



Initiative für Lübecks ländlichen Raum e.V. | Gemeinnütziger Stadtteilverein
www.ini-hl-land.de | Vorsitzender detlev.stolzenberg@freenet.de | Telefon 04508-4669353

Detlev Stolzenberg | Altenfeld 23 | 23560 Lübeck

Lübeck, 17. Mai 2016

An die
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Außenstelle Ost
Gerhart-Hauptmann-Straße 16
39108 Magdeburg

Per Fax 0391-2887 30 30

Planfeststellungsverfahren zur Erneuerung der Kanalbrücke in Büssau
hier: 4. Planänderung, Stand 29.02.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Aufnahme unseres gemeinnützigen Stadtteilvereins in den Beteiligungskreis zum o. g. Planverfahren bedanke ich mich herzlich. Unser Anliegen ist die Wahrung der Öffentlichen Belange des Allgemeinwohls in Bezug auf die Lebensqualität der Menschen, die Bewahrung von Natur- und Landschaft, des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes. Wir haben mit den verfügbaren Unterlagen eine gut besuchte Informationsveranstaltung am 03.05.2016 durchgeführt, um die betroffene Öffentlichkeit einzubinden. Die an mich heran getragenen einzelnen Anregungen sind in der nachfolgenden Stellungnahme des gemeinnützigen Stadtteilvereins eingearbeitet worden. Nach telefonischer Rücksprache mit Ihrem Hause übersende ich die Stellungnahme zur Fristwahrung per Fax.

I. Stellungnahme zum Inhalt der 4. Planänderung

Änderung des Einbringverfahrens für Uferspundwände

Die Ergebnisse der gutachterlichen Betrachtung, die bei einem Einbau der Spundwände im Vibrationsverfahren zu berücksichtigen sind, sind unbedingt zu beachten. Bei der Vergabe der Bauleistungen sollten nur mit diesem Einbauverfahren sachkundige und erfahrene Firmen die Leistungen ausführen dürfen. Die vorgesehenen Überprüfungen sollten entsprechend dokumentiert und in den Baubesprechungen erläutert werden. In Ermangelung eines Ortsbeirates sollte zu den Baubesprechungen regelmäßig ein Vertreter des Gemeinnützigen Stadtteilvereins als Bürgervertreter teilnehmen können.

Verlängerung der bauzeitlichen Grabenverrohrung und der Flächeninanspruchnahmen

Die für diese Maßnahmen erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichserfordernisse sollen für eine Aufwertung vor Ort im Bereich des Kanals realisiert werden. Es wird ausdrücklich bedauert, dass die für die Gesamtmaßnahme erforderlichen 49 Ersatzbäume als Wald in der Gemarkung Moorgarten erbracht werden sollen. Der Verlust an Bäumen entlang des Kanals und insbesondere die bereits gefällten sechs Linden als Teil einer geschützten Allee wiegen schwer.

Die Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger, der Hansestadt Lübeck und der betroffenen Öffentlichkeit wird als nicht optimal empfunden. Die Linde vor dem Gebäude Schleusenstraße Nr. 79 schränkt den Fußwegbereich deutlich ein und muss aus Verkehrssicherungsgründen in Frage gestellt werden.

Die notwendigen Ersatzpflanzungen sollten nach einer landschaftsplanerischen Empfehlung im Umfeld der bisherigen Baumstandorte erfolgen. Dies sollte im Rahmen einer Einwohnerversammlung vorgestellt und erörtert werden.

Mengenmehrung Nassbaggergut

Aufgrund der umfangreichen Mengenmehrung ist besonderes Augenmerk auf die Beachtung der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.07.2012 zu legen, wonach die Materialtransporte soweit möglich über den Wasserweg zu erfolgen haben.

