



Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr des
Landes Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 94

24105 Kiel

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1

30159 Hannover

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn
TEL 0228 300-5204 / 5205
FAX 0228 300-975205
BEARBEITET VON Bruno Bidinger / Jutta Zarnoch
Referat S 20
E-MAIL Ref-S20@bmvbw.bund.de
INTERNET www.bmvbw.de

BETREFF **A 20/A 26, Nordwestumfahrung Hamburg von Stade bis Weede (einschließlich des Abschnittes A 26 zwischen Stade und der K 28)
- Linienbestimmung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz**

BEZUG Ihre Schreiben vom 22.03., 02.07., 06.12., 09.12.2004, Az.: VII 416-553.111 A 20 (SH)
Ihre Schreiben vom 22.03., 14.12.2004, Az. 22/31201 – A 20 (NI)
Ihr Schreiben vom 31.03.2005, Az. VII 416 – 553.111 A 20

AZ S 20/40.10.81-0020/44 SH 04

DATUM Bonn, 28.07.2005

Kopie an Mdt.: Stellung		WV:	
EINGEGANGEN			
0 1. AUG. 2005			
Dr. W. Mecklenburg Diplom-Physiker - Rechtsanwalt			
Kopie an Mdt.: Kenntnisn.	Kopie an Mdt.: Zahlung	Kopie an Mdt.: Hilfspr.	zda

Im Benehmen mit Ihrer obersten Landesplanungsbehörde bestimme ich gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz die Linienführung der o. g. Maßnahme, wie sie im anliegenden Übersichtsblatt „rot“ eingetragen ist, mit folgenden Anmerkungen und Maßgaben:

I Elbquerung

Die Bedingungen für die Wahl der Trasse und des Längsschnittes im Bereich der Elbequerung sind im Einvernehmen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung so zu wählen, dass auch künftig die Schifffahrt auf der Elbe und ihre Entwicklung nicht beeinträchtigt werden.



SEITE 2 VON 7

Im Rahmen einer technischen Machbarkeitsstudie sind die Ingenieurbauwerke (Brücken/Tunnel) zu untersuchen und dazustellen. Unter Berücksichtigung einer differenzierten Kostenbetrachtung sowie der Aussagen der FFH-VP sind die verschiedenen Brücken- und Tunnelvarianten gegenüberzustellen und die Entscheidung Brücke oder Tunnel nachvollziehbar darzulegen.

Die Bauwerkslänge sollte bei der weiteren Planung mit dem Ziel einer Verkürzung untersucht werden.

Bei einer Tunnellösung sollte der Querschnitt 26 T aus kostenmäßigen Gründen nicht weiter verfolgt werden, sofern dies auf Grund der Verkehrsbelastung nicht zwingend erforderlich ist. Die abschließende Festlegung des Streckenquerschnitts bleibt der Entwurfsplanung vorbehalten.

II Schwingequerung

Für die Querung der Schwinge, für die im Nachgang zu der im Linienbestimmungsantrag vorgeschlagenen flachen Brücke eine Troglösung vorgelegt wurde, sind beide Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der weiteren Planung und des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen und in die Abwägung einzubeziehen.

III Umweltverträglichkeit

Das BMU hat der Linienführung unter der Voraussetzung zugestimmt, dass bei der weiteren Planung nachfolgende Maßgaben berücksichtigt werden und die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des BNatSchG abgearbeitet werden. Dies gilt insbesondere für die Arten nach Anhang IV FFH-RL, die entsprechend Artikel 12 und 13 i.V.m. Artikel 16 FFH-RL zu berücksichtigen sind.

- Die Planung des neuen Elbetunnels bei Glückstadt erfolgt so, dass die Tunnelausgänge und die Entlüftungen außerhalb des FFH-Gebietes „Elbe bei Glückstadt“ liegen.
- Bei der weiteren Planung ist der Konflikt der „unzerschnittenen verkehrsarmen Räume“ im Abschnitt A 23 - A 7 besonders zu berücksichtigen. Durch konkrete Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung wie optimierte Linienführung und/oder tiergerechte Que-



rungsbauwerke sind Zerschneidungswirkungen zu minimieren und eine hohe Durchlässigkeit für die regional charakteristisch vorkommenden Arten zu erreichen.

