

14. Mai 2002

Landesregierung beschließt nordwestliche A 20-Linie

**Rohwer: „Ein weiterer Meilenstein für die Verkehrsanbindung
Schleswig-Holsteins und die Entwicklung der Westküstenregion“**

Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr
des Landes
Schleswig-Holstein

Sperrfrist: 14.5., 14 Uhr

Die Landesregierung hat heute (14.5.) die von ihr präferierte Linienführung für die künftige Bundesautobahn A 20 von Bad Segeberg in Richtung Westen beschlossen. Danach wird die A 20 die A 7 bei Bad Bramstedt kreuzen und die Elbe rund sechs Kilometer südlich von Glückstadt queren. Die alternativen Trassen über Elmshorn und Pagensand bzw. Pinneberg und die Haseldorfer Marsch wurden damit vom Kabinett verworfen. „Die nordwestliche Variante bietet eine optimale Anbindung für die gesamte Westküstenregion, hat eine gute Entlastungsfunktion für die Metropolregion Hamburg und bietet die günstigsten Chancen für eine Privatfinanzierung der Elbquerung“, begründete Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer die Kabinettsentscheidung.

Dieser Linienvorschlag erfolge im Einvernehmen mit den Nachbarländern Niedersachsen und Hamburg. „Damit legt Norddeutschland der Bundesregierung ein klares und einheitliches Votum für den Verlauf der A 20 vor“, betonte Rohwer. Die endgültige Linienführung wird der Bund im kommenden Jahr formell festlegen.

Die Entscheidung für die nordwestliche Variante mit einem Elbtunnel bei Glückstadt beruht auf der Abwägung umfassender Gutachten. Geprüft wurden unter anderem verkehrliche und städtebauliche Wirkungen, Umweltverträglichkeit, Effekte auf die Raumstruktur, Wirtschaftlichkeit und private Finanzierbarkeit. Die gefundene Vorzugsvariante stelle insgesamt den bestmöglichen Kompromiss dar, so Rohwer: Für den nun vorgeschlagenen nordwestlichen Verlauf mit der Querung bei Glückstadt sprächen insbesondere die günstigen Wirkungen auf die Raumstruktur, die verbesserte verkehrliche Anbindung der strukturschwächeren Westküstenregion, der Verlauf außerhalb von Siedlungsschwerpunkten sowie die hier besonders günstigen Möglichkeiten für eine private Tunnelfinanzierung.

„Mit dieser Variante wird die A 20 von der Ostseeautobahn zu einer echten Nord-Ostseeautobahn“, sagte Rohwer. Die Küstenregion im Westen werde entscheidend profitieren: Wer etwa mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h von Heide nach Bremen fahren wolle, brauche künftig nur noch anderthalb Stunden. Dies ergebe ge-

genüber der Fahrt über Hamburg eine Ersparnis von knapp 20 Prozent der Fahrzeit, in der Hauptverkehrszeit spare man sogar 50 Prozent. Neben dem gesamten südlichen Schleswig-Holstein und der Metropolregion Hamburg würden insbesondere die Wirtschaftsregionen um Brunsbüttel, Itzehoe und Husum durch die A 20 einen Entwicklungsschub erfahren, unterstrich Rohwer.

Bis 2011 soll die A 20, die auf schleswig-holsteinischen Gebiet rund 110 Kilometer lang sein wird, von Lübeck bis zur Elbe durchgehend befahrbar sein. Die neue Autobahn sei ein Quantensprung für die Verkehrsinfrastruktur Norddeutschlands und ein wichtiger Meilenstein für die Wirtschaft in Schleswig-Holstein, so Minister Rohwer weiter: „Das Land wird optimal an das internationale Fernverkehrsnetz angeschlossen. Die A 20 bringt uns handfeste Standortvorteile für Unternehmen und damit mehr Arbeitsplätze.“ In östliche Richtung biete die „Via Baltica“ über Mecklenburg-Vorpommern eine direkte Anbindung an die künftigen EU-Beitrittsländer im dynamisch wachsenden Wirtschaftsraum Ostsee. „Zugleich erhalten wir mit der A 20 einen weiteren verkehrlichen Zugang zu wichtigen Handelspartnern wie den Niederlanden und Frankreich.“ Dieser Zugang werde angesichts der massiven Zunahme des Individual- und Güterverkehrs auf der Straße und der Überlastung des Knotenpunktes Hamburg besonders notwendig, so Rohwer.