Umfangreiches Beweissicherungskonzept

Es wird ausdrücklich begrüßt, dass die auf der gemeinsamen Bürgerinformationsveranstaltung am 27.01.2016 im Sportlerheim des SV Kronsforde verabredete umfangreiche Beweissicherung auch auf alle Anlieger der Schleusenstraße ausgedehnt werden soll. Von den Anliegern wurde großes Interesse an dieser Maßnahme bekundet. Als Anlage füge ich eine Liste der interessierten Anlieger bei. Es sollte zu den Anliegern wie zugesagt direkt Kontakt aufgenommen werden.

II. Weitere Anregungen zum Planvorhaben

Neben dem Inhalt der 4. Planänderung werden weitere Anregungen gegeben, die von den Anliegern zur Sprache gebracht wurden, die Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses bzw. nachfolgender Abstimmungen mit der Hansestadt Lübeck sind bzw. die sich aufgrund der Gesetzesänderung des Denkmalschutzgesetzes in Schleswig-Holstein ergeben haben.

Zweispurigkeit wird nicht erreicht

Die Sinnhaftigkeit einer Verbreiterung der Fahrbahn der geplanten Straßenbrücke wird infrage gestellt, da die Freilaufbrücke nach Oberbüssau weiterhin nur einspurig zu befahren sein wird. Bei diesen Rahmenbedingungen erscheint die Verbreiterung der Fahrbahn der neuen Brücke nicht besonders wirkungsvoll. Hier stellt sich die Frage der Erforderlichkeit der Erneuerung der Kanalbrücke zum heutigen Zeitpunkt. Da im Zuge eines Ausbaus des Kanals eine Erneuerung der Schleusenanlage notwendig wird, wäre in diesem Zuge eine Gesamtlösung unter Berücksichtigung der Freilaufbrücke vorstellbar. Eine Gesamtbaumaßnahme wäre sinnvoller, als eine unzulängliche Teilbrückenerneuerung, von der anzunehmen ist, dass sie bei der Erneuerung der Schleuse den dann zu stellenden Anforderungen nicht genügen wird. Durch eine Verbreiterung der westlichen Rampe sind die Sichtverhältnisse und ein Ausweichen von Fahrzeugen gut möglich.

Querung für Fußgänger und Radfahrer

Eine vollständige Sperrung der Querung für solch eine lange Bauzeit und auch für Fußgänger und Fahrradfahrer ist keine gute Lösung. Der vorgesehene Shuttle-Service kann den Anforderungen der Menschen nur zu einem kleinen Teil genügen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass für die erheblichen Kosten für den Shuttle-Service von geschätzt ca. 250.000 Euro keine Fußgänger-Querung während der Bauzeit möglich sein soll. Als Anlage ist ein Lösungsvorschlag von Herrn Frank Dehnhard beigefügt. Möglicherweise kann der Übergang über das Wehr entsprechend ausgebaut oder die Kabelbrücke entsprechend dimensioniert werden. Natürlich sind besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit des Zubringerverkehrs zu stellen. Die Baustelle ist durch Bauzäune zu sichern. Möglicherweise ist an besonders aktiven Bautagen keine Fußgängerquerung möglich. Dies alles sollte aber bei den Platzangeboten, die vor Ort zur Verfügung stehen, berücksichtigt werden können.

Umleitungsverkehr über die Straßen Langjohrd und Milbreed

Unter Ziffer 4.4 des Planfeststellungsbeschlusses wird bestimmt, dass die Umleitung über die o. g. Straßen für die Aufnahme des zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehrs einzurichten ist. Weiterhin sollen in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck Haltetaschen und in der Straße Milbreed eine Lichtsignalanlage angeordnet werden. Allgemeiner Kraftfahrzeugverkehr wird zurzeit auf den Straßen Langjohrd und Milbreed nicht geführt. Diese Straßen sind für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr nicht geeignet. Es ist lediglich landwirtschaftlicher Verkehr und der Zubringerverkehr zum Hotel Friederikenhof zugelassen. Wie eine Einrichtung der Straßen für den Umleitungsverkehr geplant ist, wird nicht näher bestimmt.

