



Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss Schleswig-Holstein

“Bericht zum aktuellen Sachstand zum
Weiterbau der A 20”



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Die
Autobahn

DEGES

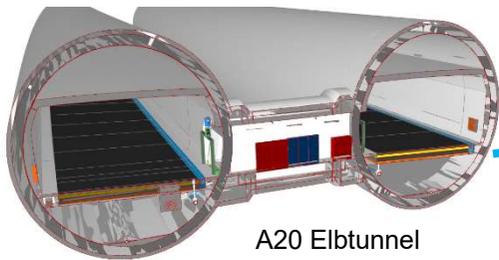
02.11.2022

DEGES-Projekte Schleswig-Holstein



T&R Holmmoor

DEGES



A20 Elbtunnel



Lückenschluss zwischen den wichtigen nördlichen Häfen und Logistikzentren: A 20 in Nordwestdeutschland



Neubau A 20 in Niedersachsen (Bundesverwaltungsgericht - Pressemitteilung Nr. 45/22 v. 07.07.22)

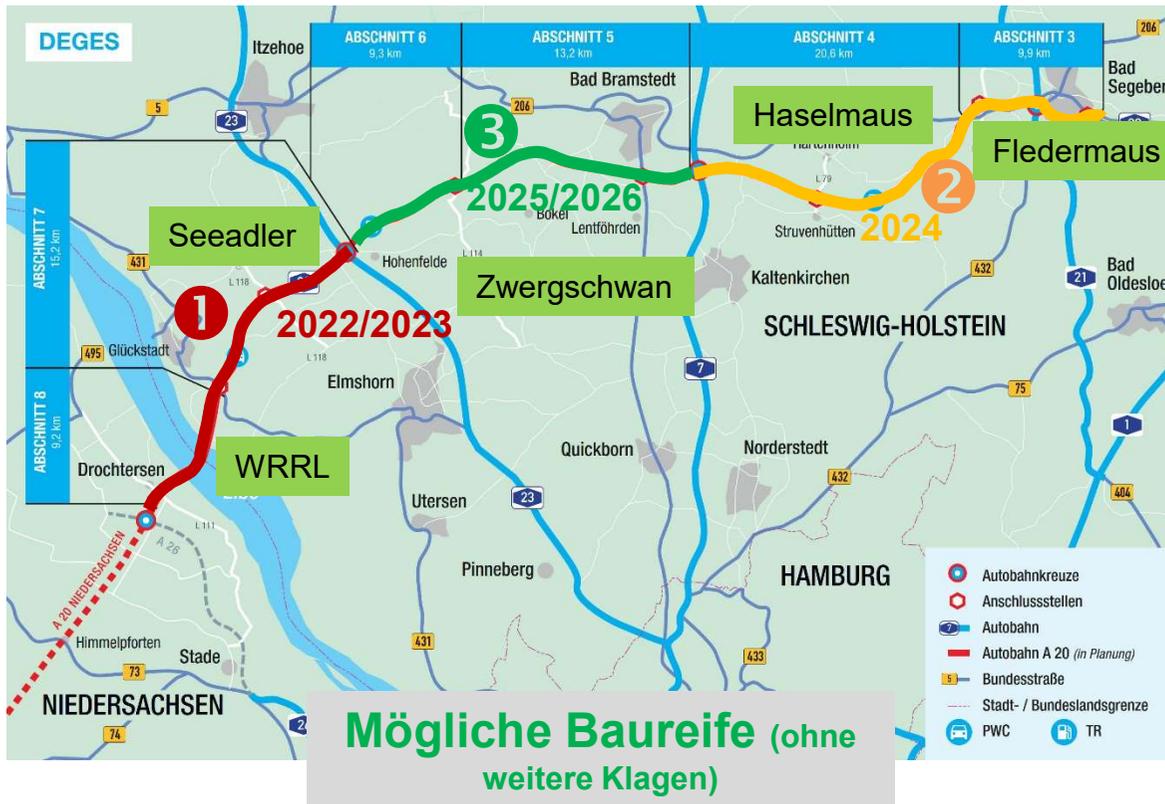
„Vorerst kein Bau der A 20 zwischen Westerstede und Jaderberg“

„Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat heute auf die Klage eines Umweltverbandes den Planfeststellungsbeschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 16. April 2018 [...] für den **Neubau des 1. Abschnitts der Bundesautobahn A 20 von der A 28 bei Westerstede bis zur A 29 bei Jaderberg für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt**. Derzeit kann nicht mit der erforderlichen Sicherheit festgestellt werden, dass das Vorhaben zu keiner Beeinträchtigung des nahegelegenen FFH-Gebiets „Garnholt“ führt.“

„Die **gesetzliche Bedarfsfeststellung** ist für das Gericht **verbindlich**.“

„Das **Klimaschutzgesetz** war im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht in Kraft getreten und **musste** daher nicht berücksichtigt werden.“

A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg in SH (DEGES)



6 Teilabschnitte (ca.80 km mit 90 Brücken + Elbtunnel)

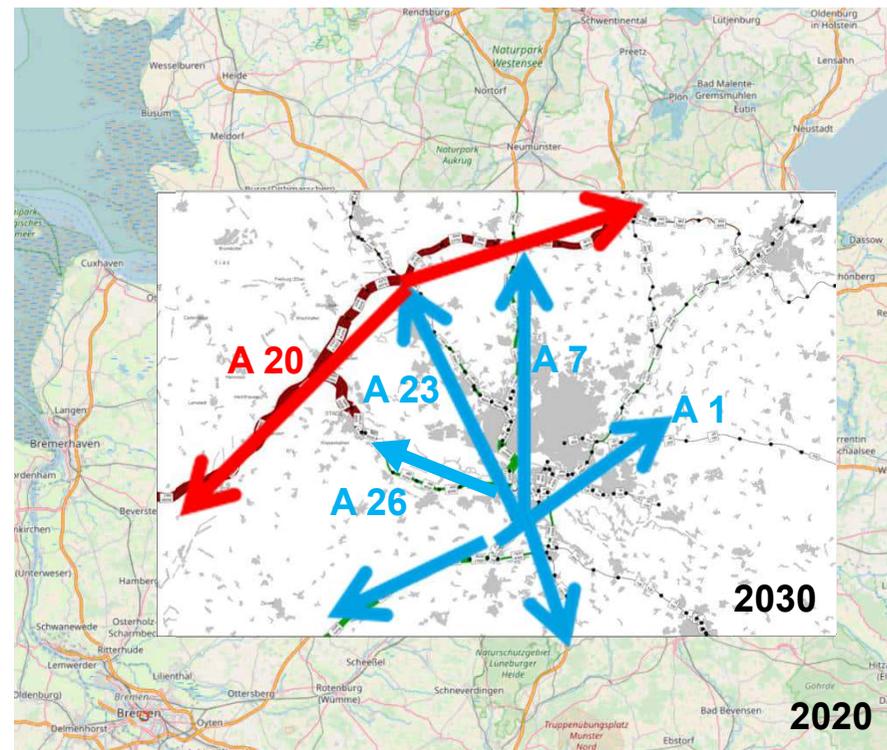
3 Teilabschnitte beklagt (Änderungsverfahren)

3 Teilabschnitte: neue Planfeststellungsverfahren

Bei DEGES 4 Projektteams mit übergeordnetem Umweltmanagement

A 20 Verkehrliche Wirkungen nordwestdeutscher Raum als wesentliches Netzelement

- Verlagerung von Verkehren
 - von A 1 und A 7 auf A 20
- Bündelung von Verkehren
 - von nachgeordneten Straßen auf BAB
- Entlastung Knoten Hamburg (A7/A1)
 - Elbtunnel ~20.000 Kfz/24h
 - Elbbrücken ~3.500 Kfz/24h
- Verknüpfung Gebiete/ Häfen/ Logistik (Elbmarsch NI /SH; Kiel/ Brunsbüttel/ Rostock/ Wismar/ Lübeck/ Hamburg/ Cuxhafen/ Wilhelmshafen/ Bremerhafen)



Abschnitt 3: Wittenborn bis Weede



Fehlerheilung A 20 TS 3 Alternativenprüfung Südraum Bad Segeberg

Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 06.11.2013:

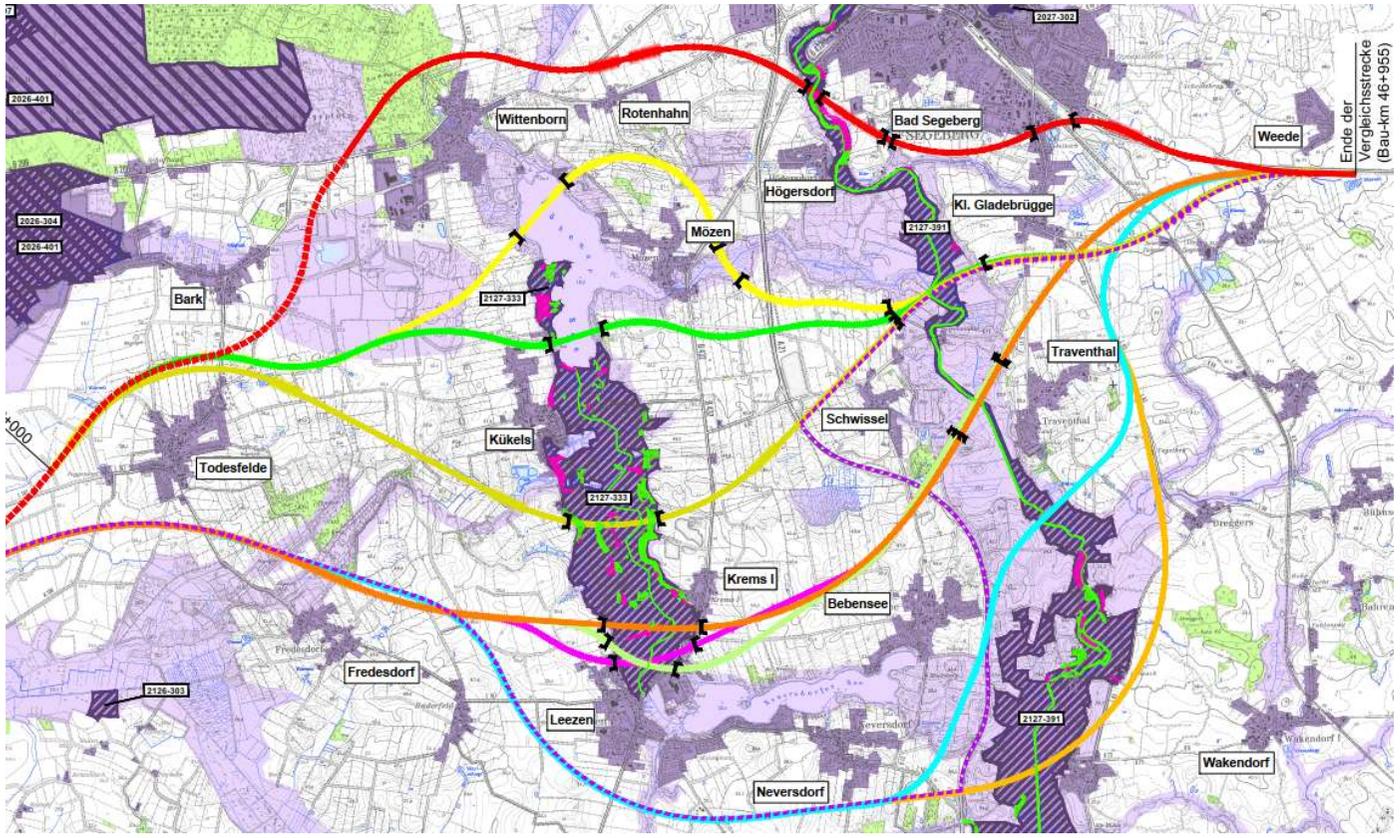
Varianten im Südraum von Bad Segeberg wurden zu vorzeitig verworfen. Im Falle von Beeinträchtigungen prioritärer Lebensraumtypen durch die Planfeststellungstrasse hätte eine vertiefte Untersuchung von Varianten südlich Bad Segebergs erfolgen müssen.