Nach der formalen Linienbestimmung der Gesamtstrecke durch den Bund im Jahr 2003 folgen zwischen der Elbe und Bad Segeberg die parzellenscharfen Entwurfsplanungen für die A 20-Strecke und die Planfeststellungsverfahren. Nach der abgeschlossenen Planfeststellung wird der Baubeginn für die Jahre 2007 bzw. 2008 erwartet. Die Kosten für den Bau und den Grunderwerb auf der Strecke von Bad Segeberg bis zur A 26 in Niedersachsen werden auf 924 Mio. Euro geschätzt, davon rund 390 Mio. Euro für den Tunnel. Ein Großteil der Kosten für den künftigen Elbtunnel soll durch private Investoren getragen und durch eine Maut finanziert werden. Diese weitgehend private Tunnelfinanzierung sei entscheidend, um das Projekt so schnell wie möglich realisieren zu können, erklärte Rohwer, der sich auch weiterhin für ein transparentes Planungsverfahren einsetzen will. Die Planungsunterlagen werden im Herbst in den Kommunen ausgelegt.

Hinweis an die Redaktionen: Aktuelle Hintergrundinformationen, Kurzfassungen der Gutachten und Kartenmaterial zur A 20 sind im Internet unter www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de (Schaltfläche „A 20“) abrufbar.

Verantwortlich für diesen Presstext:

Christa Häckel, Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel, Tel: 0431/988-4420

Fax: 0431/988-4705, E-Mail: pressestelle@wimi.landsh.de

Presseinformationen der Landesregierung finden Sie aktuell

und archiviert im Internet unter: <http://www.landesregierung.schleswig-holstein.de> oder unter <http://www.mwtv.schleswig-holstein.de>.

Inhalt	Seite
1. Bedeutung der A 20 - Nord-West-Umfahrung Hamburg	3
2. Planungsauftrag / Planungsablauf	3
3. Machbarkeitsstudie	6
4. Wesentliche Kennwerte der untersuchten Varianten	6
5. Ergebnisse der einzelnen Fachbeiträge zur Gesamtabwägung im Rahmen dieser Voruntersuchung	7
5.1 Umweltverträglichkeitsstudie	7
5.1.1 Raumanalyse	7
5.1.2 Vorzugsvariante aus UVS-Sicht für Schleswig-Holstein	8
5.1.3 Ergebnis des länderübergreifenden Variantenvergleiches	9
5.2 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 19c BNatSchG (NATURA 2000)	10
5.3 Städtebau	12
5.4 Raumstruktur	13
5.5 Agrarstruktur	14
5.6 Verkehr	15
5.7 Gesamtwirtschaftlichkeit	18
5.8 Privatfinanzierung	18
6. Gesamtplanerische Abwägung	19
7. Weiteres Verfahren	21

1. Bedeutung der A 20 - Nord-West-Umfahrung Hamburg

Die A 20 ist Teil der Transeuropäischen Netze. Sie soll der Abwicklung überregionaler - insbesondere nordeuropäischer und nordosteuropäischer - Verkehrsströme dienen. Vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Dynamik in Skandinavien, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Nord-Süd-Relation nach Fertigstellung der Tunnel- und Brückenbauten in Dänemark mit sich bringt, und der positiven Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung in Norddeutschland wird die A 20 in hohem Maße zur Bewältigung der zu erwartenden Verkehrsprobleme beitragen. Die Nordwestumfahrung Hamburg setzt die Ostseeautobahn nach Westen hin fort. Sie entlastet mit ihrer Elbquerung die Metropolregion Hamburg von einem Teil des weiträumigen Nord-Südverkehrs aus Skandinavien über Jütland und das nördliche Schleswig-Holstein nach Süden und Westen, insbesondere auch den Elbtunnel im Zuge der A 7 unter Einschluss der zur Zeit im Bau befindlichen 4. Elbtunnelröhre. Daneben bindet die A 20 die Räume im nördlichen Niedersachsen und im südwestlichen Schleswig-Holstein an die Fernverkehrsachsen in die nordöstlichen und südlichen Zentren der Europäischen Union leistungsfähig an und ist deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit der strukturschwachen Regionen von großer Bedeutung. Durch die feste Unterelbequerung werden sich Möglichkeiten einer verbesserten Kooperation in Norddeutschland eröffnen. Dies wird insgesamt zur Stärkung der Region im zunehmenden europäischen Wettbewerb beitragen.

2. Planungsauftrag / Planungsablauf

Die Bundesautobahn A 20 von der A 1 bei Zeven über Stade und Bad Segeberg bis zur A 1 südwestlich Lübeck ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen¹ im vordringlichen Bedarf ausgewiesen.

Der Straßenplanung kommt die Aufgabe zu, eine verkehrlich, technisch und wirtschaftlich vertretbare Lösung für das Vorhaben zu entwickeln. Dabei sind die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung angemessen zu berücksichtigen und die Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten.

