SCHLESWIG-
HOLSTEINISCHER
LANDTAG

Ausschussdienst und
Stenografischer Dienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

20. Wahlperiode – 43. Sitzung

Vorwegauszug

am Mittwoch, dem 4. Dezember 2024, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Claus Christian Claussen (CDU), Vorsitzender
Andreas Hein (CDU)
Peer Knöfler (CDU)
Rasmus Vöge (CDU)
Uta Wentzel (CDU), in Vertretung von Lukas Kilian
Nelly Waldeck (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Niclas Dürbrook (SPD), in Vertretung von Thomas Hölck
Kianusch Stender (SPD)
Dr. Bernd Buchholz (FDP)
Sybilla Nitsch (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Lasse Petersdotter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Der Ausschuss beschließt entsprechend einer Bitte der Abgeordneten Nitsch, Tagesordnungspunkt 7 zu vertagen. Im Übrigen wird die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Einstimmig beschließen die Ausschussmitglieder, die Umdrucke 20/4043 (Stand Wandel Anleihe Northvolt) und 20/4062 (Begründung Vertraulichkeit Northvolt) vertraulich zu behandeln und die Inhalte geheimzuhalten.

8. Bericht der Landesregierung zum weiteren Ausbau der B 404 zur A 21 und zum entsprechenden Gutachten der DEGES

Antrag des Abgeordneten Dr. Bernd Buchholz (FDP)
Umdruck 20/4013

hierzu: Umdruck 20/4037, 20/4067

Der Vorsitzende führt ein, mit Umdruck 20/4037 liege dem Ausschuss das in Rede stehende Gutachten der DEGES vor. Zudem sei dem Ausschuss ein Schreiben des Kieler Oberbürgermeisters und seiner Stadträtin an den Bundesverkehrsminister zugeleitet worden (Umdruck 20/4067).

Abgeordneter Dr. Buchholz ergänzt zur Antragsbegründung, das Gutachten der DEGES liege seines Wissens schon seit März 2024 vor, während der Ausschuss es erst Ende November 2024 erhalten habe. Zuvor sei in der öffentlichen Diskussion klar geworden, dass die Stadt Kiel offensichtlich erneut von den bisherigen Planungen und öffentlichen Aussagen des Kieler Oberbürgermeisters abrücke, nämlich umsetzen zu wollen, was in dem Gutachten stehe. Vor dem Hintergrund frage er die Landesregierung nach ihrer Auffassung und ihrem weiteren Vorgehen.

Verkehrsminister Madsen berichtet, nach intensiven, mehrjährigen Planungen sei aktuell ein bedeutender Meilenstein erreicht. Die DEGES habe die Voruntersuchung der beiden Projekte Ausbau B 404 zur A 21 sowie Neubau der Südspange Kiel weitgehend abgeschlossen. Damit sei man an einem Punkt, an dem in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium die nächsten Schritte zur Auswahl der Varianten eingeleitet werden könnten.

Die Planung der A 21 erfolge bekanntlich durch die DEGES. Deren Auftraggeber seien für den Autobahnteil die Autobahn GmbH und für die Südspange das Land Schleswig-Holstein, da es hier um eine Bundesstraße gehe.

Die DEGES habe im Rahmen der Vorplanung eine Voruntersuchung durchgeführt, das heißt verschiedene Varianten begutachtet. Die Projekte befänden sich noch auf einem groben Planungsniveau, auf dem verschiedene Lösungsmöglichkeiten miteinander verglichen würden, um eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Dabei würden die verkehrlichen, wirtschaftlichen und strukturellen Aspekte von Linienvarianten und deren Auswirkungen auf die Umwelt ermittelt und beurteilt.

Im vorliegenden Fall sei die Prüfung der Umweltverträglichkeit im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt worden, um Konflikte zu vermeiden, die eine Zulassung der gewählten Linie in Frage stellen würden. Die Voruntersuchung zur Südspange habe elf mögliche Streckenführungen der B 202 berücksichtigt, von denen vier als umsetzbar bewertet worden seien, schließt der Minister seinen Bericht.