- Im Bereich des unzerschnittenen verkehrsarmen Raums (UZVR) südlich von Bad Bramstedt sind alle vorgesehenen Durchlässe, die nicht ausdrücklich zur Erhaltung der ökologischen Durchlässigkeit der Landschaft angelegt werden (z.B. Anlage von Unterführungen für Wirtschaftswege, Querungen von Gräben etc.), so zu optimieren, dass sie als Querungshilfen mit Minimalfunktion zur Erhaltung der ökologischen Durchlässigkeit beitragen können.
- Die vom Gutachter als ausreichend erachtete lichte Weite der Gewässerquerungsbereiche von 18 m, um die Funktionsfähigkeit der Verbundachsen ausreichend zu gewähren, ist in den jeweiligen Einzelfällen zu überprüfen.
- Bei der Festlegung der Lage, der Bemessung und der Gestaltung der Grünbrücken sind die zuständigen Naturschutzfachbehörden des Landes SH einzubeziehen. In der Umgebung der Querungshilfen liegende Flächen sind so zu optimieren, dass sie die Funktion eines zuführenden Korridors übernehmen können. Hierfür sind die für den Naturschutz in SH wesentlichen Zielarten hinzuzuziehen und entsprechende Lenkungsmaßnahmen hierauf anzupassen. Die Erforderlichkeit von Grünbrücken ist in jedem Einzelfall nachzuweisen.
- Bei ebenerdiger Führung der Autobahn sind die Bereiche neben der Autobahn so zu gestalten, dass die Gefahr von Vogelschlag (vor allem für Jungvögel) weitestgehend vermieden wird (z.B. durch rechtzeitige Anpflanzung von entsprechend hohen Gehölzen). Dies ist insbesondere für die in der Brutvogelkartierung untersuchten Gebiete 18 (Kremper Marsch), 13 (Schmalfeld) und 12 (Nördlich Struvenhütten), die direkt von der Trasse gequert werden sowie die Gebiete 14 (Bad Bramstedt Süd), 15 (Föhrden-Barl) und 16 (Offenau-Niederung) von Bedeutung. Gleiches trifft auch für den Fledermausschlag zu.
- Im Bereich Spleth westlich Herzhorn (Nebenverbundkorridor nach BV-SH) ist eine Vergrößerung der lichten Höhe des Bauwerks zu prüfen. Ggf. kommt eine Abstandsvergröße-



rung der Überbauten mit einem Lichtspalt zur Erhaltung der Verbundfunktion des Gewässers und seiner Randbereiche in Betracht. Zur Vermeidung von Vogelschlag und zur Vermeidung von Schallimmissionen sind entsprechende Vorkehrungen zu prüfen.

- Im Bereich des NSG Baggersee Hohenfelde ist die Linienführung so zu optimieren, dass die geplante Linie in möglichst weitem Abstand von dem NSG entlang geführt wird. Erforderlichenfalls sind zur Vermeidung von Vogelschlag und Immissionen entsprechend hohe Anpflanzungen vorzusehen.
- Im Bereich der Kremper Au südlich Westerhorn sind die Abmessungen des Querungsbauwerks zu überprüfen und ggf. an die ökologischen Erfordernisse anzupassen. Es ist eine Vergrößerung des Abstandes zwischen den Überbauten vorzusehen.
- Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Moorkörpers durch Entwässerung sind im Bereich der Hörner Au/Winselmoor und Breitenburger Moor auf der Grundlage von Baugrunduntersuchungen entsprechende Maßnahmen festzulegen.
- Bei den Gewässerquerungen im Bereich der Störbekniederung sowie der zusätzlich mit einer lichten Weite von 18 m geplanten Brücke über den Niederungsbereich ist eine Lichtspalte zwischen den Fahrbahnen zur Erhaltung der Verbundfunktion vorzusehen.
- Für den Fall, dass westlich Mönkloh (Geestkante zwischen Weddelbrook und Mönkloh) zur Erhaltung der Raumdurchlässigkeit für den Rothirsch eine Grünbrücke erforderlich ist, ist diese so zu gestalten, dass Durchlässigkeit des Raumes für die den Raum charakterisierenden Biotope mit ihrer zugehörigen Fauna und Flora und die dort lebenden Groß- und Mittelsäuger erhalten bleibt. Bei der Gestaltung der Grünbrücke ist auch darauf zu achten, dass die umgebende Vogelwelt (vgl. Brutvogelkartierung: Gebiet Nr. 15 – Föhrden-Barl) und ggf. vorkommende Fledermausarten die Grünbrücke als Querungshilfe und Lebensraum nutzen können.
- Es ist zu vermeiden, dass bereits getätigte Maßnahmen der Bachrenaturierung südlich Weddelbrook unterlaufen werden. Im Rahmen der weiteren Planung ist deshalb zu prüfen,



ob nicht eine Aufweitung des vorgesehenen Bauwerks zur Erhaltung der bisherigen, allgemeinen Naturschutzmaßnahmen erforderlich ist.