Die Planung von Bundesfernstraßen durchläuft generell drei Stufen: Bedarfsplanung, Linienbestimmung und Planfeststellung. Dabei nimmt die Maßstabsebene, d.h. der Tiefgang der Untersuchungen, mit jeder Planungsebene zu. Die Umweltverträglichkeit eines Straßenbauvorhabens ist entsprechend dem Bearbeitungsstand in allen Planungsschritten zu prüfen.

- Die Bedarfsplanung ist Netzplanung. Die Feststellung des Bedarfs erfolgt per Gesetz (Fernstraßenausbaugesetz); sie ist für die nachfolgenden Planungsstufen (Linienbestimmung, Planfeststellung) verbindlich.
- Die Linienbestimmung gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) legt die Anfangs- und Endpunkte sowie den grundsätzlichen Verlauf der Trasse fest. Aus der Schar der Planungsvarianten, die sich aufgrund der Voruntersuchung zur Linienfindung ergeben, wird nach Abwägung aller betroffenen öffentlichen Belange die Linie bestimmt, die der weiteren Planung zugrunde zu legen ist. Die Entscheidung über die Linienführung von Bundesfernstraßen trifft das Bundesverkehrsministerium.
- Im Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG) sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Die Planfeststellung erfolgt in verkehrswirksamen Teilabschnitten der bestimmten Linie. Erst die Entwurfsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren legen den genauen

¹ Viertes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG)
Bundesgesetzblatt, Teil I, 1993 (1877).

Verlauf des Straßenabschnitts – einschließlich der zu erwerbenden Grundstücke – bis in die Einzelheiten („parzellenscharf“) fest.

Der generelle Planungsablauf mit den wesentlichen Planungsschritten der A 20 ist schematisch in der Abbildung 1 dargestellt.

Die Planung des Abschnittes der A 20 zwischen der A 1 in Niedersachsen und der A 21 bei Bad Segeberg erfolgte länderübergreifend in enger Abstimmung zwischen niedersächsischer und schleswig-holsteinischer Straßenbauverwaltung. Dabei wurden das Bundesverkehrsministerium und die Freie und Hansestadt Hamburg einbezogen. Diese Zusammenarbeit wird insbesondere bei der Entwurfsplanung des länderübergreifenden Abschnittes intensiviert.

Die Planung der A 20 befindet sich derzeit im Stadium der Voruntersuchung zur Linienfindung (siehe Abbildung 1). Konkret bedeutet dies, dass in drei Haupttrassenkorridoren mögliche Linienführungen, die vorrangig unter Umweltgesichtspunkten und unter Beachtung der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten entwickelt wurden, hinsichtlich der planungsrelevanten Belange bewertet werden. Sinn dieser Planungsstufe ist es, die Linienführung mit den insgesamt geringsten Beeinträchtigungen für die Umwelt (bezogen auf die im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter: (Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Boden, Klima und Luft, Landschaftsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter) zu ermitteln.

Der Untersuchungsraum in Schleswig-Holstein umfasste eine Größe von etwa 57.000 ha. In diesem Raum liegen rd. 90 Städte und Gemeinden. Die Umweltverträglichkeitsstudie und das Ergebnis der Gesamtabwägung sollen in Schleswig-Holstein entsprechend § 15 UVPG voraussichtlich im Herbst 2002 öffentlich zur Stellungnahme ausgelegt werden. Nach Auswertung der Stellungnahmen erfolgt der Linienvorschlag (Vorzugsvariante) an das Bundesverkehrsministerium im Benehmen mit der Landesplanung.

Auf dieser Grundlage folgen dann das eigentliche Linienbestimmungsverfahren und die weiteren Planungsschritte. Konkrete Betroffenheiten der Bürgerinnen und Bürger lassen sich erst bei der Entwurfsaufstellung erkennen. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann im Planfeststellungsverfahren Einwendungen erheben. Die abschließende Entscheidung hierüber obliegt dann der Planfeststellungsbehörde. Gegen den Planfeststellungsbeschluss ist der Rechtsweg zum Oberverwaltungsgericht gegeben.

Anschließend erfolgt der Bau der A 20. Der Zeitplan sieht vor, dass die gesamte A 20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet einschließlich der Elbequerung bis zum Jahre 2011 fertig gestellt sein soll.

Die Planung wurde bisher und wird auch weiterhin im Dialog mit der betroffenen Region durchgeführt. Die betroffenen Städte und Gemeinden, die Verbände und Bürgerinitiativen wurden mehrfach über den Planungsstand unterrichtet und haben –wie auch andere Beteiligte– ihre Vorstellungen und Einwendungen zur geplanten Baumaßnahme vorgebracht.

