



Bericht

der Landesregierung

Bericht zum Planungsstand der A 20

Drucksache 19/883

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus

Inhaltsverzeichnis

- I. Vorbemerkungen
- II. Planungsstand, mögliches Klagerisiko, voraussichtliche Baureife, Kosten und Termine in den einzelnen Abschnitten
- III. Gesetzliche Planungsbeschleunigungsmaßnahmen
- IV. Übersichtskarte mit Abschnitten und Längenangaben

I. Vorbemerkungen

Das Land Schleswig-Holstein und die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) haben am 19. Dezember 2017 den Dienstleistungsvertrag zur Planung und Realisierung der A 20 in Schleswig-Holstein geschlossen. Es handelt sich dabei um die noch nicht gebauten Abschnitte 3 bis 8 von Weede bis zum Anschluss des geplanten Elbtunnels auf der niedersächsischen Seite der Elbe mit einer Länge von insgesamt rund 80 Kilometern, davon rund 73 km in Schleswig-Holstein (bis zur Mitte der Elbe).

Ein wesentlicher Grund für die Beauftragung der DEGES mit dem bedeutenden Projekt A 20 war dabei eine bessere Steuerung der personellen Ressourcen. Die Fachkompetenz des LBV.SH konnte aufgrund frei werdender personeller Ressourcen für andere Projekte genutzt werden. Zudem war die Errichtung der Bundesinfrastrukturgesellschaft Verkehr zu berücksichtigen. Der Bund wird zum 1. Januar 2021 bzw. frühestens zum 1. Januar 2020 die Verwaltung der Bundesautobahnen übernehmen, so dass insbesondere die Übertragung von Bundesautobahnprojekten an die DEGES bereits zum oben genannten Zeitpunkt sinnvoll war. Im Prozess der damit verbundenen Umorganisation wird davon ausgegangen, dass die DEGES ein wichtiger Partner der Bundesinfrastrukturgesellschaft bleiben dürfte. Unter dieser Annahme wäre Kontinuität in der fachlichen Abarbeitung gewahrt.

Die Projektverantwortung ist vollständig zum 1. April 2018 vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) auf die DEGES übergegangen. In der Zeit zwischen Vertragsunterzeichnung und Projektübernahme haben MWVATT, LBV-SH und DEGES intensiv und partnerschaftlich auf eine reibungsarme Projektübernahme hingearbeitet:

- Für jeden der sechs Abschnitte fand unter Leitung des MWVATT ein gemeinsamer Workshop der Fachleute des LBV-SH und der DEGES statt, in dem die Besonderheiten der jeweiligen Planung, der Stand der Untersuchungen, die rechtliche Situation und weitere Aspekte behandelt wurden.
- In einem weiteren Workshop wurden die besonderen Fragen des Grundeigentums und des Grunderwerbs entlang der Trasse behandelt.
- Die Übergabe der umfangreichen Planungs- und Grunderwerbsunterlagen in physischer und elektronischer Form fand in Etappen statt und wurde Ende März 2018 abgeschlossen. Insgesamt wurden rund 120 Kisten mit jeweils 7-8 Aktenordnern und mehrere Festplatten übernommen.

Die DEGES hat das Projekt vollumfänglich übernommen, wobei sie auch zukünftig punktuell das Wissen beim LBV-SH, insbesondere zur Planungshistorie, in Anspruch nehmen wird.

Parallel zu dieser Einarbeitung in den Projektstand hat die DEGES vier Projektteams gebildet, die die sechs Abschnitte der A 20 bearbeiten. Dazu kommt ein übergreifendes Umweltmanagement für alle sechs A 20-Abschnitte. Die meisten Projektbeteiligten inklusive der Projektleiter sind erfahrene DEGES-Mitarbeiter, aber inzwischen sind auch die ersten neu eingestellten Mitarbeiter dabei. Zurzeit sind bei der DEGES bereits rund 15 Mitarbeiter für die A 20 tätig. Geplant ist, die Teams für die Tätigkeiten bis zur Bauvorbereitung auf ca. 25-30 Mitarbeiter aufzustocken. Die Projektteams werden darüber hinaus von Kollegen aus zahlreichen Querschnittsfunktionen wie dem Qualitätsmanagement, der Vergabe und dem Grunderwerb unterstützt.

