrstreifen (also in beide Richtungen), wenn auch eingeengt, zur Verfügung stehen.

Als einzige leistungsfähige Umleitungsstrecken sind die A 7 sowie die B 77 zu bezeichnen. Diese dienen als großräumige Umleitungen, kleinräumig sind jedoch andere Lösungen zu finden: Eine Möglichkeit ist die Umleitung über Friedrichstadt – diese ist allerdings immer nur zeitweise und nicht über die gesamte Bauphase geplant.

Im 3. Bauabschnitt ist zudem geplant, das Wirtschaftswegenetz auszubauen, um den Verkehr zeitweise hierauf leiten zu können und somit den Verkehrsfluss zu

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

garantieren. Bei einem solchen Ausbau müssen die Wege ebenfalls zunächst durch Sande vorbelastet werden, um den Boden zu konsolidieren und ein Absinken zu verhindern.

Im 4. Bauabschnitt ist größtenteils geplant, den Verkehr auf der B 5 zu belassen. Dies ist möglich, da in diesem Abschnitt die neue B 5 in neuer Lage hergestellt wird. Die bestehende B 5 wird erst nach Fertigstellung der neuen B 5 Bestandteil des neuen Wirtschaftswegenetzes und teilweise zurückgebaut, d. h. in der Breite reduziert.

Es wird immer auch Ausnahmesituationen geben, in denen eine Vollsperrung notwendig wird – dies lässt sich nicht vermeiden. Hier werden jedoch entsprechende Konzepte erarbeitet.

Für das Umleitungskonzept wurde bereits ein direkter Dialog vor Ort aufgenommen. Dieser wird planungsbegleitend fortgesetzt.

Lärmschutz

Frage: Warum ist im 5. Bauabschnitt kein Lärmschutz geplant?

Antwort: Die in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung festgelegten Grenzwerte für Lärm werden in diesem Bereich eingehalten – daher besteht hier kein Anspruch auf Lärmschutz.

Frage: Wie viele Leute haben Anspruch auf Lärmschutz?

Antwort: Grundsätzlich ist der Anspruch auf Lärmschutz gesetzlich geregelt. Wenn die Grenzwerte überschritten werden, besteht Anspruch auf aktiven Lärmschutz (z. B. als Lärmschutzwand) oder auf passiven Lärmschutz (z. B. Lärmschutzfenster). Wenn eine Lärmschutzwand errichtet wird, werden dadurch Alle entlastet. Es stimmt nicht – so wie manchmal vermutet –, dass der Lärm hinter der Wand „herunterfällt“. Der von der Straße ausgehende Lärm wird durch die Lärmschutzwand bereits teilweise absorbiert. Der Rest wird über die Wand geleitet.

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

Da der Schall physikalisch gesehen eine Welle ist, wird er durch die Passage in der Luft reduziert. Dadurch wird es hinter einer Wand durchgehend für Alle leiser.

Ergänzend: *Gibt es eine Lärmschutzwand beim Kringelkrug Witzwort?*

Im Entwurf war an dieser Stelle keine Lärmschutzwand vorgesehen, da die Grenzwerte nicht erreicht wurden. Im Rahmen der Wiederaufnahme der Planung wurde die Verkehrsprognose fortgeschrieben. Die lärmtechnische Untersuchung wird aktuell mit den neuen Zahlen überprüft.

Wertverfall der Grundstücke / Häuser

Frage: Wie ist das Vorgehen beim Werteverfall einiger Häuser, wenn diese beispielsweise in eine Verkehrsinsel gesetzt werden (Bauabschnitt bei Reimersbude)?

Antwort: Bei Häusern gelten die gleichen Maßgaben wie bei der Straße: Nur wenn es beim Bau zu Beschädigungen kommt, wird entschädigt. Der Werteverfall wird nicht entschädigt.

E-Ladestellen und Wasserstoffsäulen

Frage: Ist es geplant, eine Wasserstofftankstelle an der Trasse zu errichten und wird es E-Ladesäulen für Elektroautos an den Parkplätzen geben?