- Aufgrund der spezifischen Empfindlichkeit der aquatischen Lebensgemeinschaften (v. a. Fluss- und Meerneunaugen) im Bereich Schmalfelder Au (9) - Schmalfelder Au/Buerwischbek (10) sind die in der FFH-VU aufgezeigten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu prüfen. Dies umfasst die Ausgestaltung des Brückenbauwerkes, Vorrichtungen zum Rückhalt von Schweb- und Nährstoffen während der Bauphase sowie einen Verzicht auf den Nachtbaubetrieb während der Wanderungsphase der Flussneunaugen. Die Schmalfelder Au/Buerwischbek (10) soll in diesem Bereich mit einem Bauwerk mit einer lichten Weite von 18 m gequert werden. Aufgrund der Bedeutung der Schmalfelder Au für die Raumdurchlässigkeit ist die lichte Weite der vorgesehenen Brücke sowie für die östlichen Bereiche der Schmalfelder Au eine angemessene Querung zu prüfen. Die Bemessung des Bauwerks sollte sich dabei an der Funktion und der Lage des Verbundkorridors orientieren. Bei der Gestaltung der Querungen ist zu berücksichtigen, dass die Schmalfelder Au als Ausbreitungskorridor für den Fischotter vorgesehen ist und ggf. als Jagdraum von Fledermäusen genutzt wird. Sofern sich Hinweise auf Jagdreviere von Fledermäusen ergeben sollten, ist dies bei der Gestaltung der Bauwerke zu berücksichtigen.
- Es ist zu prüfen, inwieweit durch Vorkehrungen am Bauwerk (bspw. Grünbrücke) zur Vermeidung der Zerschneidung der Barker Heide und Wittenborner Heide der Raumdurchlässigkeit beigetragen werden kann.
- Der Fahrenkruger Moorgraben soll mit einem Durchlass von 12 m Breite und einer lichten Höhe von 3 m überspannt werden. Es ist zu prüfen, ob der Abstand der Fahrbahn zugunsten eines Lichtspalts zu vergrößern ist und ob die geplante lichte Höhe zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Moorgrabens ausreichend ist.
- Im Zuge der technischen Detailplanung auf der Ebene der Entwurfsplanung ist im FFH-Gebiet „Travetal“ durch weitere Optimierung der Trassenparameter zu prüfen, inwieweit die Flächenverluste und insbesondere Beeinträchtigungen der prioritären Lebensraumty-



pen reduziert werden können.

Es sollten auch Aussagen zum Entwicklungspotenzial der voraussichtlich überbauten Grünlandfläche im Bereich des westlichen Brückenwiderlagers getroffen werden. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Grünlandflächen im Schutzgebiet als potenzielle Auenwaldstandorte bezeichnet werden.

- Die Trasse darf nicht näher an das FFH-Gebiet „Wettersystem in der Kolmarer Marsch“ (DE 2222-321) herangerückt werden.
- Für das Teilgebiet „Winselmoor“ (DE 2024-392) ist die Linie in einem Abstand von mindestens 830 m von der Gebietsgrenze zu führen.
- Für das Teilgebiet „Breitenburger und Tütigmoor“ (DE 2024-392) hat die Trasse in einem Abstand von ca. 2,5 km von der Gebietsgrenze zu verlaufen
- Im Bereich des FFH-Gebiets „Barker Heide“ (DE 2026-304) muss die Trasse im Abstand von mindestens 1200 m von der Gebietsgrenze zu verlaufen.
- Es ist in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu überprüfen, ob das Entwicklungsziel „Brutgebiet für den Ziegenmelker“ im SPA „Barker und Wittenborner Heide“ (DE 2026-401) unter Berücksichtigung der forstlichen Nutzung weiterhin noch realistisch ist.

IV. Abstufung

Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der A 20 vom neuen AK A 20/A 7 bis zur A 20 westlich des AK Bad Segeberg verliert die parallel verlaufende B 206 zwischen der AS Bad Bramstedt (A 7) und der verlegten B 432 in Bad Segeberg ihre Funktion als Straße des weiträumigen Verkehrs und ist in eine sich nach Landesrecht ergebende Straßenklasse abzustufen bzw. zu entwiden.

Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der A 20 von der neuen AS südlich von Bad Bram-



SEITE 7 VON 7

stedt (B 4) bis zum neuen AK A 20/A 7 und der Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der Ortsumgebung Bad Bramstedt verliert die B 206 zwischen der L 114 in Bad Bramstedt und der AS Bad Bramstedt ihre Funktion als Straße des weiträumigen Verkehrs und ist in eine sich nach Landesrecht ergebende Straßenklasse abzustufen bzw. zu entwidmen.

Zu den angesprochenen Abstufungen bitte ich bis zur Vorlage des RE-Entwurfes um Vorlage entsprechender Erklärungen bzw. Vereinbarungen.

In den nachfolgenden Phasen der Projektplanung ist das vorgeschlagene Umstufungskonzept für die von den Auswirkungen der neuen A 20 berührten Bundesstraßen und Straßen nach Landesrecht in Abhängigkeit von der Planreife der jeweiligen Verkehrseinheiten fortzuentwickeln und zwischen Bund und Land abzustimmen. Dies gilt gleichermaßen für die abschließende Festlegung der Anschlussstelle A 20/L 79 südlich Hartenholm, deren Notwendigkeit im Hinblick auf die Fernverkehrsrelevanz ergänzend zu begründen ist. Ansonsten wird dem Anschlussstellenkonzept zugestimmt.

Im Auftrag
Wolfgang Hahn

Anlage: 1