

DEGES - 6-streifige Erweiterung der A 23 Planungswerkstatt Nr. 2 | Themenschwerpunkt Verkehr | Protokoll

Die Planungswerkstatt mit dem Themenschwerpunkt Verkehr fand am 22. Juni von 18.00 bis 20.45 Uhr im Hotel Rellinger Hof in Rellingen statt. 26 Personen folgten der Einladung der DEGES und nahmen an der Möglichkeit zum Austausch teil. Das Teilnehmerfeld setzte sich abschnittsübergreifend zusammen, da die verkehrlichen Aspekte, die in der Abendveranstaltung diskutiert wurden, in großen Teilen die Gesamtstrecke betreffen.

Liste der Teilnehmenden
Dr. Malte Kluger (Bürgervertreter)
Stefanie Lehmann (Bürgervertreterin)
Stefan Jensen (Bürgervertreter)
Hans-Jürgen Rieger (Bürgervertreter)
Dominic Molkenthin (Bürgervertreter)
Josef Mandelartz (CDU Tornesch)
Klaus Einfeldt (FDP Rellingen)
Dr. Ulf Eggers (Bündnis 90/Die Grünen Rellingen)
Werner Mende (FDP Pinneberg)
Gerhard Carlsson (SPD Halstenbek)
Peter Schreiber (SPD Eidelstedt)
Marc Trampe (Gemeinde Rellingen)
Tom Rasmussen (Gemeinde Rellingen)
Mareika Nikulsky (Gemeinde Halstenbek)
Jochen Hilbert (BUND Schleswig-Holstein)
Jochen Kunz-Michel (BUND Schleswig-Holstein)
Wolfgang Melzer (Bürgerinitiative für umweltgerechte Mobilität)

Rolf Eigenwald (Bürgerinitiative für umweltfreundliche Mobilität)
Volker Rost (Bürgerinitiative für umweltfreundliche Mobilität)
Matthias Walenda (ADFC Schleswig-Holstein)
Celina Feder (PGV-Alrutz Hannover)
Arndt Kampowsky (C. Otto Gehrckens GmbH & Co. KG)
Daniel Möck (Handelskammer Hamburg)
Thomas Jansen (IHK zu Kiel)
Dirk Clasen (Landesverband Schleswig-Holstein im Bund deutscher Baumschulen [BdB])
Kurt Meier (Kleingärtnerverein Pinneberg)
Gesamtzahl Teilnehmende: 26

Neben dem Projektleiter Dr. Benedikt Zierke nahmen seitens der DEGES noch Ulf Evert und Daniel Szerencsi teil. Unterstützung erhielt das DEGES-Team von Birte Blömers und Christian Büttner (beide ifok). Die Experten Christoph Schulze (PTV Transport Consult GmbH) und Justin Geistefeldt (Ruhr-Universität Bochum) komplettierten das Feld der Teilnehmenden.

1. Rückblick und aktueller Projektstand

Projektleiter Dr. Benedikt Zierke begann mit einem kurzen Rückblick auf die vergangenen Planungswerkstätten. Er ging auf die relevantesten Hinweise ein, die die DEGES bei den letzten Terminen gesammelt hatte (siehe Präsentationsfolien 8-10), und erläuterte den aktuellen Planungsstand. Zurzeit befinde sich das Planungsteam in den Abschnitten Nord und Mitte in der Objektplanung der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke. Hier stehe man kurz vor der Beauftragung der Planungsbüros. Abschnittübergreifend würden zudem unterschiedlichste Maßnahmen vorangetrieben, unter anderem die Fachplanung Geotechnik, die Vermessungsleistungen, die lärmtechnische Untersuchung sowie das Mobilitätskonzept Rad- und Fußverkehr.

2. Vorstellung Verkehrsprognose 2035

Christoph Schulze, Fachgebietsleiter Verkehrsplanung und -technik bei der PTV Transport Consult GmbH, stellte im Anschluss das fortgeschriebene Verkehrsmodell der A 23 vor (siehe Präsentationsfolien 14-32).

Der Experte legte dar, dass das Modell auf Daten aus dem Jahr 2019 beruhe und sich damit auf die letzten Verkehrszählungen vor Corona beziehe. Darüber hinaus fließen unterschiedliche Strukturdaten in die Berechnung der Prognose mit ein, beispielsweise die Entwicklung von Lebensräumen oder zu erwartende Verhaltensänderungen im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl.