Fragstellung:

Sind Beeinträchtigungen prioritärer Lebensraumtypen im FFH-Gebiet Travetal bzw. ggf. weiterer betroffener prioritärer Lebensraumtypen in FFH-Gebieten durch Alternativen zu vermeiden?

Können Beeinträchtigungen prioritärer Lebensraumtypen durch die Planfeststellungstrasse mittels „Ausführungsalternativen“ weiter gemindert/vermieden werden?

Fehlerheilung Varianten



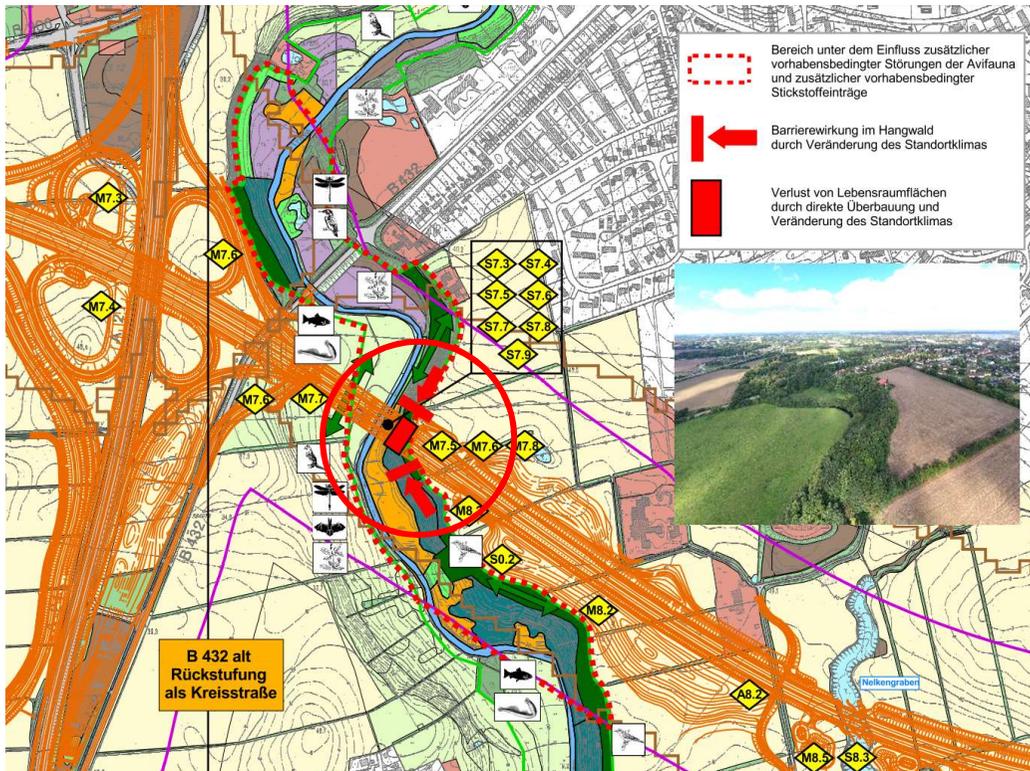
Sonstige Darstellungen

-  Planfeststellungstrasse
-  Westliche Weiterführung

Untersuchte Varianten

-  Variante Süd 1
-  Variante Süd 2
-  Variante Süd 2-1
-  Variante Süd 2-2
-  Variante Süd 3
-  Variante Süd 4
-  Variante A
-  Variante B
-  Variante Südversatz A20/A21/A20

TS 3 Ausgangssituation FFH-VU Travetal (2009/2011)

