6-streifige Erweiterung der A 23
AS Tornesch – AD Hamburg-Nordwest

Informationsveranstaltung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Autobahn

DEGES

Februar / März 2021

Informationen zur Veranstaltung

- Moderatorenteam:

Alexander Schwertner,
Geschäftsführer
RAIKESCHWERTNER

Birte Blömers,
Leitung Team Infrastruktur
RAIKESCHWERTNER

RAIKE SCHWERTNER GMBH
Agentur für Kommunikationsberatung

Informationen zur Veranstaltung

- Projektleiter A 23:

  Dr. Benedikt Zierke,
  Abteilungsleiter und Projektleiter A23
  DEGES GmbH

DEGES

Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Projektdaten / Bestandssituation**
3. **Erste Ergebnisse**
   - Bestandserfassungen (Biotoptypenkartierung, Vermessung, Verkehrszählung)
   - Verkehrsprognose 2030 / Verkehrstechnische Bewertung
4. **Inhalt Machbarkeitsstudie**
5. **Meilensteine**
6. **Information / informelle Beteiligung**
7. **Ausblick**
8. **Diskussion**

Wer plant die A 23 in Schleswig-Holstein?

DEGES-Projektteam

Daniel Szerencsi

Rüdiger Martens

Julie Schmidtsdorf

Christian Merl
Kommunikation

Jörg Brüchner

Tobias Raabe

Dr. Benedikt Zierke
(Projektleiter)

Wer plant die A 23 in Schleswig-Holstein?

Die Autobahn

- Die **DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH** wurde im Juli 2019 vom Land Schleswig-Holstein mit den Planungen der A 23 beauftragt.

- Die **Autobahn GmbH des Bundes** hat am 1. Januar 2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland übernommen.

- Die DEGES führt die ihr bisher von den Ländern übertragenen Projekte im Auftrag der Autobahn GmbH unverändert eigenständig und verantwortlich weiter.

Was wollen wir?

- DEGES plant das **wie.**
- Das **ob** wurde durch den Bundesverkehrswegeplan gesetzlich festgelegt.

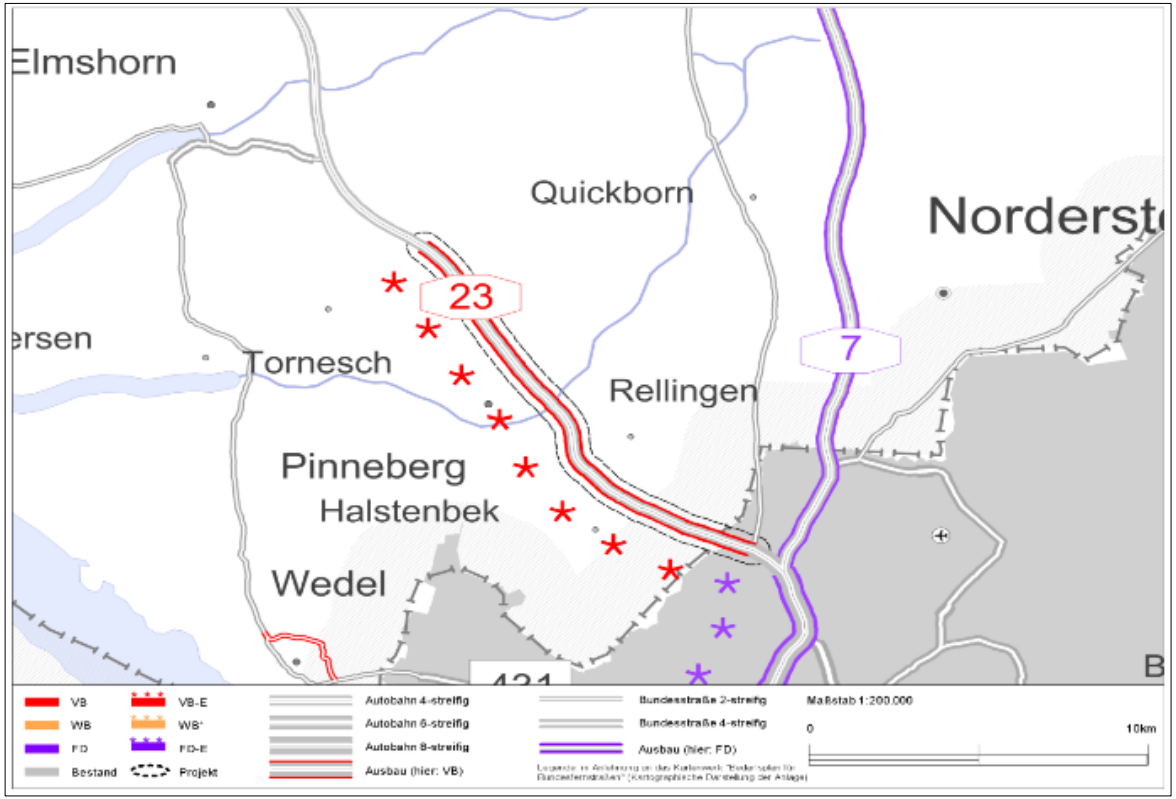
Projektdaten / Bestandssituation

Projektdaten

Quelle: BVWP

Projektdaten:

- 15,9 km (SH: 13,75 km, HH: 2,15 km)
- (1 Autobahndreieck), 6 Anschlussstellen
- 2030 bis ~ 96.000 Kfz / Tag



Projektdaten

Ziele / Potenziale:

- Herstellung ausreichender Leistungsfähigkeit MIV und verbesserte Führung des NMIV
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Lärmschutzes
- optimierte Gestaltung / städtebauliche Einbindung

Bestandssituation

- keine ausreichende Leistungsfähigkeit
- schmaler 4-streifiger Querschnitt
- BAB-nahe Bebauung
- sehr hohe Vorbelastung (u. a. Lärm)

Bestandssituation

- Nutzungsanteile

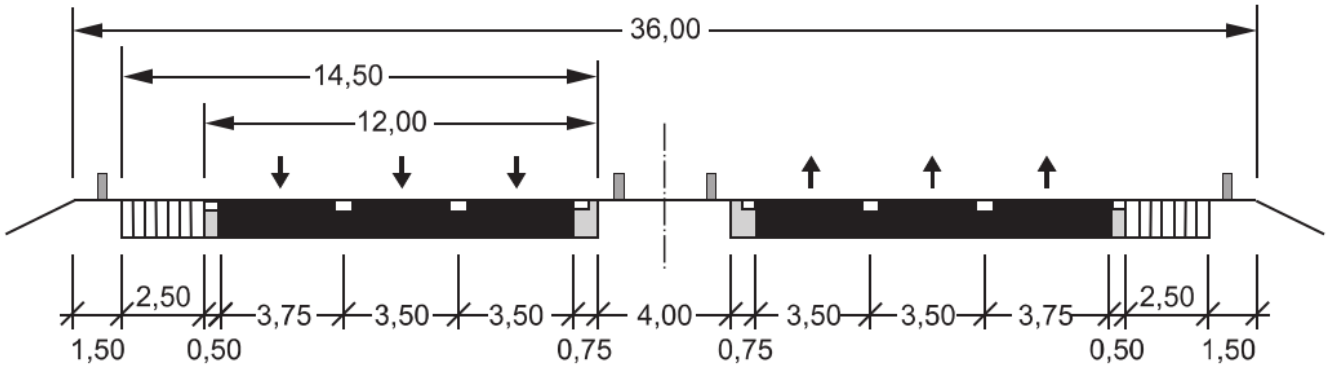
	Richtung HH		Richtung Heide	
Anteil	Gesamtstrecke (15,9 km)	Bauanfang bis nördlich PI-Nord (10,7 km)	Gesamtstrecke (15,9 km)	Bauanfang bis nördlich PI-Nord (10,7 km)
Bebaute Gebiete	52 %	69 %	57 %	65 %
Wohnen	32 %	46 %	20 %	26 %
Mischgebiet	7 %	9 %	12 %	15 %
Gewerbe	11 %	12 %	25 %	25 %
Sonstige	2 %	2 %	0,3 %	0,5 %

Fehlendes zu Hundert aufgrund Rundungen

Planung – Grundsätzliches

- Endzustand 6-streifige Erweiterung
  - RQ 36 nach den RAA
  - Verbreiterungsrichtung (rechts / links / sym.)
  - Gestaltung der Anschlussstellen
  - Lage der Bauwerke