Der Ausschuss nimmt zusätzlich einen Bericht von Herrn Schönherr, Projektleiter bei der DEGES, entgegen, der sich an einer Präsentation orientiert (Umdruck 20/4177).

Einleitend geht Herr Schönherr auf die Projekte „Ausbau der B 404 zur A 21 Kiel (B 76) – Neumeimersdorf / B 202 Südspange Kiel“ und den verkehrlichen Bedarf laut Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 anhand von Eckdaten aus dem Projektinformationssystem (PRINS) ein und erläutert die ursprünglichen Annahmen zur B 202 Südspange Kiel (Umdruck 20/4177, Folie 3).

Zum Stichwort „Planungshistorie“ ergänzt Herr Schönherr, die Zuständigkeiten hätten sich seit dem Auftrag durch das Verkehrsministerium im Jahr 2019 durch die Gründung der Autobahn GmbH verändert (Autobahn GmbH für Autobahnen, Land Schleswig-Holstein für Bundesstraßen), sodass es sozusagen eine Doppelauftraggeberlage gebe. Die DEGES plane nicht selbst, sondern manage die Planung; verschiedene Ingenieurbüros seien beauftragt worden (siehe Folie 4).

Zur Variantenuntersuchung vertieft Herr Schönherr, von den zu Beginn untersuchten elf Varianten, wie sich eine Südspange im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Ausbau der B 404 zur A 21 bis zum Barkauer Kreuz realisieren ließe, seien in einem formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren fünf Varianten sozusagen herauskristallisiert worden (Folie 5 ff.). Alle Varianten setzten einen Ausbau von B 404 zur A 21 voraus, nämlich die Variante 1.

Zum Stichwort „Planung der Erschließung im nachgeordneten Netz“ (Folie 7) erläutert er, bei einem Ausbau zur Autobahn würden zusätzliche Straßen für den langsamen beziehungsweise nachgeordneten Verkehr benötigt. Dieser lasse sich auf der Autobahn nicht mitführen, sondern es brauche eine rückwärtige Erschließung.

Herr Schönherr geht genauer auf die Südspangenvarianten ein, von denen die erste Variante – in der Präsentation Variante 2 genannt – nördlich der Bahnanlagen entlangführe und sehr komplex wäre. Sie würde drei Bahnquerungen erfordern – insgesamt rund 580 Meter Bahnbrücken – sowie umfangreiche Lärmschutzanlagen. Die zweite Südspangenvariante – Variante 3 in der Präsentation – verliefe südlicher über die Bahnanlagen und käme mit zwei Bahnquerungen aus. Die geringere Brückenlänge von etwa 390 Meter würde erhebliche Kosteneinsparungen bedeuten. Beide Südspangenvarianten sähen Verkehrsbeziehungen Norden und aus Richtung Norden zur Autobahn nicht vor, wodurch Umgebungs- und Schleichverkehre verhindert würden.

Zur Variante, den Wellseedamm vierstreifig auszubauen – Variante 8 in der Präsentation –, bringt Herr Schönherr vor, dort sei aufgrund von sich unmittelbar anschließendem Gewerbe sowie Wohnbebauung nur begrenzt Platz vorhanden. Bei einem entsprechenden Ausbau würde, wenn Linksabbieger immer zugelassen wären, wofür es Ampeln bräuchte, der Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigt. Also sei für dieses Szenario die Idee verfolgt worden, den Wellseedamm so auszubauen, dass an geeigneten Stellen sehr große Kreisverkehre angelegt würden.

Eine weitere Variante – Variante 9 laut Präsentation – sähe vor, den Wellseedamm nur im ersten Abschnitt auszubauen und anschließend quer durch die Landschaft parallel zum Industriegleis zu führen. Dadurch würde etwas vom Erholungsbereich am Wohngebiet abgeschnitten.