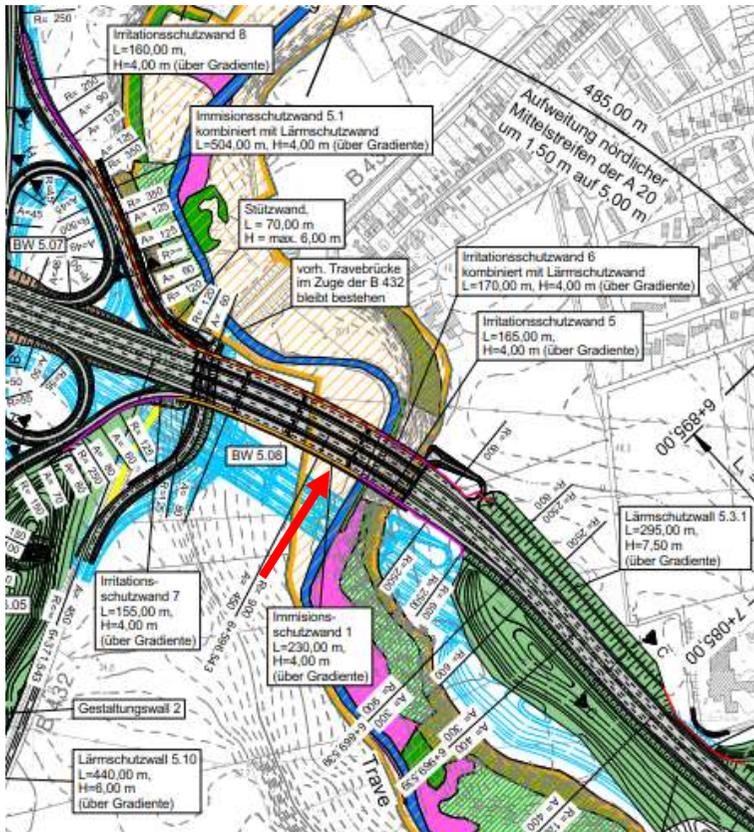


Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchung für das FFH-Gebiets DE 2127-391 „Travetal“

(Stand Planfeststellung):

Die Querung des FFH-Gebiets DE 2127-391 „Travetal“ durch die Vorzugsvariante der A20 löst summarisch erhebliche Beeinträchtigungen der Au- und Hangwald-Komplexe aus (LRT 7220*/91E0* bzw. LRT 9130/9160/9180).

TS 3 Studie zur Optimierung der Travetalquerung



Die Schwere der Beeinträchtigung kann durch die kleinräumige Lageverschiebung der Trasse der A20 deutlich reduziert werden:

- Keine anlagebedingte Überbauung des östlichen Hangwaldkomplexes mit dem dort vorhandenen prioritärem LRT 9180*.
- Die Zerschneidungswirkung der Trasse, bezogen auf die prioritären LRT-Komplexe, nimmt ab.
- Die südlich liegenden prioritären Hangwaldbiotope werden von betriebsbedingten Wirkungen entlastet.

Abschnitt 4: Von der A 7 bis zur B 206 westl. Wittenborn



Länge: 20,6 Kilometer

Anschlüsse/Rastanlagen: 1 AS an die L 79,
1 AK mit der A 7, 1 beidseitige PWC-Anlage

Planfeststellungsbeschluss: 2017 erlassen, 2018 für
nicht vollziehbar erklärt

Fehlerheilung und Planänderung:

1 Fehlerheilungsverfahren zu Artenschutz, FFH-
Verträglichkeit und Wasserrahmenrichtlinie, Antrag
geplant für 2023

Neuer Planfeststellungsbeschluss: 2024

A 20 Bad Segeberg – Verkehrsverlagerung regional

Quelle: SSP Consult – DEGES (2014)



Entlastung

1 Stadtkern Bad Segeberg
(B 206) um 44 % (~13.400 Kfz/24h)

2 3 Ortsdurchfahrt B 206
zwischen Wittenborn und A 7 um 75%
(~9.200 Kfz/24h)