Quelle: RAA

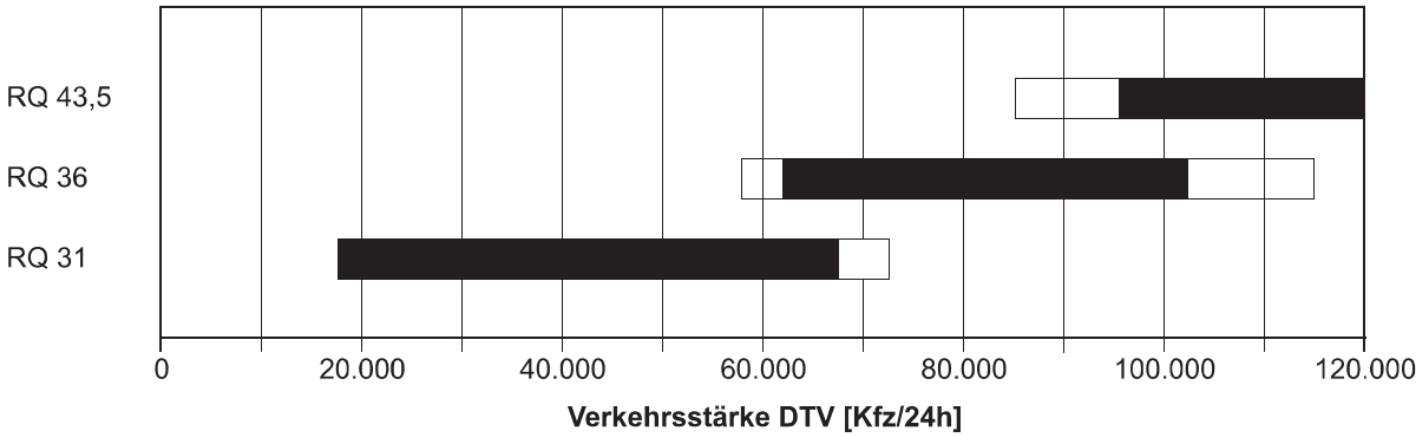


Planung – Grundsätzliches

- Einsatzbereiche / Kapazitäten

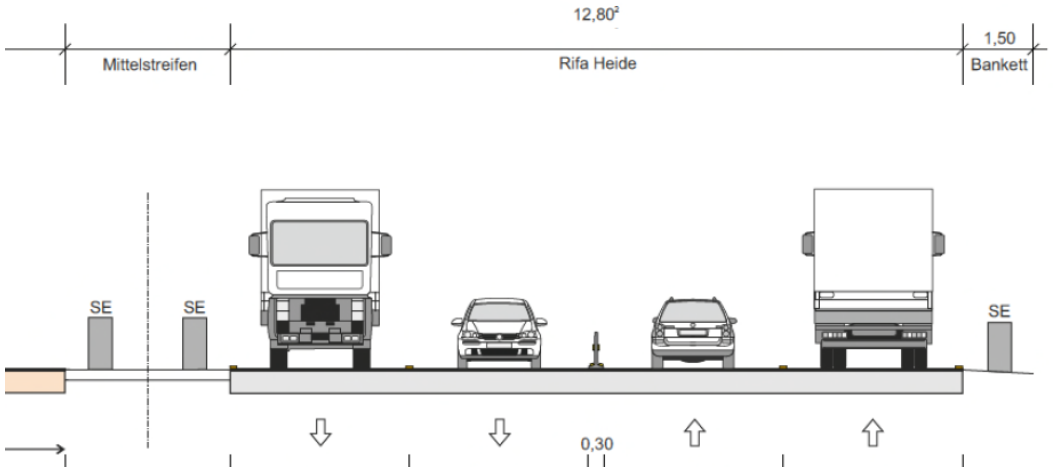
Regelquerschnitt

Quelle: RAA



Planung – Grundsätzliches

- Bauablauf
  - 2 Fahrstreifen je Richtung
  - Aufrechterhaltung der Anschlussstellen
  - Aufrechterhaltung der Querungen
  - bauzeitlicher Lärmschutz

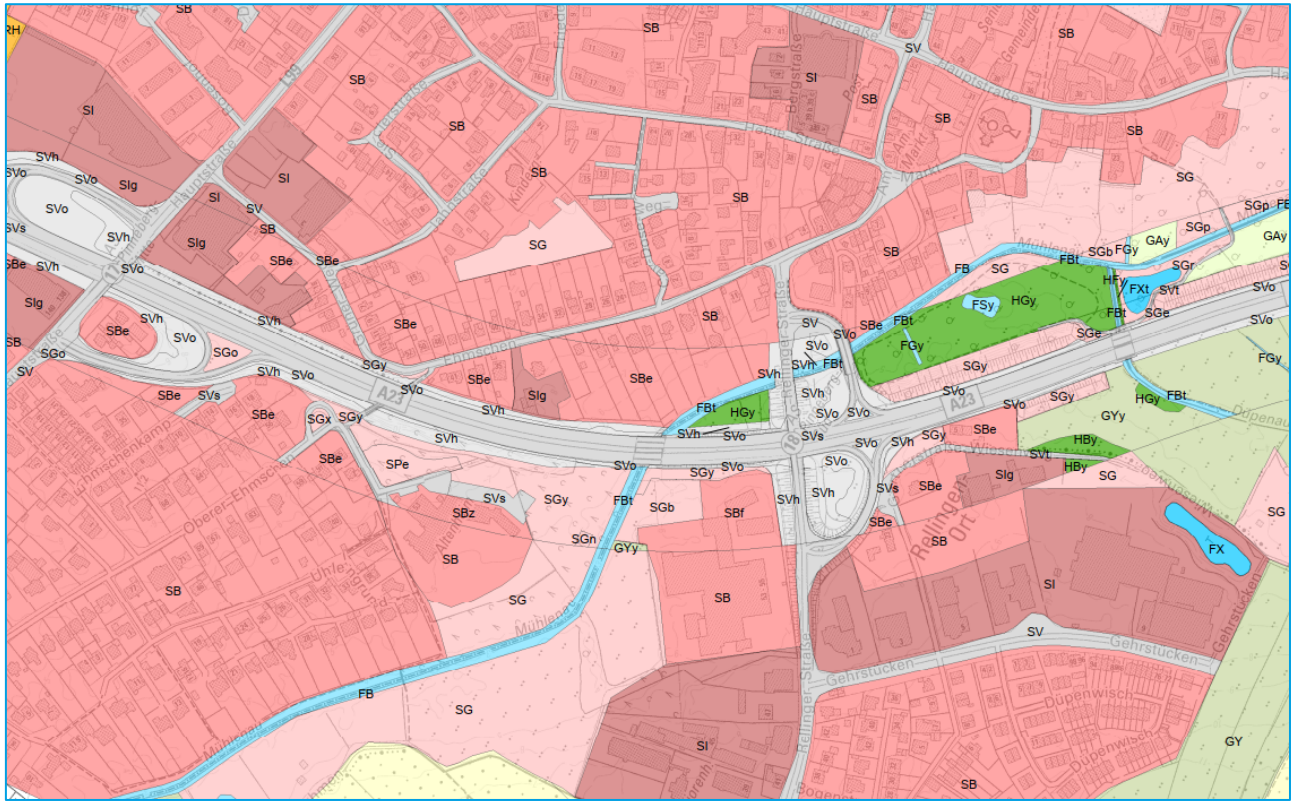


Erste Ergebnisse

a. Bestandserfassungen
    - Biotoptypenkartierung
    - Vermessung
    - Verkehrszählung
b. Verkehrsprognose
c. Verkehrstechnische Bewertung