In einer umfangreichen Verkehrsuntersuchung seien die Varianten gegenübergestellt worden (siehe Folie 13 ff.). Die Untersuchung sei unter schwierigen Bedingungen durchgeführt worden, insofern als die Beauftragung 2019 erfolgt sei und die Verkehrserhebungen 2020 während der Coronazeit durchgeführt worden seien. Zusätzlich müsse berücksichtigt werden, dass am Barkauer Kreuz 2020 Umbauarbeiten und wechselnde Sperrungen stattgefunden hätten. Die Verkehrszählungen seien deshalb mit dem Verkehrsmodell der Stadt Kiel abgeglichen und entsprechend angepasst worden. Entscheidend sei nicht allein die Zahl der Fahrzeuge, sondern vor allem woher diese kämen und wohin sie führen. Für die Prognose seien auch die Bundesverkehrsprognosen für die A 21 und die Bundesstraßen berücksichtigt worden.

Im Ergebnis sei für die sogenannte Nullvariante eines reinen Ausbaus der A 21 (Variante 1) festgestellt worden, dass für 2030 ein Anstieg des Verkehrs auf rund 54.000 Fahrzeuge

Richtung Barkauer Kreuz zu erwarten sei. Das Verkehrssystem würde trotz Engpässen an der Bahnbrücke mit nur zwei Fahrstreifen und der Ampelanlage an der Hofteichstraße insgesamt funktionieren. Der Untersuchung zufolge würde eine Südspange mit rund 12.600 Fahrzeugen täglich stark genutzt. Entscheidend sei allerdings, woher diese Fahrzeuge kämen: Allein rund 11.500 Fahrzeuge kämen aus Richtung der L 318, weshalb die Südspange vor allem eine neue Verbindung für den Verkehr zwischen Molfsee und Kiel schüfe und Verkehr von der B 215 verlagerte. Aus Richtung Süden würde die Südspange dagegen nur in geringem Umfang genutzt; wer bereits von Süden auf der A 21 komme und nach Kiel wolle, fahre in der Regel weiter in Richtung Westufer und nicht in Richtung Ostufer.

Die zentrale Erkenntnis der Verkehrsuntersuchung laute deshalb, dass die Südspange das Barkauer Kreuz nicht dem Interesse des Bundes entsprechend entlasten würde. Stattdessen würde, bei deutlich stärker Belastung der L 318, eher der innerörtliche Verkehr der Stadt Kiel entlastet. Es müsste geprüft werden, ob die zusätzlichen Verkehre durch Molfsee und die betroffenen Stadtteile überhaupt aufgenommen werden könnten.

Herr Schönherr fährt fort, dass die Varianten auch umfangreich in puncto Umweltbelange untersucht worden seien (siehe Folie 20 ff.). Er merkt an, grundsätzlich erscheine das Gelände zur baulichen Umsetzung einer Südspange wegen der vorhandenen Bahn- und Landschaftsstrukturen anspruchsvoll. Die Südspangenvarianten 2 und 3 beeinträchtigten die örtliche Fauna in besonderem Maße, während sich für die Variante 9 keine Fledermausproblematik ergäbe (vergleiche Folie 23). Aus Umweltsicht erschiene der Ausbau des Wellseedamms (Variante 8) zunächst am besten hinsichtlich der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme. Diese Variante sei aber ausgeschlossen worden, da entgegen dem Bundesverkehrswegeplan das Barkauer Kreuz nicht entlastet und zudem die Zuwegung der Gewerbeflächen verschlechtert würde (vergleiche Folie 26).

In der Umweltuntersuchung sei insbesondere Variante 9 weiter betrachtet worden, die zunächst den Wellseedamm nutze und anschließend parallel zum Industriegleis geführt werde, da diese Variante unter anderem geringere Probleme mit Fledermäusen aufweise. Allerdings zerschnitte sie den dortigen Wohn- und Erholungsbereich und ergebe aus verkehrlicher Sicht keinen Sinn.

Als Vorzugsvariante sei stattdessen gemäß formalisiertem Abwägungs- und Rangordnungsverfahren die Variante 3 zu betrachten. Für diese würden rund 135,7 Millionen Euro veranschlagt (siehe Folie 30). Herr Schönherr erwähnt, die Kosten der Südspangenvarianten lägen allesamt deutlich über den ursprünglichen Ansätzen des Bundesverkehrswegeplans. Während dort für die rund 2,2 Kilometer noch etwa 34,8 Millionen Euro angesetzt worden seien, lägen die untersuchten Südspangenvarianten 2 und 3 deutlich über 100 Millionen Euro. Hinzu komme der ohnehin erforderliche Ausbau der B 404 zur A 21 mit ebenfalls rund 100 Millionen Euro. Für den Gesamtkomplex Ausbau der B 404/Vorzugsvariante 3 ergebe sich nach dem damaligen Preisstand eine Größenordnung von etwa 235 Millionen Euro.