Abschnitt 5: Von der L 114 bis zur A 7



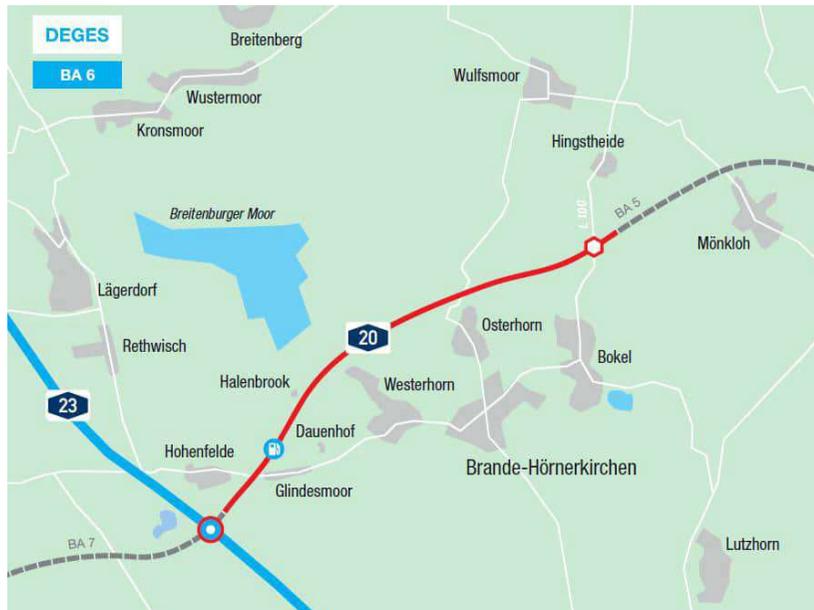
Länge: 13,2 Kilometer

Anschlüsse/Rastanlagen: 1 AS an die B 4

Planfeststellungsverfahren: ruhend seit 2014;
Beantragung eines neuen Verfahrens
vsl. 2. HJ 2024

Planfeststellungsbeschluss: vsl. 2026

Abschnitt 6: A23 bis L 114 nördlich von Bokel



Länge: 9,3 Kilometer

Anschlüsse/Rastanlagen:

- 1 Anschlussstelle (AS) an der L 114
- eine einseitig bewirtschaftete Tank- und Rastanlage in Höhe Hohenfelde

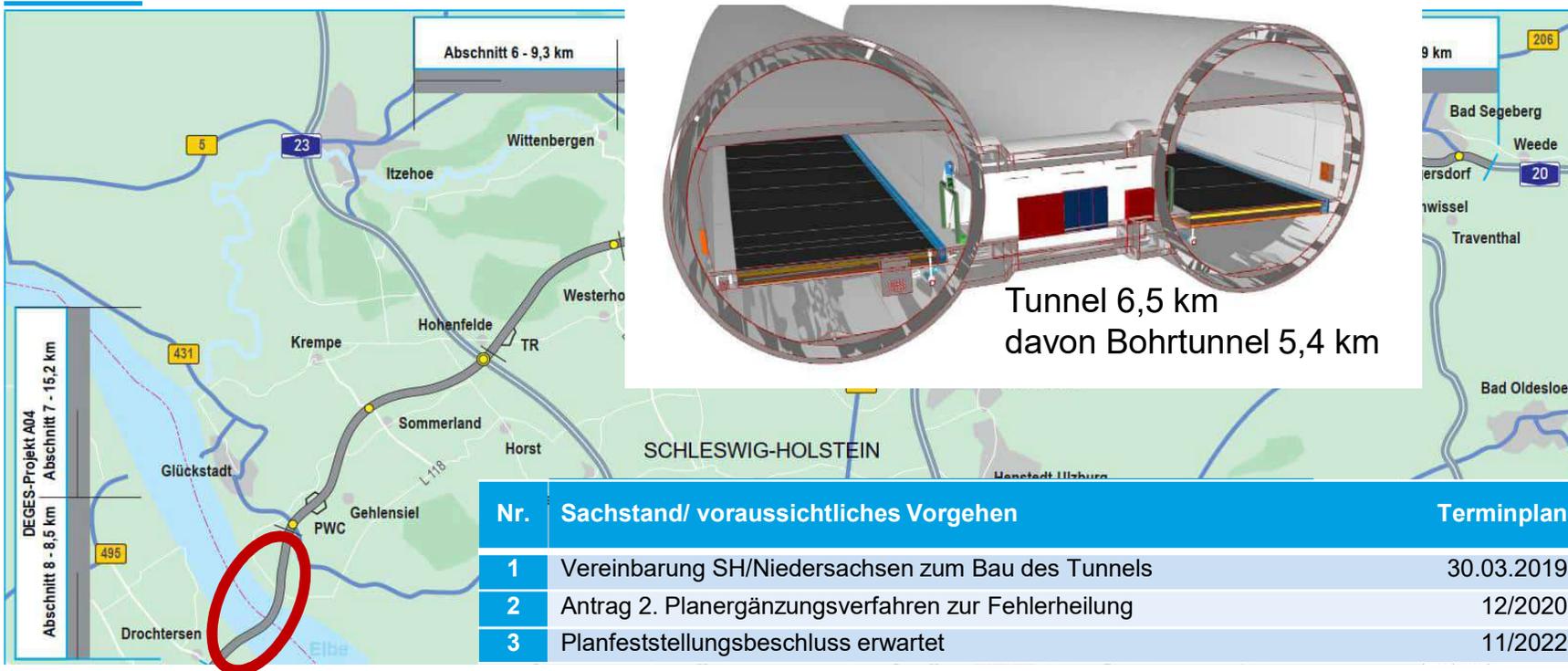
Planfeststellungsverfahren: ruhend seit 2015;
Beantragung eines neuen Verfahrens 2024