Die Landgesellschaft Schleswig-Holstein wurde mittlerweile nach den erforderlichen Vergabeverfahren in allen 6 Bauabschnitten mit dem Grunderwerb beauftragt. Damit ist sichergestellt, dass das Wissen aus den bisherigen Grunderwerbsverhandlungen auch für künftige Verhandlungen genutzt werden kann. In projektbezogenen Abstimmungsgesprächen hat bzw. wird die Landgesellschaft die Mitarbeiter der technischen Projektteams bis Ende September 2018 über den aktuellen Sicherungsstand und aus Grunderwerbssicht über solche Eigentümer informieren, bei denen eine Flächensicherung ohne rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss problematisch sein könnte.

Gegenwärtig werden die bisherigen Grunderwerbsakten digitalisiert und die Sachdaten in der „GE-Office“ genannten Datenbank erfasst. Da die Landgesellschaft in derselben Datenbank und in dem Dokumentmanagementsystem der DEGES arbeiten wird, ist der Sicherungsstand jederzeit abrufbar.

II. Planungsstand, mögliches Klagerisiko, voraussichtliche Baureife, Kosten und Termine in den einzelnen Abschnitten

Ziel ist es, eine rechtssichere Planung aufzustellen, mit der die verkehrlichen Ziele erreicht und die besonderen umweltfachlichen Anforderungen erfüllt werden.

Der Neubau der A 20 in Schleswig-Holstein betrifft einen wertvollen Landschaftsraum, der hinsichtlich der Artenschutz- und Habitatschutzbelange intensive Bestandserfassungen und Konfliktanalysen erfordert.

Im Wirkungsraum der Trasse der A 20 in Schleswig-Holstein befinden sich u.a. bedeutsame Habitate von Fledermäusen (z.B. Segeberger Kalkberghöhlen) und Brut- und Rastvögeln, für die Deutschland und Schleswig-Holstein eine besondere Verantwortung zum Schutz und zur Entwicklung im Kontext von Natura 2000 sowie des europäischen Artenschutzes tragen.

Daher sind an die Bestandserfassungen und die Schutzkonzepte höchste fachliche und technische Anforderungen geknüpft. Insbesondere die Anforderungen an den Fledermausschutz im Bundesfernstraßenbau sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Dies resultiert zum einen aus immer detaillierteren Erfassungsmethoden sowie aus dem technischen Fortschritt bei der Erprobung und Anwendung von Schutzkonzepten. Die Planungen der A 20 müssen sich, wenn sie rechtssicher gestaltet werden sollen, daran messen. Daraus resultieren umfangreiche Prüfungen und

Änderungen der landschaftspflegerischen sowie straßen- und bauwerkstechnischen Schutzkonzepte.

Für die Rastpopulation des Zwergschwans, die trassennahe Flächen in den Abschnitten 5 und 6 der A20 nutzt, besteht ebenfalls eine große Verantwortung zum Schutz und der Entwicklung dieser Habitate im Einklang mit der Planung der A 20. Die tradierten Rastgebiete der Zwergschwäne müssen auch mit Anlage und Betrieb der A 20 funktional erhalten werden. Hierzu wird ein spezielles Schutzkonzept entwickelt und in die Planung integriert.

In allen Teilstrecken der A 20 in Schleswig-Holstein sind die Anforderungen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie strikt zu beachten. Dies ergibt sich aus der aktuellen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes. Für jeden Teilabschnitt der A 20 sind im Rahmen von wasserrechtlichen Fachbeiträgen die Fragestellungen der Vermeidung von Verschlechterungen von Oberflächenwasserkörpern und Grundwasserkörpern zu klären. Auch hier werden höchste Anforderungen an die Bestandsaufnahme zum aktuellen Zustand der Gewässer und zur Prognose nach Inbetriebnahme der A 20 gestellt. Die Wasserschutzkonzepte im Zuge der Planung der A 20 müssen den aktuellen technischen Stand integrieren und den Anforderungen der neuesten gesetzlichen Grundlagen entsprechen (Wasserhaushaltsgesetz, Oberflächengewässerverordnung, Grundwasserschutzverordnung). Bezüglich der Schutzkonzepte gab es in den letzten Jahren einen erheblichen technischen Fortschritt bezüglich der Behandlung von Straßenabwässern sowie der Wirkungsgrade von Straßenabwasserbehandlungsanlagen (Versickerungslösungen und sog. Retentionsbodenfilter). Diese Implikationen müssen in die Planungen der Entwässerung und in die wassertechnische und umwelttechnische Planung der A 20 integriert werden, um rechtssichere Planungsstände zu schaffen.