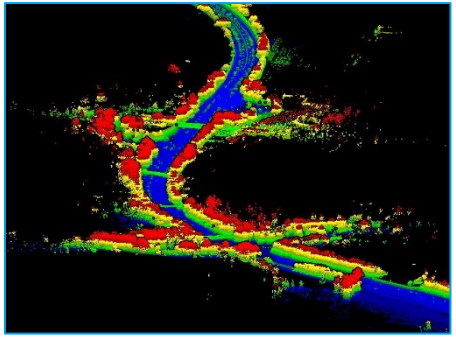
Bestandserfassung

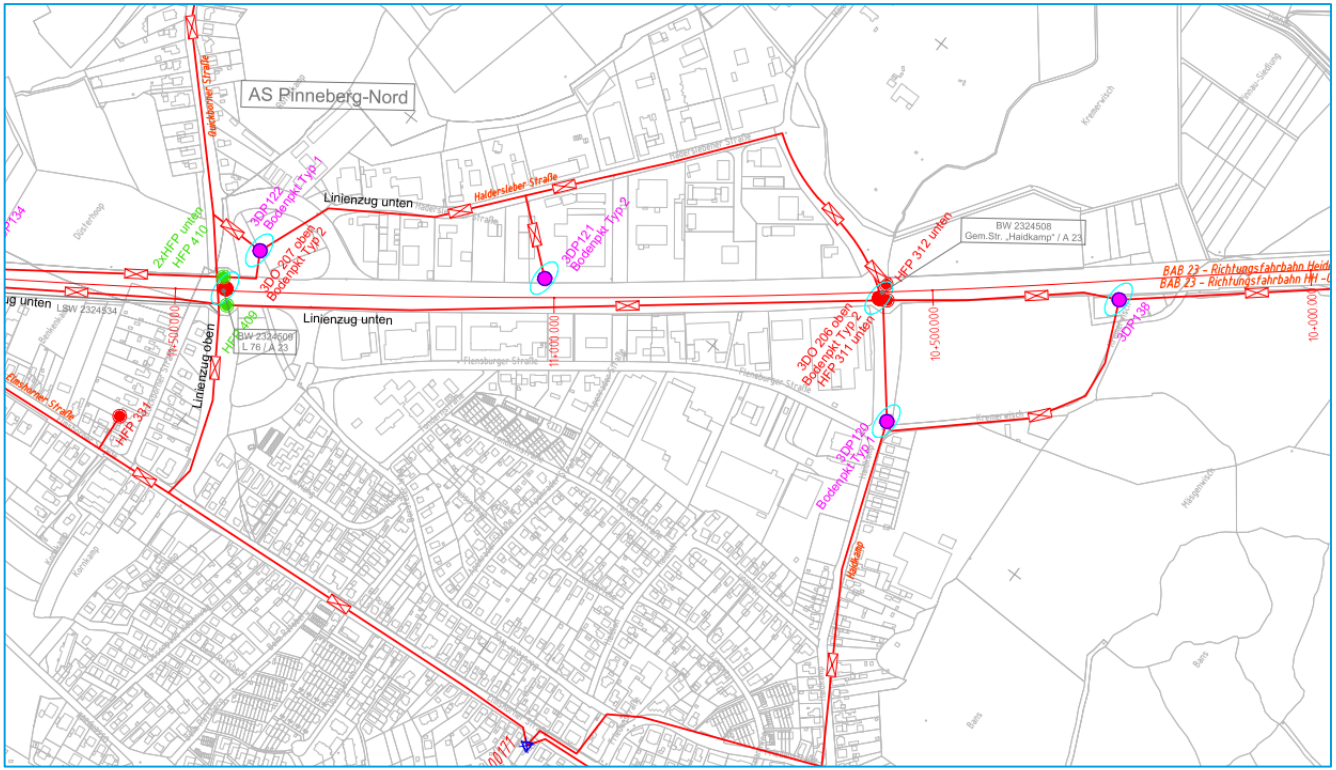
- Biotoperfassung



Bestandserfassung

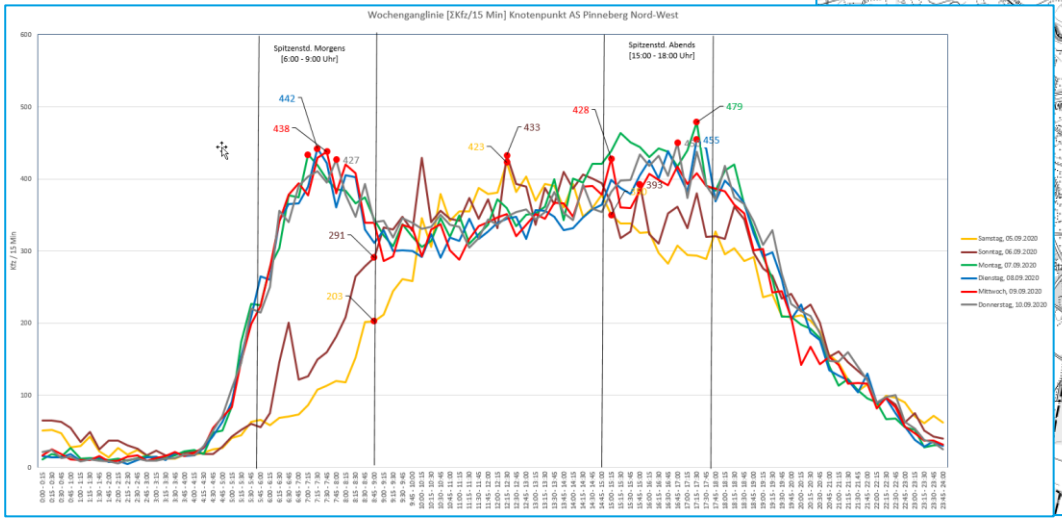
- Vermessung

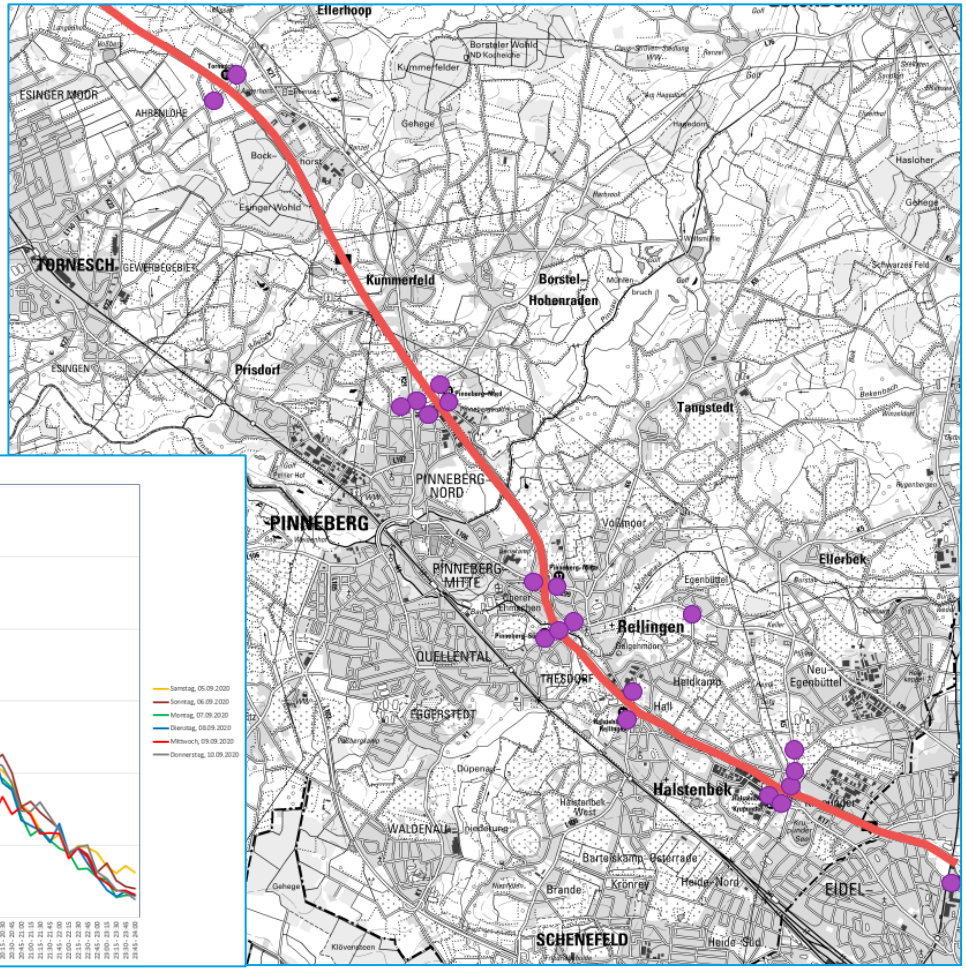




Bestandserfassung

- Verkehrszählung





Verkehrsprognose

DTV in Kfz/24h und SV/24h

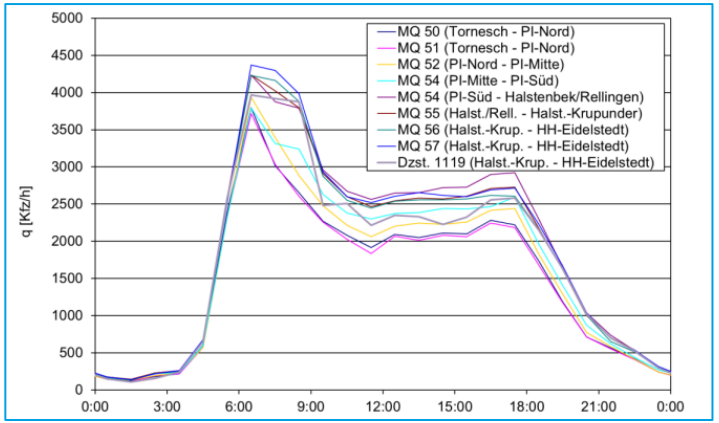
Abschnitt	Analysefall 2017	Prognosenullfall 2030 (ohne 6-streifiger Erweiterung)	Planfall 2030 (mit 6-streifiger Erweiterung)
AS HH-Eidelstedt bis AS Halstenbek	78.600 / 7.900	77.000 / 7.700	89.100 / 7.700
AS Halstenbek bis AS Rellingen	79.100 / 7.200	77.200 / 6.800	89.600 / 6.800
AS Rellingen bis AS PI-Süd	88.500 / 7.900	83.700 / 7.400	96.400 / 7.400
AS PI-Süd bis AS PI-Mitte	81.100 / 7.300	76.300 / 6.700	86.000 / 6.700
AS PI-Mitte bis AS PI-Nord	79.100 / 6.600	73.000 / 6.000	78.800 / 6.000
AS PI-Nord bis AS Tornesch	78.800 / 6.600	75.700 / 6.000	83.200 / 6.000