Grundlage für die Verkehrsprognose 2035 seien Projekte, die gesetzlich abgesichert und beispielsweise im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt werden. Sollte dieser in naher Zukunft aktualisiert werden, sei auch die vorliegende Verkehrsprognose neu zu erstellen. Auch die Intention für zukünftige Verlagerungseffekte der Verkehrsmittelwahl fließe in die Verkehrsprognose 2035 ein.

Das Ergebnis der Analyse: ein sogenannter Prognosenußfall sowie die Prognose des Planfalls. Ersterer besagt, dass die A 23 ohne Erweiterung zukünftig etwas entlastet werden könnte, da die geplante Fertigstellung von Projekten wie dem A-20-Neubau mit Elbquerung oder der A-26-Erweiterung die Verkehrslast leicht verringern könnte. Die sechsstreifige Erweiterung der A 23 würde hingegen das nachgeordnete Netz deutlich entlasten und die Attraktivität des Verkehrsweges in Folge der Kapazitätserweiterung steigern.

Im Anschluss an den Vortrag konnten die Teilnehmenden im Plenum Verständnisfragen stellen. Eine Auswahl an Wortbeiträgen haben wir nachfolgend festgehalten und im FAQ auf der Projektwebsite ergänzt:

- **Frage:** Ist das Schienengutachten vom März 2021 mit seinem Verkehrsmodell, das für Schleswig-Holstein Schiene und Straße verbindet, bei der Verkehrsprognose 2035 berücksichtigt worden?

Antwort, Christoph Schulze: Das Schienengutachten ist nicht mitaufgenommen worden. Grundlage für die Verkehrsprognose 2035 sind nur gesetzlich abgesicherte und etwa im Bundesverkehrswegeplan aufgeführte Projekte.

Ergänzung, Dr. Benedikt Zierke: Auch andere Projektprognosen oder Potenzialabschätzungen können wir nicht mitaufnehmen. Die Schwierigkeit eines Modells besteht darin, möglichst belastbar zu sein – dafür bedarf es der gesetzlichen Absicherung, dem Nachweis des Bedarfs und der Umsetzbarkeit – auch im Hinblick auf ein mögliches Planfeststellungsverfahren.

- **Frage:** Wenn Sie von Verkehr sprechen: Sprechen Sie da nur vom Autoverkehr oder umfasst dieser auch den Verkehr über die Schiene und den mit Fahrrädern?

Antwort, Christoph Schulze: In der Verkehrsumlegung betrachten wir nur den Autoverkehr, in der Verkehrsnachfrageberechnung betrachten wir alle Verkehrsarten.

3. Vorstellung Verkehrliche Bewertung

Es folgte Prof. Justin Geistefeldt, Lehrstuhlinhaber für Verkehrswesen, Planung und Management an der Ruhr-Universität Bochum, mit einer Präsentation zur Bewertung des verkehrlichen Ablaufs für das

Prognosejahr 2035 (Präsentationsfolien 35-45). Er führte aus, dass der Bewertung die Verkehrszählraten aus 2013 zugrunde liegen, da die Auswirkungen der Baumaßnahmen an der A 7 die Daten ab 2014 verfälscht haben könnten. Die Darstellung zeige, dass es viele Pendler gebe, die dem Stau ausweichen wollen und den Zeitpunkt der Aufnahme des Arbeitsweges von der Verkehrssituation abhängig machen würden. Diese stündlichen Belastungen seien der Ausgangspunkt für die verkehrstechnische Bewertung.

Prof. Geistefeldt kommt zu dem Ergebnis, dass die sechsstreifig erweiterte A 23 im Prognosejahr 2035 auf allen Strecken eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erreichen würde. Gleichzeitig zeigten die hohen Auslastungsgrade, dass der Ausbau insbesondere im Bereich zwischen Pinneberg und Hamburg-Eidelstedt notwendig sei, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Ein darüber hinaus gehender Ausbau – etwa auf acht Fahrstreifen – sei hingegen nicht wirtschaftlich und käme deshalb nicht infrage.