Insoweit ergeben sich aufgrund der oben genannten umweltschutzrechtlichen und umwelttechnischen Erfordernisse eine Vielzahl von Sonderuntersuchungen und die Entwicklung technischer und umweltfachlicher Lösungskonzepte, die in die Planungsprozesse der A 20 eingestellt werden müssen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte ergeben sich im Einzelnen für die Abschnitte die Planungsstände wie folgt:

Abschnitt 3 (Wittenborn bis Weede)

Der Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und vom Bundesverwaltungsgericht für nicht vollziehbar erklärt. Die DEGES betreibt zwei so genannte „Fehlerheilungsverfahren“, um am Ende durch ein Planergänzungsverfahren Baurecht für den Abschnitt zu erlangen.

Im Fehlerheilungsverfahren 1 (Variantenprüfung) geht es um die Überprüfung der Trassenführung hinsichtlich weiter südlich liegender Varianten. Hierzu werden aktuell die möglichen Beeinträchtigungen durch Stickstoffimmissionen in mehreren untersuchten Varianten für die Streckenführung neu ermittelt und ausgewiesen. Mit diesen Daten ist die bestehende Variantenuntersuchung zu untersetzen.

Im Fehlerheilungsverfahren 2 (Artenschutz) müssen geeignete Schutzmaßnahmen für Fledermaus- und Haselmauspopulationen gefunden und festgelegt werden.

In beiden Fehlerheilungsverfahren hat die DEGES versucht, die Expertise der Umweltverbände einzuholen, um beim Artenschutz ein Einvernehmen zum Umfang und zur Funktionssicherung der Schutzmaßnahmen zu erreichen. Am 2. Oktober 2018 fand hierzu ein gemeinsamer Expertenworkshop mit den Umweltverbänden in Bad Segeberg statt. Vorschläge der Naturschutzverbände zu weiteren Schutzmaßnahmen werden durch den Vorhabenträger geprüft und Hinweise zur Einbeziehung Dritter (wie z.B. der Stadt Bad Segeberg) werden durch den Vorhabenträger weiterverfolgt. Ein weiterer Workshop zu den Trassen ist für Ende 2018/Anfang 2019 avisiert.

Die DEGES strebt an, die Planergänzungsunterlagen für die Fehlerheilung bis zum Ende des 2. Quartals 2019 zu erstellen, um dann ein Planergänzungsverfahren zu beantragen.

Ein Klagerisiko wird gesehen, die Klagebefugnis ist hier aber auf die Parteien des ersten Rechtsstreits begrenzt. Gespräche mit diesen Parteien finden statt.

Mit der Baureife, also einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss, ist nach einem Klageverfahren im zweiten Halbjahr 2022 zu rechnen. Als frühestmöglicher Baubeginn für einzelne Ingenieurbauwerke wird das zweite Halbjahr 2024 gesehen. In diesem Fall würde der Bauabschluss Ende 2028 erfolgen.

Die Kosten belaufen sich auf 149,7 Mio. Euro (Stand 2005) und werden nach Abschluss der Fehlerheilungsverfahren fortgeschrieben.

Abschnitt 4 (A 7 bis Wittenborn)

Der Planfeststellungsbeschluss wurde im April 2017 erlassen und wird beklagt. Die DEGES begleitet die laufenden Klageverfahren und unterstützt das Amt für Planfeststellung und Verkehr, z.B. durch Expertise beim Wasserrecht. Eine von vier Klagen wurde in Reaktion auf einen Schriftsatz des Vorhabenträgers zur Abschnittsbildung und insbesondere zu den dort gemachten Ausführungen zum vorgesehenen Bauablauf zwischenzeitlich zurückgenommen.

Die mündlichen Verhandlungen für die laufenden Klagen sind für Anfang November 2018 angesetzt.