Antwort: Der LBV.SH plant den Ausbau der Straße und der Parkplätze. Für die Grundsatzfragen zur Errichtung von Wasserstofftankstellen und E-Ladesäulen ist das Umweltministerium zuständig. Für Wasserstofftankstellen wird aktuell ein Konzept erarbeitet, um ein flächendeckendes Netz an Bundesstraßen bieten zu können.

Sofern auf einem Rastplatz der Bundesstraße eine Ladesäule errichtet werden soll, wird hierzu mit einem Konzessionsnehmer ein Vertrag über den Betrieb geschlossen. Der Konzessionsnehmer ist dann für Bau und Betrieb der Säule an sich zuständig.

Ergänzend: Die Gemeinde Südermarsch hat die Errichtung eines Schnellladers an der B 5 bei Voßkuhle beantragt. Der LBV.SH hat eine

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

entsprechende Ausnahmegenehmigung hierfür erteilt. Über den Stand der Umsetzung kann die Gemeinde Auskunft geben.

Anschluss von Höfen

Frage: Wie ist die Abfahrt zu den Höfen Büttel 1 und 2 in dem Bereich zwischen Abschnitt 2 und Abschnitt 3 geplant?

Antwort: Die einzelnen Bauabschnitte gehen nahtlos ineinander über. Alle Grundstücke, die bisher über die B 5 angefahren werden können, werden künftig über die Wirtschaftswege an den Verkehr angeschlossen.

Ergänzend: Mit dem Anlieger wurde direkter Kontakt aufgenommen, um die Frage im Detail weiter zu erörtern.

Ausbau der Wirtschaftswege

Frage: Wie ist der Ausbau der Wirtschaftswege geplant? Wird es einen landwirtschaftlichen Weg von Tönning Richtung Reimersbude auf der südlichen Seite geben?

Antwort: Für die Verbindungswege ist eine befestigte Fahrbahn mit einer Breite von 3,50 Metern zuzüglich beidseitig befahrbarem Bankett von je 1,00 Meter vorgesehen. Damit ergibt sich eine nutzbare Gesamtbreite von 5,50 Metern, die ausreicht, damit sich der landwirtschaftliche Verkehr, beispielsweise Trecker, sowie PKW problemlos auf den Strecken begegnen können. Die Begegnung von LKW ist eng, aber möglich. Die kleineren Wege können vom landwirtschaftlichen Verkehr und von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen genutzt werden.

Die Wirtschaftswege werden so gebaut, dass sie die Tonnagen, die dort gefahren werden, gut aufnehmen können. Einige Wege werden sogar noch verstärkt, wenn sie als Umleitungsweg genutzt werden sollen.

Ergänzend: *Gibt es einen landwirtschaftlichen Weg von Tönning Richtung Reimersbude auf der südlichen Seite?*

LBV.SH

Protokoll Infoveranstaltung B 5

28.07.2020

In dem Bereich von Tönning Richtung Reimersbude auf der südlichen Seite hat sich aufgrund bereits erfolgter Grunderwerbsverhandlungen eine Änderung ergeben. Hier wird es östlich der B 5 keinen Wirtschaftsweg mehr geben, da dort keine Flächen mehr zu erschließen sind. Aktuelle Planunterlagen können demnächst beim LBV.SH eingesehen werden.

Ergänzend: *Die Wirtschaftswege sollen künftig auch den Radfahrverkehr aufnehmen. Dabei haben Sie Abstände von 0,90 Meter bis 1,10 Meter aufgezeigt. Nach der geänderten StVO müssen PKW mindestens einen Abstand von 1,5 Metern zu Fahrradfahrern einhalten. Daher wäre ein Überholen von Fahrräder*innen auf den gesamten Wirtschaftswegen nicht zulässig.*

Die Abbildung unten entstammt der Richtlinie für den ländlichen Wegebau. Der in der StVO neu verankerte Abstand von 1,50 Metern ist aber einhaltbar. In diesem Fall ist das befahrbare seitliche Bankett mit zu benutzen. Bild 18 zeigt eine Begegnung ohne Benutzung des seitlichen Banketts. Der Pkw kann aber beim Überhol- oder Begegnungsvorgang das Bankett mitnutzen. Eine analoge Darstellung enthält Bild 19. Dort nutzen die Fahrzeuge das befahrbare Bankett.

Einstreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und eine Kronenbreite von mindestens 5,50 m erhalten. Die genannten Breiten ermöglichen z. B. folgende Begegnungsfälle (siehe Bilder 18 bis 20):

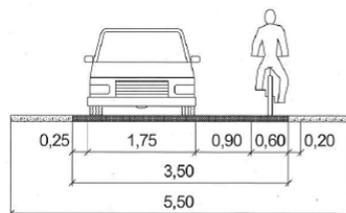


Bild 18: Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungswege bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten

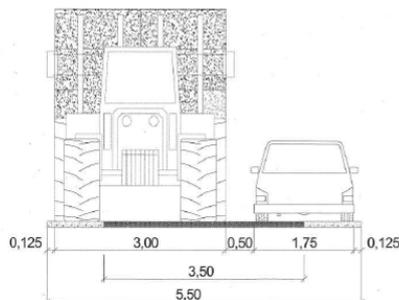


Bild 19: Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungswege bei Schrittgeschwindigkeit

Quelle: DWA-Regelwerk, Arbeitsblatt DWA-A904-1: Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW), Teil 1, August 2016

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

Radverkehr

Frage: Wie ist die Planung für den Radverkehr? Wird der vorhandene Radweg weiterhin parallel zur B 5 geführt?

Antwort: Der Radverkehr wird zukünftig über die Wirtschaftswege geführt. Da auch die Wirtschaftswege ausgebaut werden, werden damit auch die Radwege durchgehend verlaufen und gut in die Landschaft eingebunden.

Ausbau Richtung Niebüll

Frage: Soll die B 5 auch nördlich von Husum bis Niebüll ausgebaut werden?

Antwort: Nördlich von Husum ist im Zuge der B 5 noch die Ortsumgehung der Ortschaften Bredstedt, Struckum und Hattstedt ein Projekt des LBV.SH. Die Ortsumgehung ist bereits planfestgestellt. Aktuell verzögern sich hier die Planungen, da u. a. eine Bürgerinitiative gegen das Vorhaben klagt. Zudem wurden dort Planänderungen notwendig. Durch die Verzögerungen sind die Kartierungen mittlerweile veraltet und müssen neu durchgeführt werden. Auch die neuen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie müssen in die Planungen eingearbeitet werden. Von Bredstedt bis Niebüll sind aktuell keine weiteren Planungen vorgesehen. Auf diesem Streckenabschnitt ist die Verkehrsbelastung aber auch geringer.

Ergänzend: *Wird es eine Perspektive für einen dreistreifigen Ausbau auch der Husumer Umgehung geben?*

Ein dreistreifiger Ausbau der Ortsumgehung Husum ist derzeit nicht vorgesehen. Dies begründet sich durch die geringeren Verkehrszahlen auf der Umgehung selbst. Die übergeordneten Verkehre nutzen die Umgehung, ein großer Anteil der auf der B 5 südlich von Husum fahrenden Verkehre hat aber seine Quelle oder sein Ziel in Husum.

LBV.SH**Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

Gerichtsverfahren und Klagen

Fragen:

1. Wann sind die Urteile des beklagten 1. Bauabschnittes (Tönning bis Rothenspieker) zu erwarten?
2. Aktuelle Gerichtsentscheidungen beeinflussen immer wieder laufende Planungstätigkeiten, beispielsweise bei der B 5 und bei der Ortsumgehung Tating. Gibt es die Möglichkeit, eine solche Beeinflussung eines bereits laufenden Planungsprozesses auszuschließen oder zu minimieren?

Antwort: Der Termin zur mündlichen Verhandlung steht noch nicht fest. Das deutsche Planungsrecht ist sehr komplex. Oftmals verzögern sich Planungsprozesse. Wenn diese Zeiträume sehr lang werden, kann es sein, dass beispielsweise Kartierungen neu durchgeführt werden müssen, weil sich natürlich auch die Natur in dieser Zeit verändert. Dieses Problem ergibt sich häufiger beim Windkraftausbau. Für den Ausbau der B 5 erwartet Minister Dr. Buchholz momentan jedoch keine größeren Probleme dieser Art.