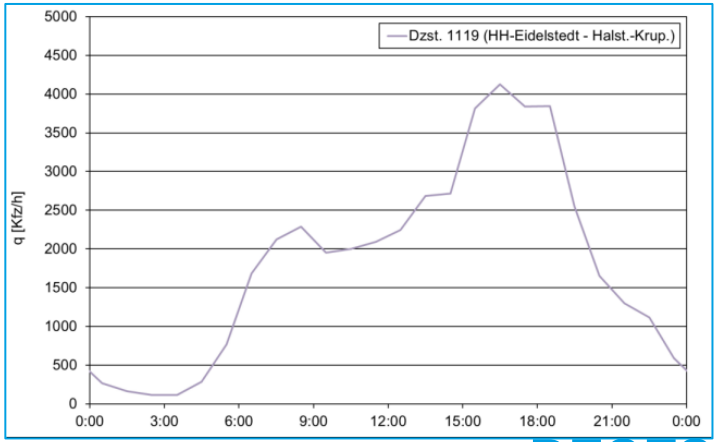
Verkehrstechnische Bewertung

Verkehrsspitzen

- morgens: Fahrtrichtung Hamburg
  - nördlich der AS Pinneberg-Mitte:
    6:00-7:00 Uhr
  - südlich der AS Pinneberg-Mitte:
    6:00-**9:00 Uhr**

- nachmittags: Fahrtrichtung Heide
  15:00-19:00 Uhr





Verkehrstechnische Bewertung

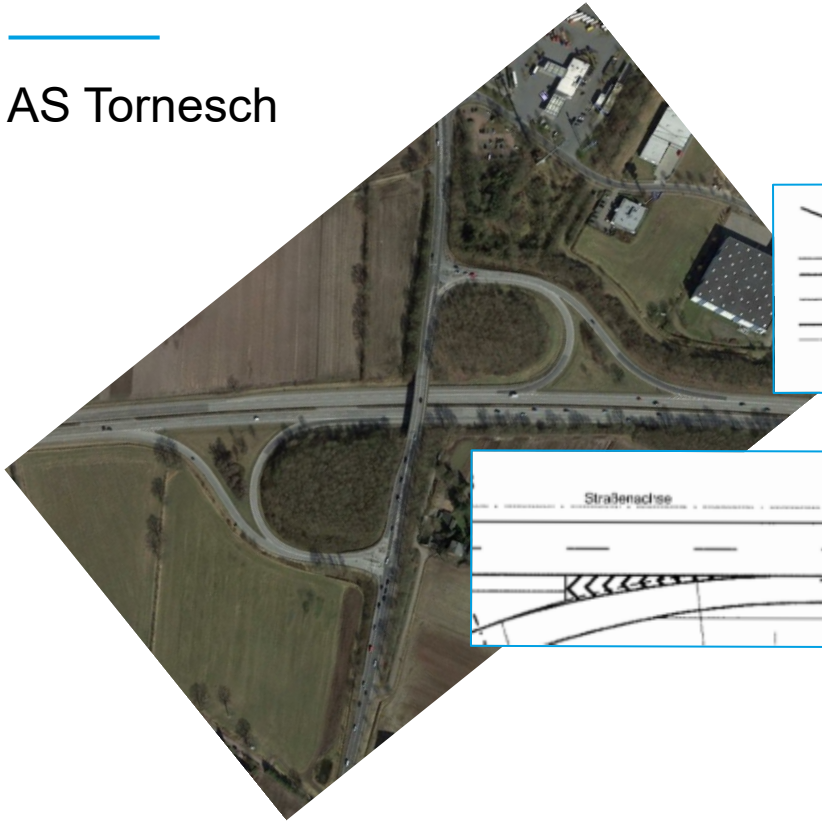
Verkehrstechnische Analyse – Strecken

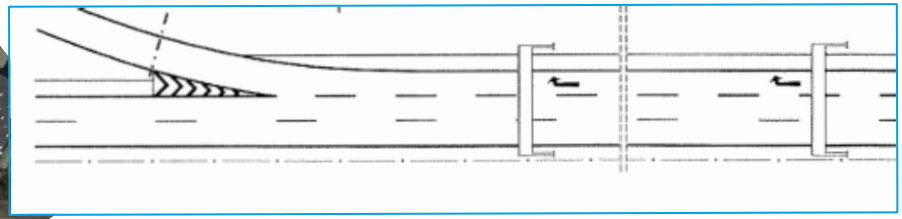
- 4-streifiger Querschnitt: im Prognosejahr 2030 alle Strecken überlastet
  - Qualitätsstufe **F**
  - Auslastung in Fahrtrichtung Hamburg: 117 %

- 6-streifiger Querschnitt im Prognosejahr 2030
  - Qualitätsstufe **C-D**
  - Max. Auslastung: 82 %