Parallel dazu bereitet die DEGES den Bau vor, um Baufreiheit für wesentliche Abschnitte und Grundlagen für die spätere Ausschreibung von Bauleistungen zu schaffen. Dazu wird im Moment vor allem ein Umsetzungskonzept für Artenschutzmaßnahmen entwickelt, denn diese müssen mit einem Vorlauf von mehreren Jahren vor der Freimachung des späteren Baufeldes realisiert werden.

Im 3. Quartal 2018 werden Bauwerksentwürfe beauftragt, um bei einer Abweisung der o.g. Klagen im ersten Halbjahr 2020 mit dem Bau erster Brücken beginnen zu können. Außerdem soll in 2019 mit vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen begonnen werden.

Der frühestmögliche Bauabschluss könnte Ende 2026 erfolgen.

Die Kosten belaufen sich auf 164 Mio. Euro (Stand 2008).

Abschnitt 5 (L 114 bis A 7)

Das ruhende Planänderungsverfahren wird wieder aufgenommen. Dazu werden in diesem Abschnitt seit 2017 notwendige Neukartierungen von Flora und Fauna vorgenommen und voraussichtlich im Sommer 2019 abgeschlossen. Außerdem wird derzeit ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt.

Bis Mitte 2019 sollen alle Fachplanungen aktualisiert und in neu aufzustellende Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet werden. Das Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt kann dann voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 beantragt werden. Der Neubeginn des Verfahrens dient dabei der Beschleunigung, da der aktuelle Stand der Planung in einer kongruenten Unterlage dargestellt werden kann. Diese Klarheit vermeidet unnötige Einwendungen der von der Planung Betroffenen und erleichtert der Planfeststellungsbehörde die Beschlussfassung, indem nicht die Einwendungen und Erwiderungen mehrerer Deckblattverfahren, die z.T. einige Jahre zurück liegen, abgewogen werden müssen.

Ein Klagerisiko wird gesehen.

Mit der Baureife ist ohne Klageverfahren im zweiten Halbjahr 2022 zu rechnen, nach einem Klageverfahren im ersten Halbjahr 2024.

Als frühestmöglicher Baubeginn für einzelne Ingenieurbauwerke wird das erste Halbjahr 2023 gesehen (Voraussetzung: keine Klageerhebung). In diesem Fall würde der Bauabschluss Mitte 2026 erfolgen.

Die Kosten belaufen sich auf 129 Mio. Euro (Stand 2008).

Abschnitt 6 (A 23 bis L 114)

Auch in diesem Abschnitt soll ein ruhendes Planänderungsverfahren wieder aufgenommen werden. Dazu muss ein tragfähiges Artenschutzkonzept in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet werden. Wie in Abschnitt 5 werden zunächst notwendige Neukartierungen von Flora und Fauna vorgenommen und voraussichtlich Ende 2019 abgeschlossen. Außerdem wird in 2018 ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt.

Ein zentraler Aspekt für das weitere Vorgehen in diesem Abschnitt ist eine Artenschutzkonzeption für die Zwergschwanrastplätze Hörner Au. Um dieses bis Ende 2019 zu erstellen, hat die DEGES Abstimmungen mit Umweltbehörden, Eigentümern, Bewirtschaftern und weiteren Institutionen begonnen.

Auch für Abschnitt 6 müssen alle Fachplanungen aktualisiert werden. Zur Beschleunigung des Verfahrens soll dann bis zum dritten Quartal 2020 ein neues Planfeststellungsverfahren beantragt werden.

Ein Klagerisiko wird gesehen.

Mit der Baureife ist ohne Klageverfahren im ersten Halbjahr 2023 zu rechnen, nach einem Klageverfahren im zweiten Halbjahr 2024.

Als frühestmöglicher Baubeginn für einzelne Ingenieurbauwerke wird das zweite Halbjahr 2023 gesehen (Voraussetzung: keine Klageerhebung). In diesem Fall würde der Bauabschluss Ende 2026 erfolgen.

Die Kosten belaufen sich auf 86 Mio. Euro (Stand 2010).

Abschnitt 7 (B 431 bis A 23)

Im Abschnitt 7 geht es vor allem darum, Artenschutzkonflikte zu vermeiden und so zu vollziehbarem Baurecht zu gelangen. Dazu sichtet und prüft die DEGES die bereits erstellten Unterlagen, lässt den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erweitern und schreibt die Planänderungsunterlagen bis zum Jahresende 2018 fort. Dabei wird u. a. geprüft, ob Bodenmassen für den späteren Dammbau direkt neben der Trasse entnommen werden müssen.