In einem weiteren Schwerpunkt geht Herr Schönherr auf den Ausbau der B 404 zur A 21 ein (siehe Folien 31 ff.). Besonders problematisch sei der heute noch zweistreifige Bereich zwischen Kronsburg und der nördlichen Einmündung der L 318. Die Ampelkreuzung Hofteichstraße spiele hinein, aber den wesentlichen Engpass bilde die vorhandene Bahnbrücke aus dem Jahr 1955. Die Brücke weise mit rund 70 Jahren eine Zustandsnote von 2,8 auf – spätestens ab Note 3 werde es bedenklich – , sei damit nicht mehr leistungsfähig; sie müsse perspektivisch ersetzt werden.

Für den Bau einer Behelfsbrücke beziehungsweise einen Neubau seien bereits verschiedene Möglichkeiten untersucht worden. Eine Möglichkeit sei, die neue Autobahnbrücke zunächst neben der bestehenden Brücke zu errichten und zusätzlich eine eigene Brücke für den Radverkehr und den langsamen Verkehr vorzusehen. In einer inzwischen vorliegenden Machbarkeitsstudie werde dagegen untersucht, die Autobahnbrücke daneben neu zu bauen und am Ende eine zusätzliche Brücke für den langsamen Verkehr und den Radverkehr anzulegen. Eine weitere Möglichkeit bestehe darin, die neue Autobahnbrücke, ähnlich wie bei der Rader Hochbrücke, zunächst zur Hälfte neben der bestehenden Brücke zu errichten, den Verkehr dorthin zu verlegen, die alte Brücke abzureißen und anschließend die zweite Hälfte zu bauen. Falls erforderlich, könne während der Bauzeit zudem eine provisorische Behelfsbrücke eingesetzt werden. Die besondere Herausforderung liege dabei in der darunterliegenden Bahnstrecke mit fünf Gleisen und den nur sehr begrenzten Sperrpausen.

Abschließend geht Herr Schönherr auf die Diskussion ein, die B 404 nicht zur Autobahn, sondern lediglich als Bundesstraße auszubauen (siehe Folie 36 ff.). Beim Ausbau zur Autobahn greife die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Imissionsschutzgesetzes (BImSchV); aufgrund der wesentlichen Änderung wären entsprechende Lärmschutz-

maßnahmen erforderlich. Für den zweistreifigen Abschnitt entstünde beim Ausbau auf vier Fahrstreifen daher umfangreicher Lärmschutz. Die dafür untersuchten Kosten lägen allein beim Lärmschutz bei etwa 14 bis 26 Millionen Euro, so Herr Schönherr.

Bei einem Ausbau als Bundesstraße wäre hingegen im Einzelfall zu prüfen, ob die Voraussetzungen für einen erheblichen baulichen Eingriff beziehungsweise für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erfüllt seien. Herr Schönherr weist darauf hin, diese Frage sei bisher nicht abschließend diskutiert worden. Auch die Zuständigkeit sei zu berücksichtigen, da nach § 5 Bundesfernstraßengesetz Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern für bestimmte angebaute Bundesstraßen selbst zuständig seien. Die Überlegung, die B 404 als Bundesstraße auszubauen, die seitens der Stadt Kiel angestoßen worden sei, werfe daher eine andere Zuständigkeits- und Finanzierungsfrage auf.

Herr Schönherr fügt ferner hinzu, eine Ostuferentlastungsstraße finde sich in den Berechnungen nicht als fest eingeplante Maßnahme berücksichtigt, da sie im Bundesverkehrswegeplan lediglich im weiteren Bedarf stehe. Ein künftiger Bundesverkehrswegeplan – möglicherweise mit einem Prognosehorizont 2040 – könnte die verkehrliche Bewertung verändern.