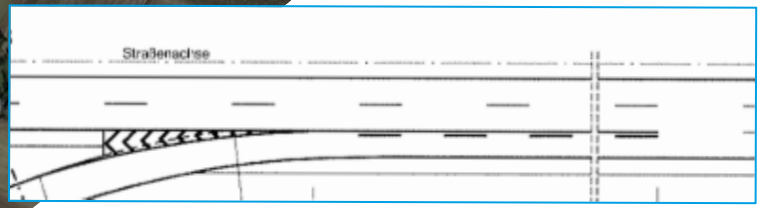
Verkehrstechnische Bewertung

AS Tornesch



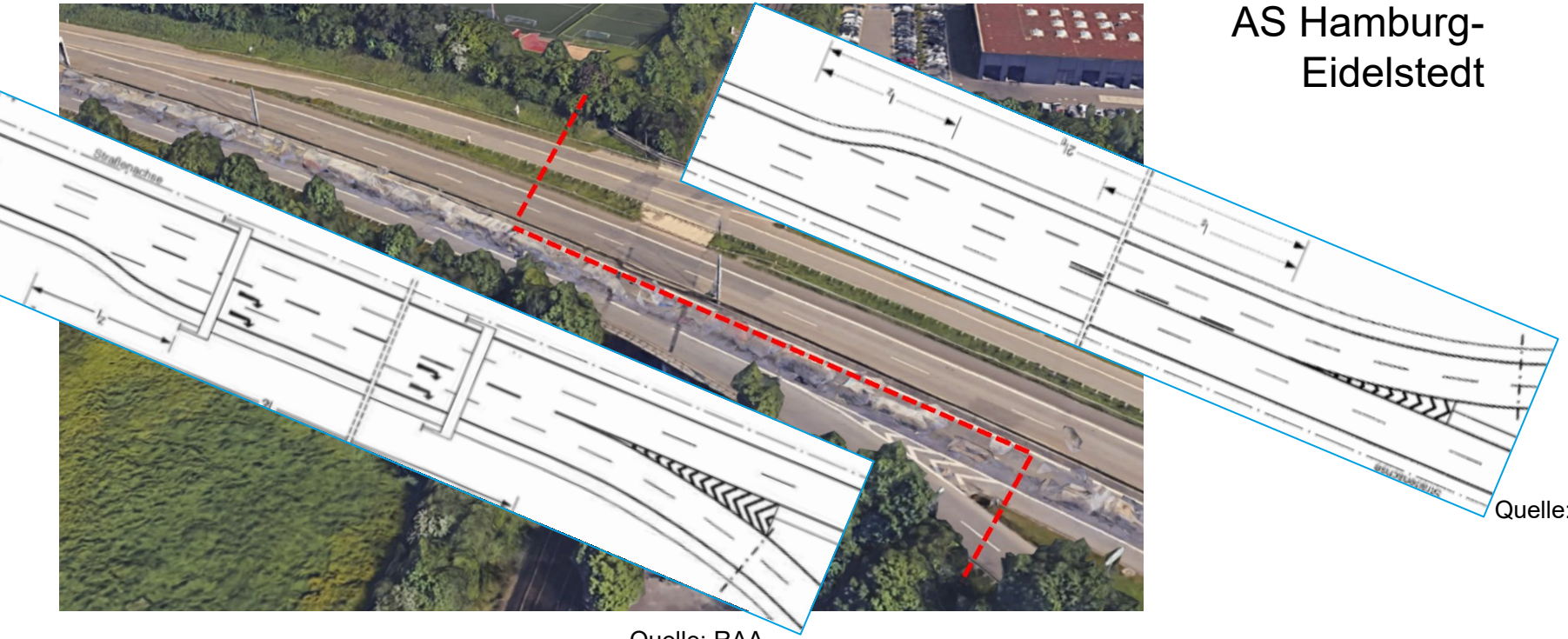


Quelle: RAA



Quelle: RAA

Verkehrstechnische Bewertung



AS Hamburg-Eidelstedt

Quelle: RAA

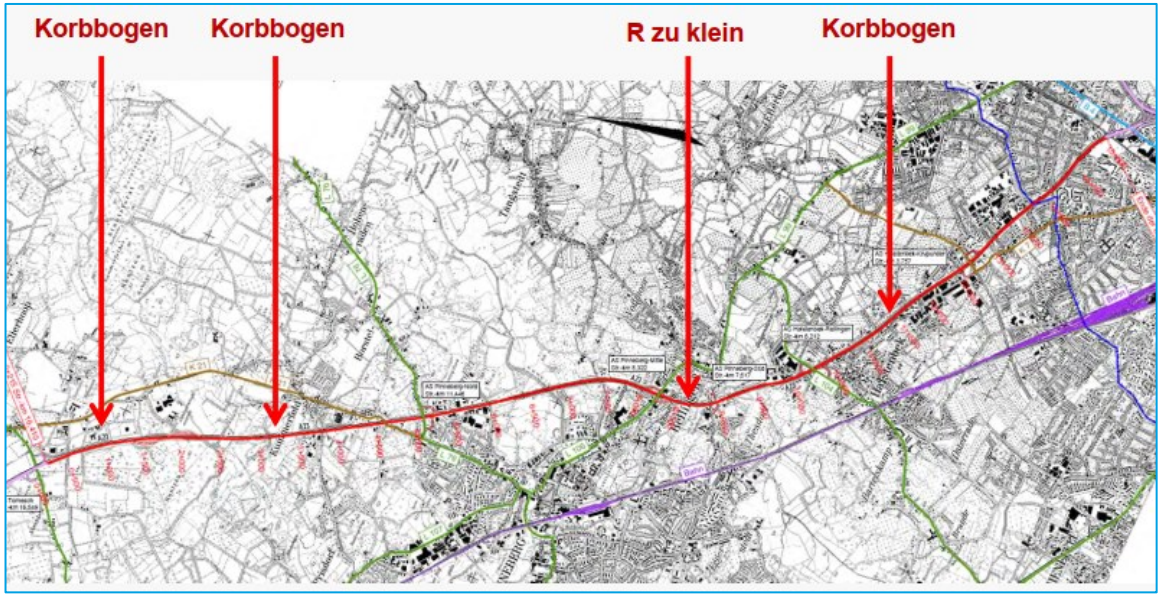
Quelle: RAA

Machbarkeitsstudie

a. Planungsinhalte
   - Ausbaurichtung
   - Anschlussstellen
   - Bauwerke
   - Lärmschutz
   - Bauablauf, Bauabschnitte
   - städtebauliche Integration / Vernetzung