Der Antrag zum 3. Planänderungsverfahren könnte dann im 3. Quartal 2019 gestellt werden. Noch in 2018 wird die DEGES die Bauwerksentwürfe beauftragen.

Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss können nicht ausgeschlossen werden.

Mit der Baureife, also einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss, ist ohne Klageverfahren im zweiten Halbjahr 2021 zu rechnen, nach einem Klageverfahren im ersten Halbjahr 2023.

Als frühestmöglicher Baubeginn für einzelne Ingenieurbauwerke wird das erste Halbjahr 2023 gesehen. In diesem Fall würde der Bauabschluss Ende 2029 erfolgen.

Die Kosten belaufen sich auf 172 Mio. Euro (Stand 2010).

Abschnitt 8 (B 431 – A 26/Elbquerung)

Der Ende 2014 ergangene Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und 2016 für nicht vollziehbar erklärt. Um das Baurecht für diesen Abschnitt zu erlangen, ist ein Fehlerheilverfahren durchzuführen, das den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie betrifft. Dieser war gemäß Beschluss des Gerichts öffentlich auszulegen, was durch die Planfeststellungsbehörde 2017 nachgeholt wurde.

Die DEGES plant, die eingegangenen Einwendungen bis Jahresende 2018 zu prüfen und zu erwidern. Danach wird ein entsprechender Planergänzungsbeschluss beantragt.

Da die A 20 mit der Elbquerung die Landesgrenze zu Niedersachsen überschreitet, sind außerdem mit dem Land Niedersachsen weitere gemeinsame Planungsschritte zu klären. Diese reichen von der späteren Anbindung der A 20 in Niedersachsen bis zu Fragen der Bauwerksaufstellung für den Elbtunnel und des Bauablaufs.

Im Weiteren ist für den Elbtunnel ein Sicherheitskonzept für den abwehrenden Brandschutz zu erstellen. Das zuständige Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration hat einen Workshop bei der International Fire Academy (IFA) in der Schweiz in Vorbereitung einer Empfehlung für ein Interventionskonzept für den Tunnel organisiert. Der Workshop soll im März 2019 stattfinden.

Mit der Baureife, also einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss, ist nach einem Klageverfahren im zweiten Halbjahr 2021 zu rechnen.

Als frühestmöglicher Baubeginn für einzelne Ingenieurbauwerke wird das erste Halbjahr 2023 gesehen. In diesem Fall würde aufgrund der Bauzeit von ca. 6-7 Jahren für den Elbtunnel der Bauabschluss Mitte 2030 erfolgen. Zu beachten ist hier jedoch auch, dass gemäß einer Nebenbestimmung des Bundesverwaltungsgerichtes mit dem Bau des Elbtunnels erst begonnen werden darf, wenn vollziehbares Baurecht in den beiden Nachbarabschnitten (in SH Abschnitt 7 sowie in NI Autobahnkreuz A 20/A 26 Kehdingen) vorliegt.

Die Gesamtkosten für den Tunnel belaufen sich auf 902 Mio. Euro (Stand 2007).