* * *

Abgeordnete Waldeck schätzt es so ein, dass das im Schreiben des Kieler Oberbürgermeisters und der Kieler Stadträtin für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität (Umdruck 20/4067) behandelte Thema eine der größten Verkehrsdiskussionen sei, die in Kiel derzeit geführt würden, und die Entscheidung über den Bau einer Entlastungsstraße enorme Auswirkungen auf das Stadtgebiet hätte. Das Schreiben berühre unter anderem den Kostenaspekt, worin aus Perspektive des Bundes der einzige Anreiz einer Umsetzung als Bundesstraße und nicht als Autobahn läge. Denn es ließen sich immense Kosten einsparen, müsste die Langsamfahrstrecke nicht gebaut werden, so Abgeordnete Waldeck. Sie fragt nach Kostenschätzungen für die Brückenbauwerke, gegebenenfalls in Verbindung mit der Frage nach der Unterschieden in der Leistungsfähigkeit als Bundesstraße oder als Autobahn. Auch interessiere sie, wie lange die Bahnstrecke wegen der Brückensanierung oder des Brückenneubaus gesperrt werden müsste, denn es handele sich um eine der wichtigsten Bahnverkehrsadern Schleswig-Holsteins.

Herr Schönherr schätzt die Kosten für die rückwärtige Erschließung aufgrund der zusätzlich benötigten Bahnbrücke von 70 oder 80 Metern Länge auf 20 Millionen Euro; er wolle sich da aber nicht festlegen.

Abgeordneter Dr. Buchholz wiederholt die Eingangsfrage an die Landesregierung, warum das Gutachten, das auf März 2024 datiere, erst jetzt veröffentlicht worden sei. – Minister Madsen antwortet, ihm sei erklärt worden dass es aufgrund der Abstimmung zwischen vielen eingebundenen Partnern und Erarbeitung begleitender Papiere, zusammengefasst angesichts des komplexen Verfahrens, nicht ungewöhnlich sei, dass es etwas länger brauche, bis es zur Veröffentlichung so eines Gutachten komme.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt, ob eine erneute Umplanung von der A 21 zurück auf einen vollständigen vierspurigen Ausbau der B 404 zu weiteren Verzögerungen führen würde. Wenn er richtig rechne, habe bereits die Änderung der Führung der langsamen Verkehre im Abschnitt zwischen Nettelsee und der Edisonstraße, die die Kieler Kommunalpolitik gewünscht habe, eine Planungsverzögerung von etwa drei Jahren verursacht. Zudem zweifle er daran, dass die Anbindung der langsamen Verkehre so kompliziert sei, dass dadurch das gesamte Projekt infrage gestellt werden müsse. Abgeordneter Dr. Buchholz hebt hervor, er habe es so verstanden, dass ein reiner B 404-Ausbau für die Kieler Wohngebiete den Nachteil hätte, dass dort vom Bund keine Lärmschutzmaßnahmen finanziert würden. Es sei auch von der Landeshauptstadt Kiel ausgegangen, von der DEGES prüfen zu lassen, ob eine Südspange erforderlich sei oder der Ausbau der A 21 bis zum Barkauer Kreuz ausreiche. Der Oberbürgermeister habe das Thema immer daran geknüpft, dass der Bund die Baulast für das Barkauer Kreuz tragen müsse. Insgesamt sei es nicht nachvollziehbar, warum erneut eine Umplanung erwogen werde.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt Herrn Schönherr, ob nun nicht zumindest der Brückenneubau beginnen müsse, um den vierspurigen Ausbau bis zum Barkauer Kreuz voranzutreiben. – Herr Schönherr meint, dass es nach Abschluss der Variantenuntersuchung (Leistungsphase 2, Studien) nicht unbedingt zu einer Verzögerung kommen müsste, aber eine schnelle Entscheidung getroffen und der Planungsauftrag herausgegeben werden müsse, was zu tun sei. Ob eine Autobahn oder eine Bundesstraße geplant werde, sei hinsichtlich der Querschnitte und Anbindungen ein wichtiger Unterschied. – Auf eine Bemerkung des Abgeordneten Dr. Buchholz, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sei für den

Planungsauftrag verantwortlich, verweist Herr Schönherr auf den Bundesverkehrswegeplan; da stehe es ganz klar drin.