Ausbaurichtung BAB

Überprüfung der Achse auf Regelkonformität



Ausbaurichtung BAB

Betrachtung der möglichen Ausbauvarianten

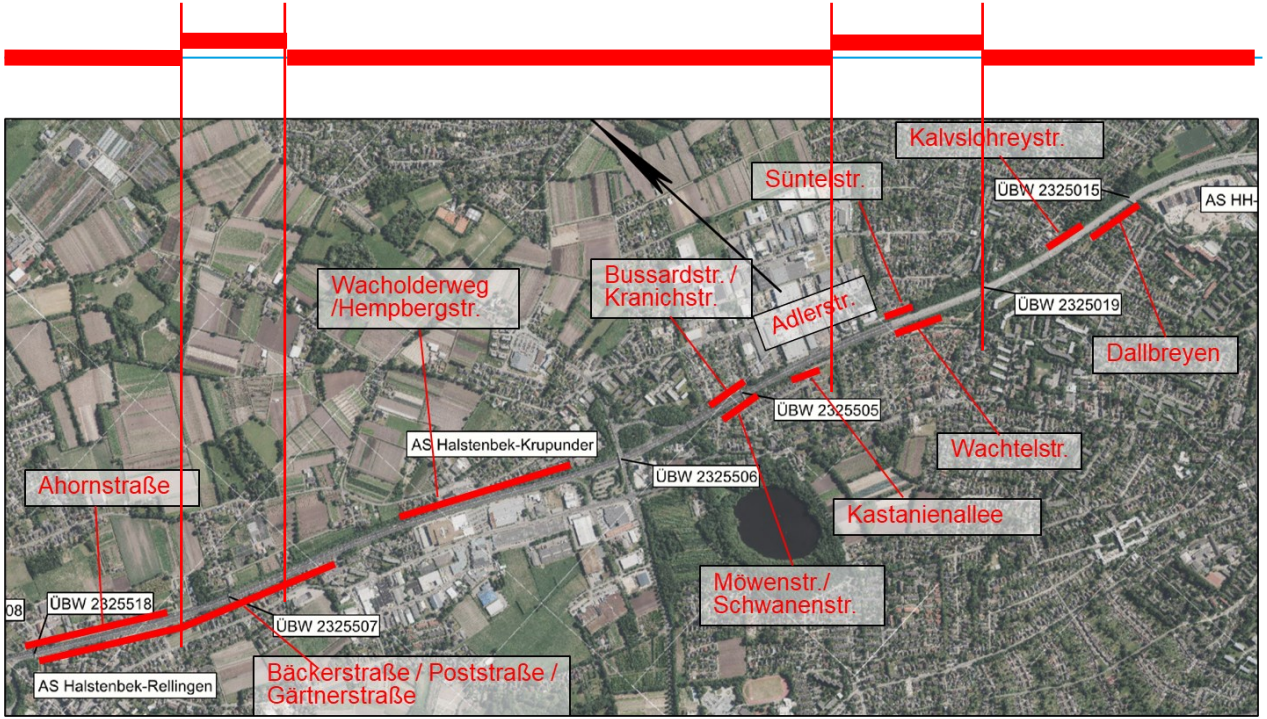
- Verbreiterung nach Norden / Osten

- mittige (beidseitige) Verbreiterung

- Verbreiterung nach Süden / Westen

Ausbaurichtung BAB

Lösungsansätze – Seite der Verbreiterung

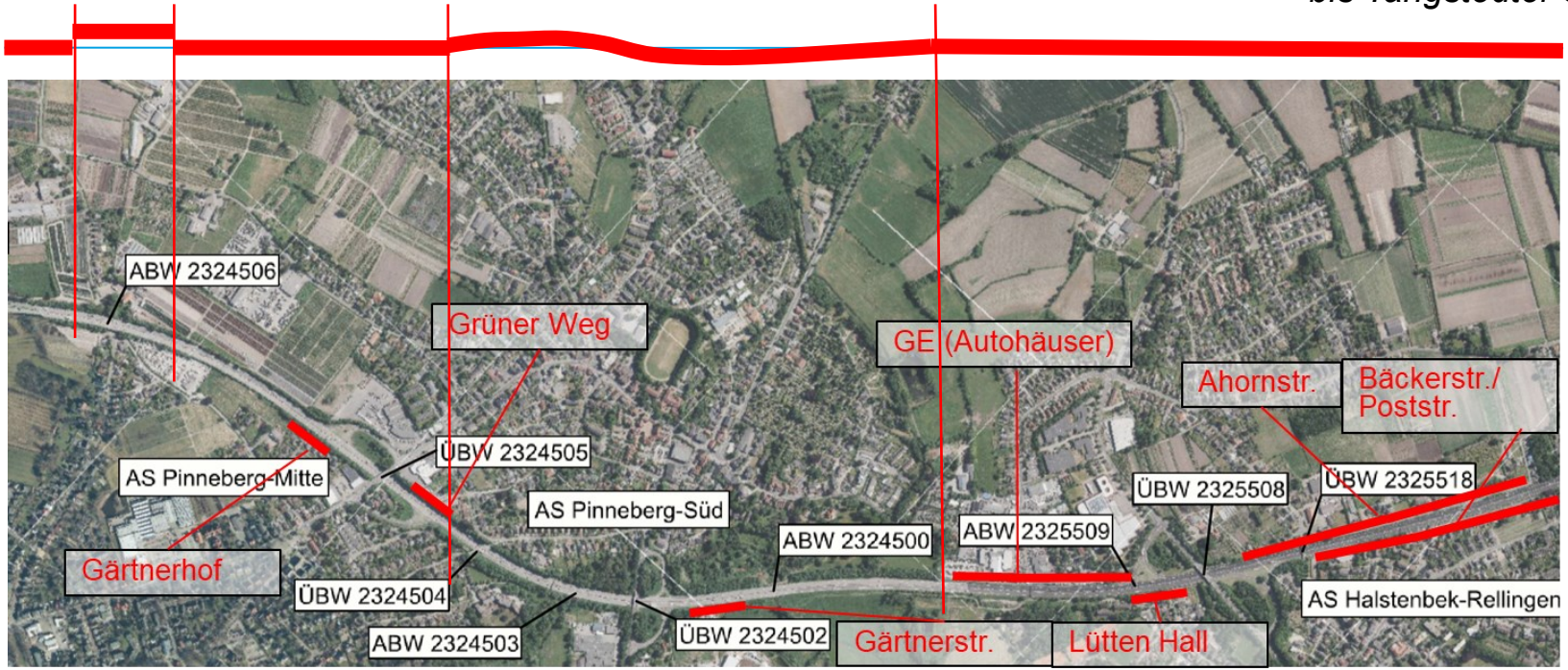


AD-Hamburg-Nordwest bis AS Halstenbek-Rellingen

Ausbaurichtung BAB

Mögliche Lösungsansätze – Seite der Verbreiterung

AS Halstenbek-Rellingen bis Tangstedter Straße

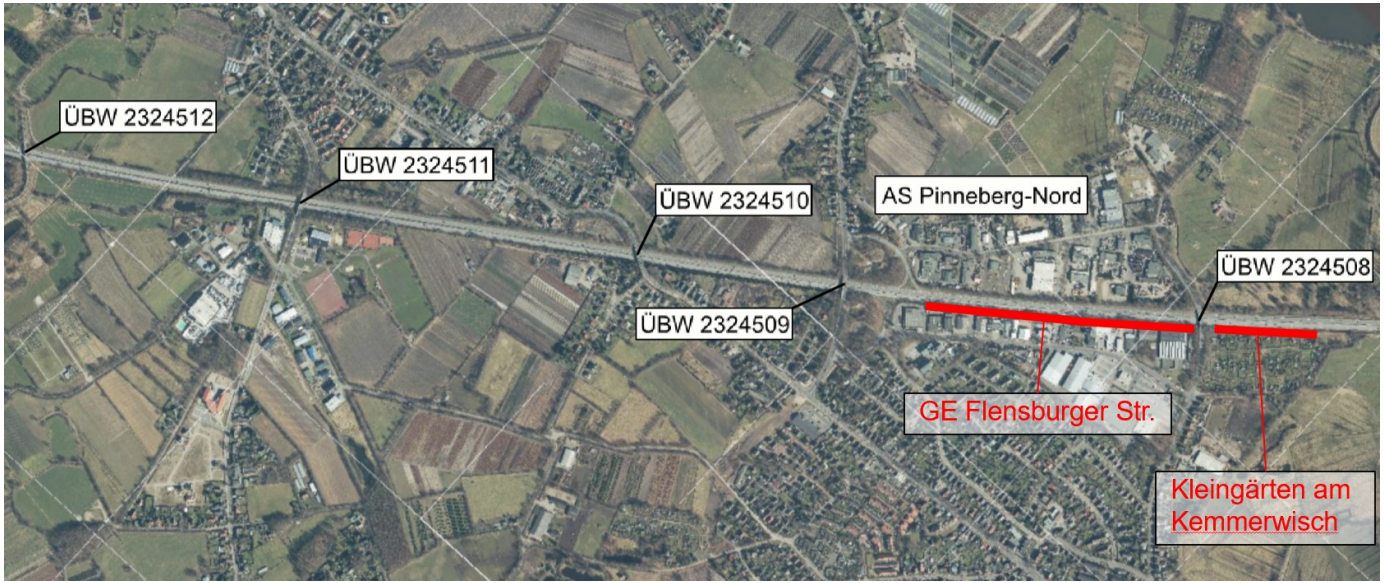


Ausbaurichtung BAB

Mögliche Lösungsansätze – Seite der Verbreiterung

Tangstedter Straße

bis AS Tornesch



Gestaltung Knotenpunkte (Anschlussstellen)

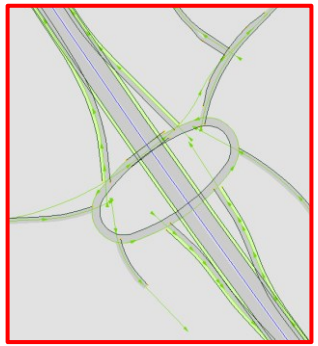
6 Anschlussstellen (AS):

- Anpassung auf verkehrliche Erfordernisse
- kein Entfall von vollständigen AS
- keine zusätzlichen AS

- Die AS HH-Eidelstedt wird selbst nicht in die Baumaßnahme einbezogen. Hier werden nur die Einfahrt in Richtung Heide und die Ausfahrt in Richtung Hamburg Bestandteil der Maßnahme.
- Das AD HH-Nordwest verbleibt unverändert (neuer Anschluss A 7).

Gestaltung Knotenpunkte (Anschlussstellen)

- AS Pinneberg – Nord
  - Bestand
  - Variante 1
  - Variante 2
  - Variante 3



- Kriterien insb. die Leistungsfähigkeit und die Einbindung der Rampen, der Quickborner Str. und der 3 Gewerbeanbindungen

Gestaltung der Bauwerke

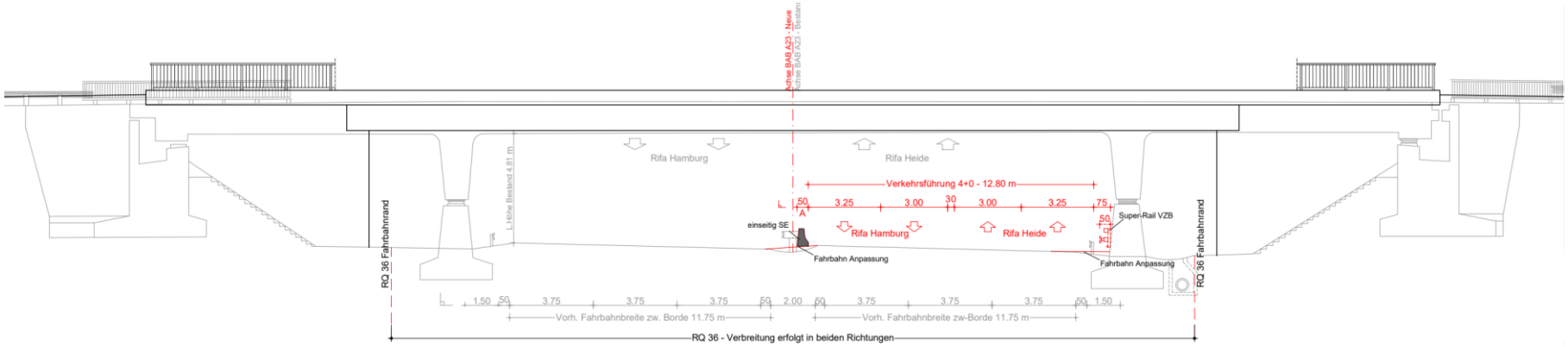
25 Bauwerke, davon

- 15 Straßenbrücken
- 3 Geh- / Radweg-Brücken
- 1 Brücke über die Bahn (über AKN)
- 4 Brücken über Gewässer (mit entsprechenden Umweltanforderungen)
- 2 Brücken über Straße bzw. Geh- / Radweg

- Relativ gleichmäßige Verteilung der Bauwerke über die Strecke
- Maßgebend ist Nutzbarkeit für den 4+0-Verkehr.
- Alle Bauwerke sind zu ersetzen.