Verkehrssicherheit

Frage: Die 3-Streifigkeit führt vor allem zu einer Verbesserung des Fahrkomforts und der Sicherheit – weniger zu einer kapazitiven Verbesserung. Lässt sich der Zuwachs an Verkehrssicherheit in Zahlen ausdrücken?

Antwort: Die Verbesserung der Verkehrssicherheit wird sich in den sinkenden Unfallzahlen ausdrücken. Bei ähnlichen Projekten, wie dem Ausbau der B 404, ist dieser Effekt bereits zu beobachten.

Grunderwerb

Fragen:

1. Wie ist der Plan für Gespräche mit Grundstückseigentümer*innen, die vom Ausbau betroffen sind, insbesondere im 5. Teilabschnitt, in dem die Bauarbeiten bald starten?
2. Wie sind Verkauf bzw. Entschädigung bei landwirtschaftlichen Flächen geregelt?

LBV.SH Protokoll Infoveranstaltung B 5

28.07.2020

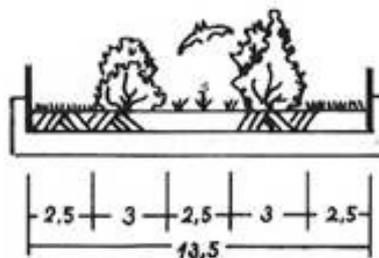
Antwort: Für den Grunderwerb und die Flurbereinigung sind die Flurbereinigungsbehörde sowie das Dezernat für Grunderwerbsfragen zuständig. Besonders betroffene Eigentümer werden frühzeitig angesprochen. All diejenigen, die schon jetzt Gespräche führen möchten, können jederzeit auf den LBV.SH zukommen. Die für die Abschnitte genannten Ansprechpartner*innen nehmen sich den Anfragen an und vermitteln. Die jeweiligen Kontaktdaten sind online unter www.schleswig-holstein.de/B5-Ausbau zu finden.

Ergänzend: Erste Terminabstimmungen sind bereits erfolgreich angelaufen.

Fledermausschutz

Frage: Wie kann ich mir eine Fledermausbrücke vorstellen?

Antwort: Eine sogenannte Querungshilfe bietet Fledermäusen einen sicheren Flugweg über eine Straße. Sie führt wie eine Brücke über die Straße, ist aber nicht für den Verkehr freigegeben. Leitstrukturen aus Bäumen und hohen Büschen bilden einen Korridor, durch den die Fledermäuse auf die andere Seite geleitet werden. Zur Brücke hin werden entsprechende Leitstrukturen vorgesehen.



Quelle: Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen M AQ, Ausgabe 2008, Bild 21

Ressourcenverbrauch

Frage: Wurden die knapper werdenden Ressourcen an Kiesbaustoffen bzw. Körnung für den Oberbau schon in der Planung berücksichtigt? Sind Seitenentnahmen oder die Wiederverwertung von vorhandenen Baustoffen vorgesehen? Oder gibt es weitere Genehmigungen für den Kiesabbau, bzw. die Deponierung?

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

Antwort: Der vorhandene Marschboden im Planungsraum gibt keinen Kies her. Es ist geplant, den Sand, der für die Konsolidierung der Böden genutzt wird, auch für den Bau weiter zu verwenden, beispielsweise für Straßendämme.
Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass im Rahmen der Landesentwicklungsplanung weitere Kiesabbaugebiete in Schleswig-Holstein vorgesehen sind. An den entsprechenden Genehmigungen wird gearbeitet.

Ergänzende Detailfragen Breiten

Frage: Wie breit ist die Brücke „Dingsbülldeich“ geplant?

Antwort: Die Fahrbahnbreite des zweistreifigen Verbindungsweges „Dingsbülldeich“ beträgt auf den Bauwerksrampen 4,75 Meter. Auf dem Bauwerk beträgt die Fahrbahnbreite 5,00 Meter.

Frage: Wie breit wird der 5. Abschnitt mit Parallelführung der K 1?