Planfeststellungsbeschluss: vsl. 2026

Abschnitt 7: B431 Glückstadt bis A23 Hohenfelde



Abschnitt 8: A26 Drochtersen (NI) inkl. Elbquerung bis B431 Glückstadt



Naturschutzrecht (Natura 2000)

Geänderte Gesetzeslage und Rechtsprechung des EuGH



Extrem hohe Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichtes an die naturschutzfachliche Entscheidungsfindung (verlangt wissenschaftlich fundierte Methodik der Sachverhaltsermittlung und -bewertung)



Versagung der Zulässigkeit eines Vorhabens bei Beeinträchtigung geschützter Gebiete oder Arten (Verbotstatbestände nach § 34 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz)



Verdacht Beeinträchtigung nur ausräumbar, wenn Gegenbeweis unter Berücksichtigung bester wissenschaftlicher Erkenntnisse gelingt



Teilweise unverhältnismäßige Folgen und Kosten
→ zeitliche Verzögerungen

A-/E-Maßnahmen und Vernetzung A 20 SH

Teil- abschnitt	Flächeninanspruchnahme durch BAB (ha) - gesamt -	(davon versiegelte Fläche) (ha)	A-/E-Maß- nahmen (ha)	Anzahl ökolog. Bauwerke
Abschnitt 3	141	(45)	363	13
Abschnitt 4	205	(70)	518	noch offen
Abschnitt 5	128	(38)	363	„ „
Abschnitt 6	85	(30)	192	„ „
Abschnitt 7	179	(40)	476	17
Abschnitt 8	82	(16)	62	1
Summe:	820	(239)	1.974	

Aktuelle Herausforderungen bei Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten

- a) langjährige Vernachlässigung der Infrastruktur mit der Folge eines überproportionalen Sanierungsstaus (Bsp. Autobahnbrücke Rahmede.....),
- b) Hohe Inflation mit weit überdurchschnittlichen Baupreissteigerungen sowie Materialengpässe und labile Lieferketten: möglicherweise zukünftig deutlich weniger Bauprojekte,
- c) Bestehender Fachkräftemangel stellt wesentliche Bremse für Planung und Genehmigung dar,
- d) Schaffung Baurecht für Neubauvorhaben ist formal – besonders im naturschutzrechtlichen Bereich – kaum noch praktikierbar (Vorplanung bis Ende Bauzeit aktuell durchschnittlich 20 Jahre)
- e) Auch in der Zukunft nachhaltige Verkehrsnachfrage auf der Straße, besonders im Schwerverkehr,

Befund: In Deutschland existiert kein Regelungsdefizit, sondern ein erhebliches Umsetzungsproblem

➔ Wir (DEGES) wollen helfen, dieses Umsetzungsproblem für die A 20 zu lösen.

Ansprechpartner

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Zimmerstraße 54
10117 Berlin

Bernd Rothe
Technischer Prokurist
Bereichsleiter
Projekte HH, SH, HB

Telefon 030 20243-404
rothe@deg.es.de