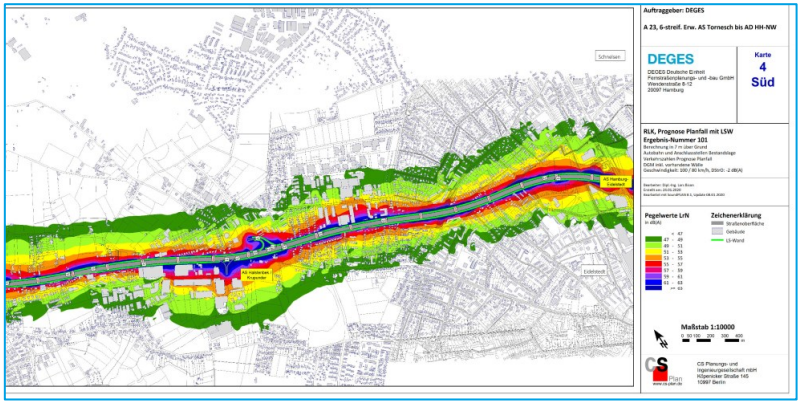
Gestaltung der Bauwerke

- Bsp. BW 102 Kellerstraße (AS Halstenbek-Krupunder)
  - BW könnte für 4+0-Verkehr in Phase 1 genutzt werden, jedoch für den Bau der neuen Richtungsfahrbahn stört der vorhandene Pfeiler.
  - Mögliche Empfehlung zum vorgezogenen Bau in neuer Lage



Lärmschutz (Schalltechnik)

- Erfassung des Bestands
- Ermittlung der Lärmisophonen für den Planfall
- Erstellung verschiedener Lärmschutzvarianten:
  - LSW 4,50 m, 6,00 m, 7,50 m, 9,00 m
  - Offenporiger Asphalt (OPA)
- Gegenüberstellung der Lärmschutzvarianten
- Wirtschaftlichkeitsberechnungen
- Erstellung Gebäudelärmkarten



Weitere Aspekte

- Bauablauf und Bauabschnitte
- Städtebauliche Integration
- Vernetzung von faunistischen Lebensräumen

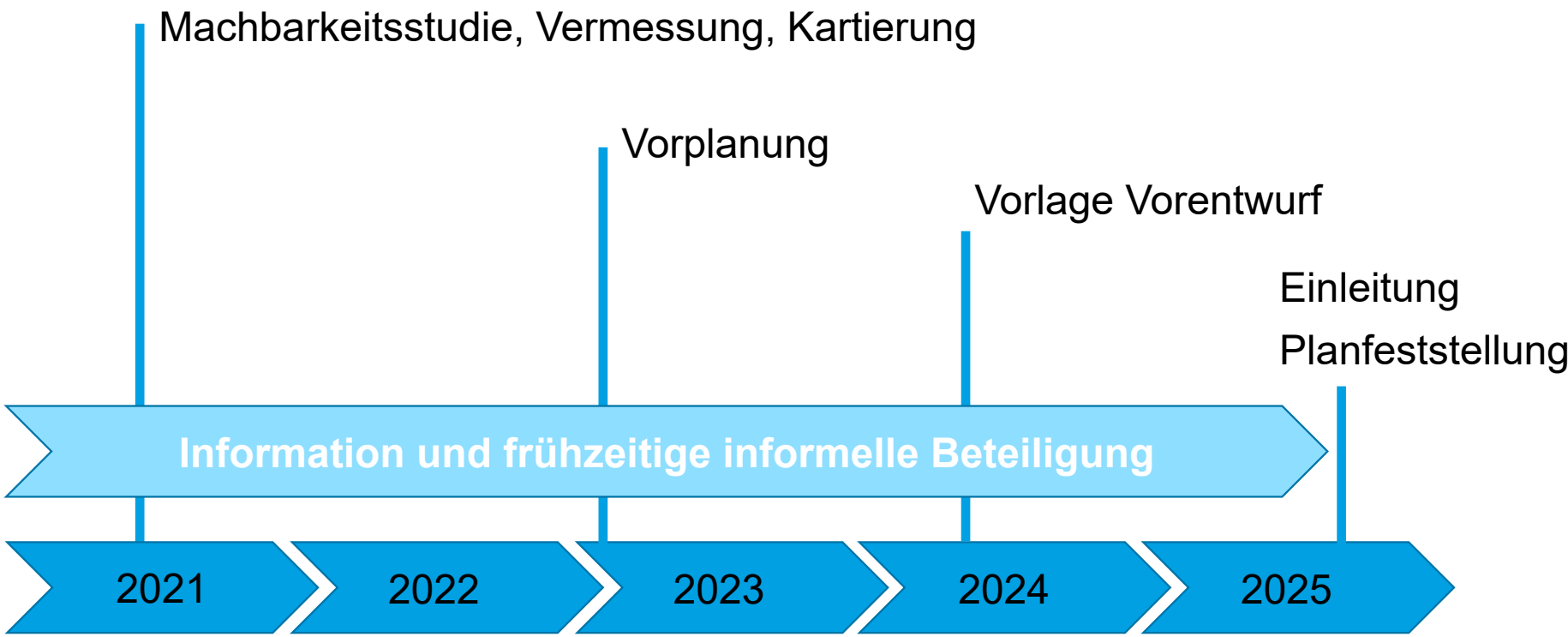
Zwischenbewertung

- Vorrangig beidseitige Verbreiterung mit 4 Teilbereichen
- Vorrangig Umgestaltung der Anschlussstellen aus verkehrlichen Aspekten
- Verbesserung des Lärmschutzes
- Einteilung in mehrere Bauabschnitte
- Vorschlag für Anpassung der 25 Brückenbauwerke

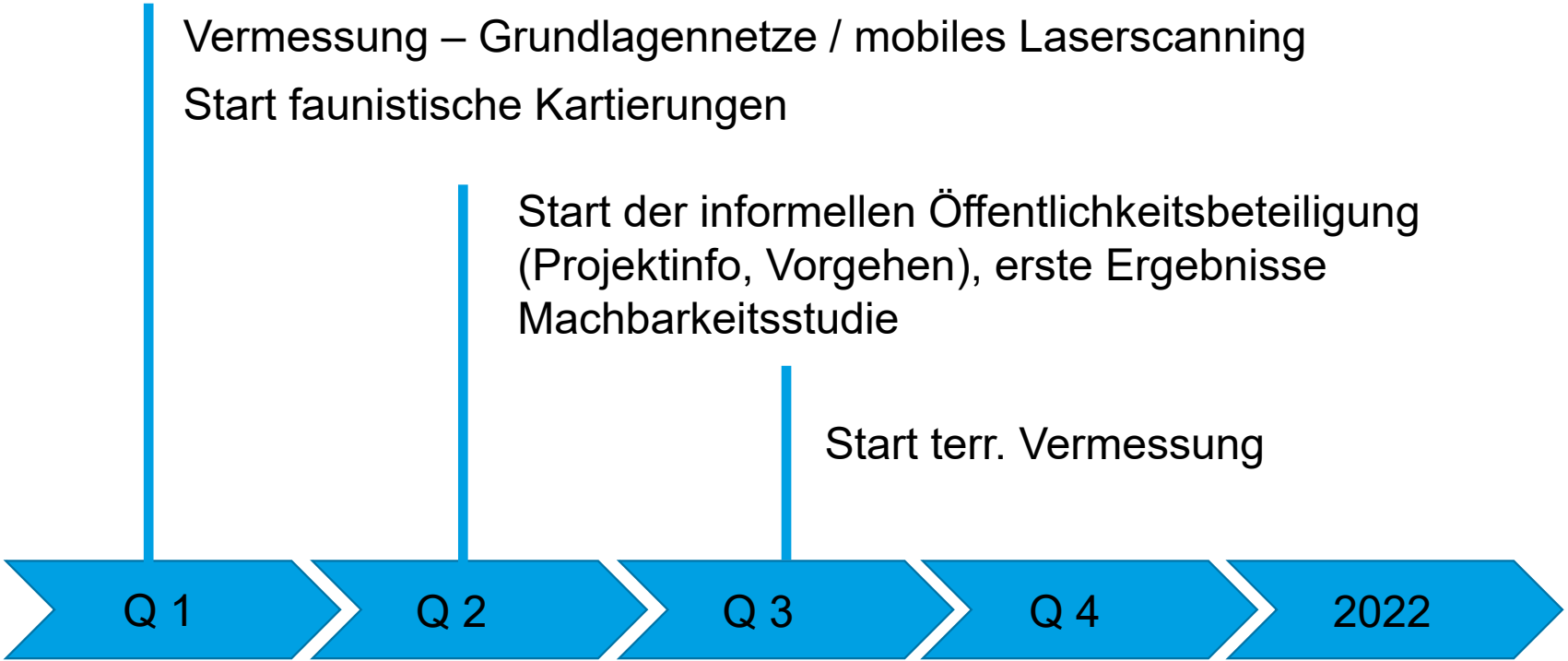
Meilensteine

a. Planungsschritte
b. formelle Beteiligung (Planfeststellungsverfahren)

A 23 – Ausblick Projektmeilensteine



A 23 – Ausblick Projektmeilensteine 2021



Information / informelle Beteiligung

Information / informelle Beteiligung

Mögliche Formate:

- Planungswerkstatt
- Infomarkt
- Digitale Formate

Flyer – Beispiel A 20

Die A 20 in Schleswig-Holstein

Von Glückstadt bis Weede

Die neue Verbindung für den Norden

DEGES

Beeinträchtigungen minimieren

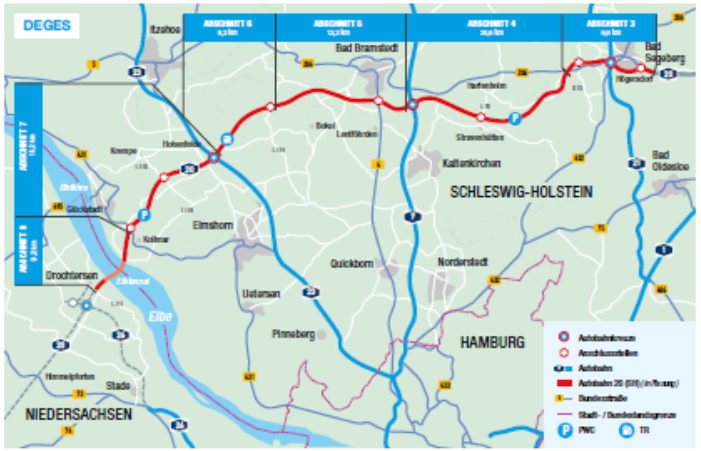
Beim Bau einer neuen Autobahn dürfen Mensch und Natur so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Um dies sicherzustellen, sind einige Themen für die Planung besonders wichtig:

- Umwelt- und Naturschutz: Umfassende Untersuchung der Fauna und Flora; darauf aufbauend: Konfliktanalysen und Entwicklung von Artenschutzkonzepten.
- Wasserrecht: Einhaltung des Verschlechterungsverbots sowie des Verbesserungsgebots für Gewässer.
- Immissionsschutz: Schutz vor Lärm und Schadstoffen (z. B. durch die Planung von größtmöglichen Abständen, Lärmschutzwällen und -wänden oder „leiser" Fahrbahnbelägen).
- Landwirtschaftliche Flächen: Wo möglich: Erwerb privater Grundstücke am freien Markt, Minimierung der Einzelbetroffenheiten durch Flurbereinigung, Errichtung eines Ersatzwegenetzes.

Das Prinzip der Vermeidung

Bei Planung und Bau setzt die DEGES auf das Prinzip der Vermeidung. Alle Eingriffe und Beeinträchtigungen, die nicht zwingend notwendig sind, vermeidet sie also. Notwendige Eingriffe werden so gering wie möglich gehalten und mit entsprechenden Maßnahmen ausgeglichen.

Dieses Prinzip wird zum Schutz des Menschen und der Natur (einschl. Böden und Gewässer) ebenso angewendet wie für landwirtschaftliche und private Flächen.



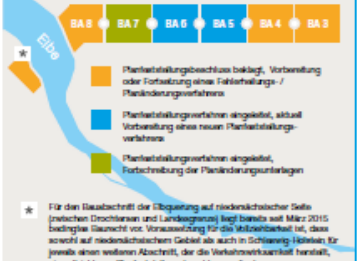
Die A 20 in Schleswig-Holstein

- verkürzt die Reisezeiten im Norden – und zwar zwischen Bad Segeberg und Westerstede bei starkem Verkehr um bis zu 50 Prozent.
- wickelt weiträumige nord- und nordosteuropäische Verkehrsströme ab.
- wird die wichtigste Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands sein.
- überwindet die räumliche Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen.
- stärkt die Wirtschaft Norddeutschlands.
- bindet die deutschen Nord- und Ostseehäfen an das Fernstraßennetz an und trägt somit zu deren Wettbewerbsfähigkeit bei.
- verbessert die Erreichbarkeit der Region – für Touristen und Pendler.
- entlastet die A 7 in Hamburg einschließlich Tunnelkette sowie die parallel verlaufende A 1 zwischen Bremen und Hamburg.
- belebt den (internationalen) Tourismus.

Wie ist der Stand der Planung?

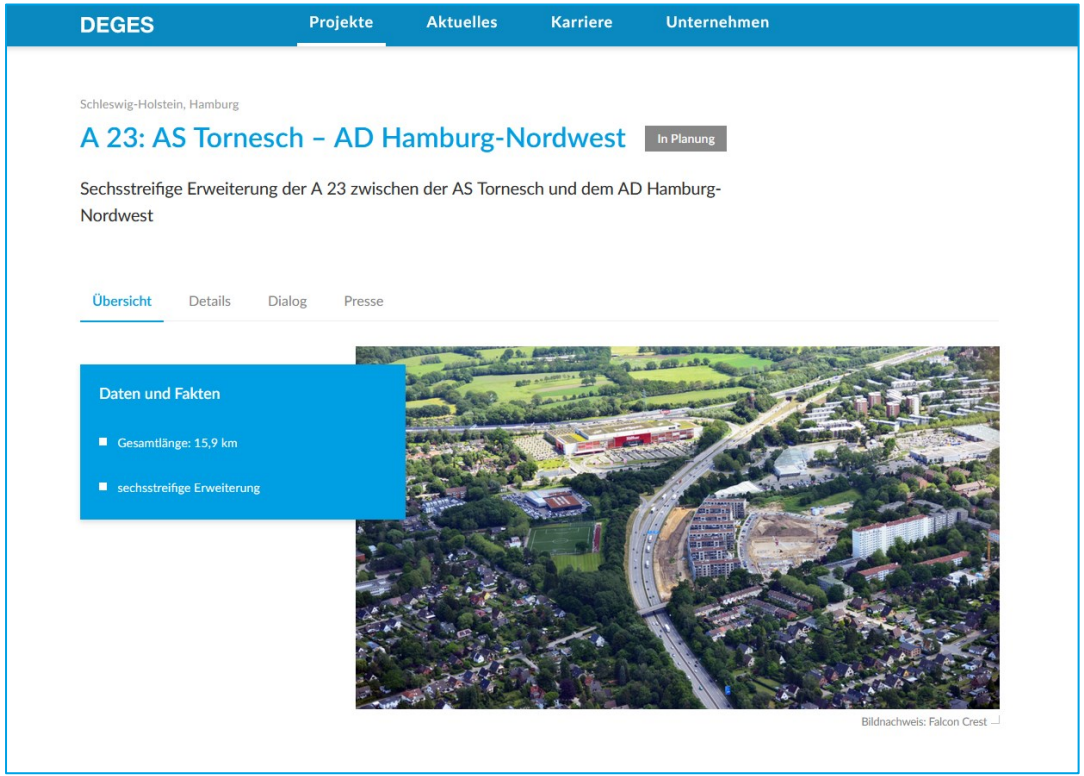
Jeder der sechs Bauabschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein durchläuft ein eigenes, sogenanntes Planfeststellungsverfahren, um am Ende mit dem Planfeststellungsbeschluss Baurecht zu erhalten. In diesem streng formalen Genehmigungsverfahren wird bereits im Vorbereitungsstadium die Vereinbarkeit des Vorhabens mit allen öffentlichen und privaten Belangen geprüft.

Alle Abschnitte der A 20 befinden sich in laufenden Planfeststellungsverfahren. Einige Abschnitte sind in der Planung allerdings schon weit vorangeschritten: Durch sogenannte Fehlerheilungen oder Planergänzungen können sie zeitnah Baurecht erlangen. Dies gilt beispielsweise für den Bauabschnitt 8 – die Elbquerung. Andere Bauabschnitte sind noch nicht so weit.



★ Für den Bauabschnitt der Elbquerung auf niedersächsischer Seite (zwischen Drochtersen und Landesgrenze) liegt bereits seit März 2015 bestandskräftiges Baurecht vor. Voraussetzung für die Wirksamkeit ist, dass sowohl auf niedersächsischem Gebiet als auch in Schleswig-Holstein für jeweils einen weiteren Abschnitt, der die Verkehrswirksamkeit herstellt, ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

Website



www.deges.de/a23

Ausblick

a. Information der Öffentlichkeit

Ausblick

- **Informationsveranstaltung für TÖBs**
  → 25. Februar 2021, 15:00 Uhr
- **Informationsveranstaltung für Politiker*innen**
  → 01. März 2021
- **Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit**
  → 20. April 2021, 18.30 Uhr

Diskussion

a. Welche Wünsche und Fragen haben Sie?

Ansprechpartner

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Wendenstraße 8-12
20097 Hamburg

Dr. Benedikt Zierke
Projektleiter
A 23

Telefon 040 182104-115
zierke@deges.de