Ebenso wenig sind die Haltetaschen verortet oder etwas zum Standort und Umfang der Lichtsignalanlage bestimmt. Auf Nachfrage bei der Hansestadt Lübeck wird dort auf einen Einrichtungsvorschlag vom Träger des Vorhabens gewartet. Die von der geänderten Verkehrsführung Betroffenen erbitten eine Information über die konkret vorgesehenen Ausbaumaßnahmen. Bei der künftigen Verkehrsbedeutung und der Dauer der Umleitungsstrecke ist unbedingt auch die Notwendigkeit eine Beleuchtung zu überprüfen. Dieser Weg dient der Naherholung und weist einen deutlichen Fußgänger- und Fahrradverkehr auf. Dies sollte bei der Maßnahmenplanung beachtet und in der vom Vorhabenträger angebotenen gemeinsamen Informationsveranstaltung vor Baubeginn der Maßnahme konkret benannt werden.

Kulturdenkmal Elbe-Lübeck-Kanal und Kanalbrücke Büssau

Im Planfeststellungsbeschluss von 2012 wird die Kulturdenkmaleigenschaft des Elbe-Lübeck-Kanals und der Kanalbrücke Büssau anerkannt. Erstaunlicherweise sind allerdings keine denkmalpflegerischen Auflagen in der Planfeststellung enthalten. Dies hat möglicherweise mit dem Status des einfachen Kulturdenkmals zu tun, die das alte Denkmalschutzgesetz in Schleswig-Holstein vorsah. Im neuen Denkmalschutzgesetz von 2015 wird nicht mehr zwischen einfachen und besonderen Kulturdenkmälern unterschieden. Kulturdenkmale sind nunmehr per Gesetz geschützt. Es ist klar, dass bei Verkehrsbauwerken verkehrliche Erfordernisse berücksichtigt werden müssen. Dennoch ist das Bewusstsein für dieses besondere Kulturdenkmal der Ingenieurbaukunst im ländlichen Raum des ausgehenden 19. Jahrhunderts zu schärfen.

Sofern es zu einer Realisierung der Neubaupläne kommt bitten wir darum, einen wesentlichen Teil der Brückenkonstruktion in der genieteten Stahlbauweise zu erhalten und auf der Schleuseninsel dauerhaft auszustellen. Kleinere Beispiele für die Erhaltung von einzelnen Segmenten der alten Brückenkonstruktion sind in Krummesse und Berkenthin erhalten worden. Die aktuelle Denkmalschutzsituation sowie das Platzangebot auf der Schleuseninsel erlauben einen Erhalt eines deutlich größeren, anschaulicheren, vielleicht auch begehbaren Brückensegments. Auf der vergangenen Einwohnerversammlung gab es ein klares Votum für den Erhalt eines wesentlichen Teils der Brückenkonstruktion. Es besteht eine große Bereitschaft, sich auch finanziell daran zu beteiligen. Wir haben dazu schon konkrete Pläne entwickelt und würden uns sehr gerne mit der Wasserstraßenverwaltung dazu abstimmen. Wir freuen uns auf konstruktive Vorschläge.

Bei einem Brückenneubau sind besondere Anforderungen an die bauliche Gestaltung und Farbgebung zu beachten, schließlich ist der Elbe-Lübeck-Kanal mit der Schleusenanlage Kulturdenkmal. So könnte ein Neubau gewisse Retro-Elemente berücksichtigen, um die besondere Baukonstruktion der alten Brücke nachzuempfinden. Bedeutsam ist zudem die Farbgebung. Die neue Farbgestaltung der Kanalbrücke in Krummesse wirkt fremd und störend. In Büssau sollte ein Farbton gewählt werden, der der heutigen Farbgebung der Stahlkonstruktion entspricht.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand
Detlev Stolzenberg