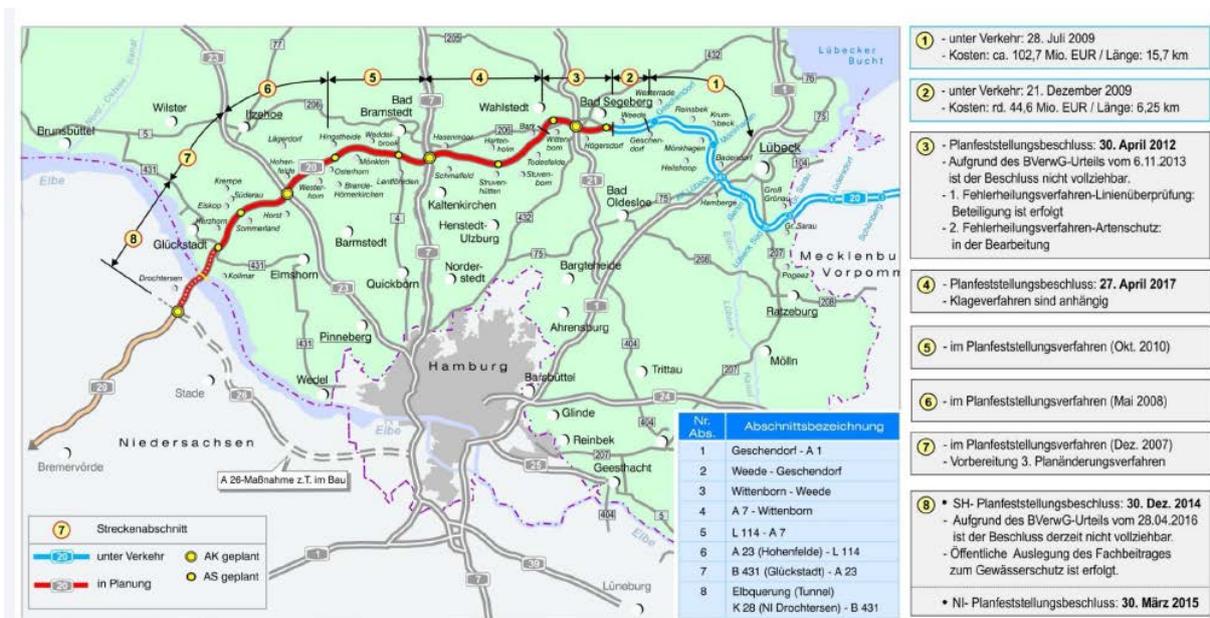
III. Gesetzliche Planungsbeschleunigungsmaßnahmen

Gesetzliche Planungsbeschleunigungsmaßnahmen müssten aufgrund der zugewiesenen Gesetzgebungskompetenzen grundsätzlich durch den Bund oder auf Ebene der EU erfolgen. Inwieweit das derzeit im Gesetzgebungsverfahren befindliche Planungsbeschleunigungsgesetz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Auswirkungen auf die Zeitpläne der einzelnen – sich größtenteils bereits im Planänderungsverfahren befindlichen – Teilstrecken haben könnte, ist noch unklar. Eine im aktuellen Entwurf enthaltene Beschleunigungsmaßnahme wäre die Einführung der prozessualen Präklusion (Angabe der Klagegründe innerhalb einer Frist von 10 Wochen ab Klageerhebung). Inwieweit weitere in den Bundesratsausschüssen diskutierte Beschleunigungsmöglichkeiten (z. B. Stichtagsregelung hinsichtlich des zu berücksichtigenden Stands der Wissenschaft und Technik) es letztlich in das geplante Gesetz schaffen, ist nicht absehbar.

IV. Übersichtskarte mit Abschnitten und Längenangaben

A 20, Neubau in Schleswig-Holstein

► Streckenabschnitte



- 1** - unter Verkehr: 28. Juli 2009
- Kosten: ca. 102,7 Mio. EUR / Länge: 15,7 km
- 2** - unter Verkehr: 21. Dezember 2009
- Kosten: rd. 44,6 Mio. EUR / Länge: 6,25 km
- 3** - Planfeststellungsbeschluss: **30. April 2012**
- Aufgrund des BVerwG-Urteils vom 6.11.2013 ist der Beschluss nicht vollziehbar.
- 1. Fehlerheilverfahren-Linienüberprüfung: Beteiligung ist erfolgt
- 2. Fehlerheilverfahren-Artenschutz: in der Bearbeitung
- 4** - Planfeststellungsbeschluss: **27. April 2017**
- Klageverfahren sind anhängig
- 5** - im Planfeststellungsverfahren (Okt. 2010)
- 6** - im Planfeststellungsverfahren (Mai 2008)
- 7** - im Planfeststellungsverfahren (Dez. 2007)
- Vorbereitung 3. Planänderungsverfahren
- 8**
 - SH-Planfeststellungsbeschluss: **30. Dez. 2014**
 - Aufgrund des BVerwG-Urteils vom 28.04.2016 ist der Beschluss derzeit nicht vollziehbar.
 - Öffentliche Auslegung des Fachbeitrages zum Gewässerschutz ist erfolgt.
 - NI-Planfeststellungsbeschluss: **30. März 2015**

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.

Stand: 24.10.2017 1