Auch in Folge dieser Präsentation hatten die Teilnehmenden wieder die Gelegenheit zu Verständnisfragen. Auch hierzu haben wir eine Auswahl festgehalten und im FAQ auf der Projektwebsite ergänzt:

- **Frage:** Warum unterscheiden sich die Kapazitätsangaben in der Präsentation? [beispielsweise auf Folie 41 und 43]

Antwort, Prof. Justin Geistefeldt: Das liegt daran, dass der Schwerverkehrsanteil maßgeblichen Einfluss auf die Angaben hat. Es gilt: je höher der Schwerverkehrsanteil, desto geringer die Kapazität. Die Kapazitätswerte, die in dem Handbuch für Vermessungswerte stehen, sind zudem nicht überall gleich. Es wird zum Beispiel unterschieden zwischen Autobahnen in Ballungsräumen und Autobahnen außerhalb von Ballungsräumen, da sich Pendler in Ballungsräumen effizienter verhalten als im Fernverkehr auf der Fernautobahn. Die geringen Unterschiede haben in diesem Fall allerdings keine Auswirkungen auf die Verkehrsführung.

4. Diskussion in Kleingruppen

Der weitere Verlauf der Veranstaltung sah vor, weitere Fragen im persönlichen Gespräch zu klären. Hierfür wurden Inhalte der Präsentation in Form von Plakaten an die Wand gebracht. An diesen Plakaten konnten die Experten und DEGES-Verantwortlichen individuell auf Fragen der Teilnehmenden eingehen. Nachgefragte Themen waren die Datenerhebung im Hinblick auf die Verkehrsprognose, der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus sowie die Auswirkungen auf den nachgelagerten Verkehr.

5. Ausblick und Abschlussdiskussion

Die Teilnehmenden kamen nach einer etwa 30-minütigen Diskussion an den Plakaten nochmals im Plenum zusammen. Hier stellte Projektleiter Dr. Benedikt Zierke die bevorstehenden Projektmeilensteine vor (Präsentationsfolien 47-52). Die DEGES rechnet mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bis etwa 2025.

Die Veranstaltung schloss schließlich mit einer weiteren Frage-Hinweis-Runde im Plenum ab, in der auch Fragen zum politischen Entscheidungsprozess rund um den Planungsauftrag der A 23-Erweiterung aufgeworfen wurden. Die Verantwortlichen der DEGES machten deutlich, dass sie diesbezüglich nicht sprechfähig sind, da es sich um eine demokratisch legitimierte Entscheidung handle. Weitere Fragen zum Projekt sind nachfolgend festgehalten worden:

- **Frage:** Ist es vorstellbar, dass Sie im Zuge der Untersuchungen zu der Erkenntnis kommen, dass der Ausbau gar nicht notwendig ist?

Antwort, Dr. Benedikt Zierke: Das gibt es tatsächlich auch und deswegen gucken wir uns den Planungsraum so genau an. Wir berücksichtigen viele unterschiedliche Faktoren: Wir berechnen die Klimawirkung und die CO₂-Bilanz des Verkehrs, schauen auf die Verkehrsverlagerungen, auf Eingriffe in Böden und Naturschutzräume – das alles muss berücksichtigt werden, wenn am Ende Baurecht erzielt werden soll.

- **Frage:** Ist die Überdeckung der A 23 ein realistisches Szenario?

Antwort, Dr. Benedikt Zierke: Dazu kann ich Ihnen aktuell noch keine belastbare Aussage geben. Wir sind mit der Planung noch nicht so weit vorangeschritten und haben es noch nicht berechnet. Wir bräuchten hier zunächst die Verkehrszahlen, vor allem Daten zum Schwerverkehr. Und um diese anzuwenden, brauchen wir wiederum die Vorplanung – also konkretere Planungen zur Trasse und zu den Anschlussstellen. Stand jetzt werden wir nächstes Jahr so weit sein und dann Aussagen zur Verhältnismäßigkeit des Lärmschutzes machen können – also den einzelnen Schutzfall bewerten können. Hierzu müssen wir die vollen Eingriffsbereiche berechnen und abwägen. Dieser Vorgang lässt uns daher aktuell noch nicht mal eine wissenschaftlich korrekte Tendenz geben.

- **Frage:** Gibt es bereits eine erste Kostenschätzung für das Gesamtprojekt? Wenn nein, wann gibt es eine verlässliche Finanzplanung?

Antwort, Dr. Benedikt Zierke: Das geschieht mit der Vorlage des Vorentwurfs. Zu diesem Zeitpunkt muss dem Bund eine Kostenberechnung vorgelegt werden.

Weitere Einzelheiten der Ausführungen können Sie der Präsentation zur Veranstaltung entnehmen; diese finden Sie [hier](#).