Abgeordneter Dr. Buchholz fragt die Landesregierung nach ihrer Haltung zum Vorstoß des Kieler Oberbürgermeisters. – Minister Madsen wiederholt, er sei davon überrascht worden. Im Dezember sei noch eine Absprache mit dem Bund geplant. Bisher habe man klar der Infrastrukturausbau zur Autobahn geplant, sodass der Bund auch die Kosten übernehme – Abgeordneter Dürbrook wendet ein, die Stadt Kiel habe bereits im Frühjahr 2023 beschlossen, dass sie den Ausbau der A 21 an der Stelle nicht wolle. Er lasse nicht gelten, dass der Minister von der Entscheidung der Ratsversammlung überrascht worden sei. Diese müsse angesichts der Zahlen der DEGES hinterfragt und eine schnelle, pragmatische Lösung getroffen werden.

Abgeordnete Dr. Täck bittet mit Bezug auf die von Herrn Schönherr präsentierte Tabelle „Schutzgutübergreifender Variantenvergleich“ (siehe Folie 28) um nochmalige Erläuterung, warum, obwohl Variante 9 dort vorteilhaft erscheine, später Variante 3 bevorzugt worden sei. Sie möchte wissen, ob wegen der bei Variante 3 ausgewiesenen Belastungen für Luft und Klima bereits Maßnahmen zur Begrenzung der Emissionen angedacht würden. Abschließend werde um eine Einschätzung des Zustands beziehungsweise der Sicherheitskategorie der Eisenbahnbrücke gebeten.

Herr Schönherr erläutert noch einmal, Variante 9 schneide aus Sicht der Umweltbelange zwar vorteilhaft ab, sei jedoch im Hinblick auf den verkehrlichen Nutzen deutlich differenzierter zu betrachten. Die Umweltbewertung könne daher zu einem anderen Ergebnis kommen als die technische und verkehrliche Bewertung. Entscheidend sei letztlich, ob mit dem Straßenbau ein ausreichender verkehrlicher Nutzen erzielt werde.

Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung verweist erdarauf, dass die Situation nicht unmittelbar mit der A 20 vergleichbar sei. Bei der hier betrachteten Planung handele es sich nicht um ein FFH-Gebiet, sondern um ein Landschaftsschutzgebiet beziehungsweise einen angrenzenden Bereich. Die Umweltbewertung habe dennoch dazu geführt, dass eine Variante bevorzugt werde, bei der ein Teil der Strecke bereits auf einer vorhandenen Straße verlaufe. Die Planung befinde sich allerdings noch in einer frühen Phase. Im weiteren Verfahren müssten die verkehrlichen und umweltfachlichen Belange intensiv und parallel untersucht werden. Dabei könnte sich auch noch herausstellen, dass bestimmte Bereiche aus Umweltsicht nicht realisierbar seien. Zunächst gehe es jedoch darum, eine grundsätzliche

Entscheidung über die weitere Planung der A 21 beziehungsweise B 404 zu treffen. Weitergehende Maßnahmen könnten gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt von nachfolgenden Planungsgenerationen umgesetzt werden.

Zur Eisenbahnbrücke erklärte Herr Schönherr, die Planung sehe während der Bauarbeiten lediglich zeitweise Sperrungen vor, insbesondere in den Nachtstunden. Nach Abstimmung mit der Bahn sei eine Sperrung der ICE-Strecke nicht vorgesehen. Aufgrund der Lage der Bahnanlagen könne die Querung von oben erfolgen; die erforderlichen Bauteile sollten eingeschoben beziehungsweise eingehoben werden. Vergleichbar mit der Vorgehensweise bei der Rader Hochbrücke seien hierfür auch längere, zeitlich begrenzte Sperrungen möglich.

Der Vorsitzende, Abgeordneter Claussen, schließt die Sitzung um 14:35 Uhr.

gez. Claus Christian Claussen Vorsitzender	gez. Svenja Reinke-Borsdorf Geschäfts- und Protokollführerin