Antwort: *Der LBV.SH bittet, diese Frage nochmal zu präzisieren, da leider nicht klar ist, was gemeint ist.*

Ergänzende Detailfragen Verkehr

Frage: 1) Welchen Hintergrund hat die blaue Straße, die im Bauabschnitt 3 (nach der B 202) nach rechts abzweigt? Zu sehen bei der Verkehrsprognose 2030 mit 1.200 KFZ pro Tag. (Siehe Präsentation, Seite 13)

2) Für den Riesbülldeich wird ein Verkehrsaufkommen angegeben, das mehr als 15 % der B 202 aufweist. Aktuell ist der Weg „Riesbülldeich“ eine Erschließungsstraße für Felder und drei Anwohner*innen. Was für ein Nutzungsszenario steht dahinter? Wie soll die Anbindung an die B 5 erfolgen? Ein entsprechendes Bauwerk wurde im Vortrag nicht erwähnt.

Antwort: Bei der Straße handelt es sich um den Weg „Riesbülldeich“. Dieser Weg ist nachdem 3-streifigen Ausbau nicht mehr an die B 5 angeschlossen, sondern erhält einen Anschluss an den auf der Ostseite parallel zur B 5 verlaufendem Wirtschaftsweg. Dieser Wirtschaftsweg ist von der B 202 aus Friedrichstadt

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

kommend kurz vor dem Anschluss der B 202 an die B 5 über eine Wirtschaftswegezufahrt zu erreichen. Von dieser Wirtschaftswegezufahrt in Richtung Norden fahrend kann der Weg „Riesbülldeich“ angefahren werden. Der Wirtschaftsweg und der Weg „Riesbülldeich“ sind allein für die Erschließung der in diesem Bereich angrenzende Flurstücke vorgesehen.

Die Verkehrsuntersuchung im diesem Bereich wurde geprüft und die dort aufgeführte Belastung von 1.200 KFZ/Tag hinterfragt. Der Gutachter teilte bereits mit, dass hier ein Plausibilitätsfehler aufgetreten sei. Die Korrektur wird zu einer wesentlich geringeren Belastung auf dem Weg „Riesbülldeich“ führen. Der LBV.SH dankt für die kritischen Nachfragen in diesem Bereich.

4) Die nächsten Schritte der Planung

Nach der Frage-Antwort-Runde stellt Frau Lüth die nächsten Schritte in der Planung vor. Als nächstes wird die technische Planung finalisiert, daran schließt sich die landespflegerische Planung an.

Im Herbst dieses Jahres möchte das Team des LBV.SH die Planungen dann Abschnitt für Abschnitt vorstellen – sofern möglich wieder persönlich vor Ort. Ein Schwerpunkt der Vorstellung wird dann auch die Vorstellung der Unterlagen für das sich danach anschließende Planfeststellungsverfahren sein.

Anwohner*innen und Interessierte, die Fragen oder Hinweise zum Ausbau der B 5 haben, sind eingeladen, jederzeit mit dem Planungsteam des LBV.SH Kontakt aufzunehmen:

Abschnitt 2 Rothenspieker bis Reimersbude
Herr Manfred Borm (Manfred.Borm@lbv-sh.landsh.de)

Abschnitte 3 und 4 Reimersbude bis Husum
Frau Anja deVries (Anja.deVries@lbv-sh.landsh.de)

Übergeordnete Fragen, die alle Abschnitte betreffen
Herr Heiko Tessenow (Heiko.Tessenow@lbv-sh.landsh.de)

LBV.SH **Protokoll Infoveranstaltung B 5**

28.07.2020

5) Abschluss und Ausblick durch Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz

Das Schlusswort hat Minister Dr. Bernd Buchholz. Er weist nochmals darauf hin, dass keine Fragen, die gestellt worden sind, verloren gingen. Das Planungsteam gehe im Nachgang der Veranstaltung auf die jeweiligen Personen zu. Zudem stünden die Kontaktdaten des Planungsteams auf der Website des LBV.SH für Rückfragen zur Verfügung.

Ihm und dem Team des LBV.SH sei es ein wichtiges Anliegen, mit den Menschen im Planungsraum in Kontakt zu bleiben und transparent über das Vorhaben zu informieren. Sobald es wieder möglich ist, möchte das Team auch persönlich vor Ort sein, um über den aktuellen Planungsstand zu berichten.