Am 21., 22. und 26. Februar 2002 hatte Minister Dr. Rohwer in den drei betroffenen Kreisen über erste vorläufige Ergebnisse der noch laufenden umfangreichen Untersuchungen informiert.

Die Projektgruppe hat im Lichte der vorliegenden Untersuchungsergebnisse eine Gesamtabwägung aller planungsrelevanten Belange durchgeführt. Dabei wurden die Ergebnisse der einzelnen Fachbeiträge zu einer Gesamtpräferenz unter Einbeziehung der entsprechenden Ergebnisse aus Niedersachsen zusammengeführt. Auf dieser Grundlage hat die Landesregierung in Abstimmung mit Niedersachsen, Hamburg und dem Bundesverkehrsministerium am 14. Mai 2002 ein Votum zur Linienführung der A 20 abgegeben.

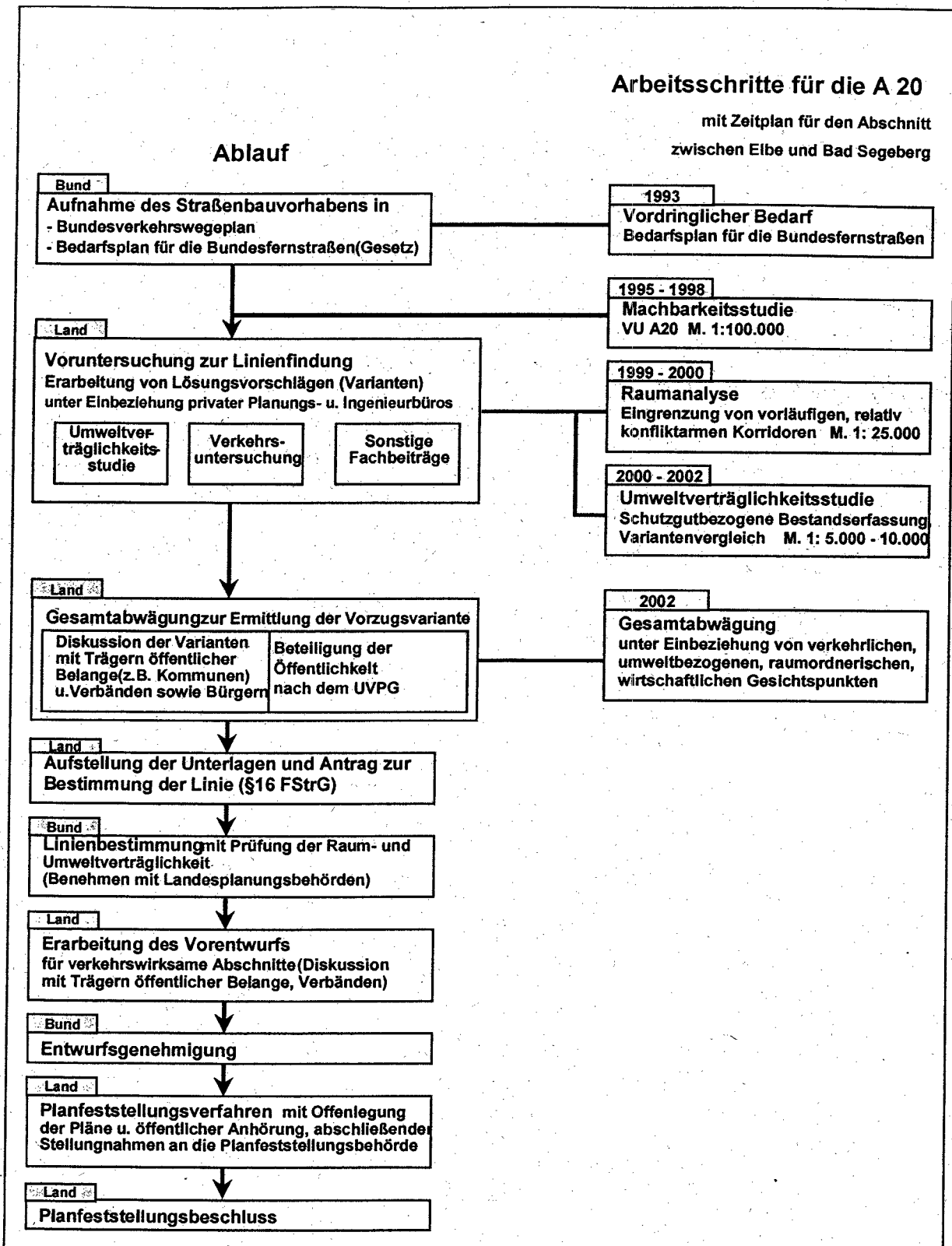


Abbildung 1: Schematische Darstellung des Planungsablaufs

3. Machbarkeitsstudie

Im April 1995 hat der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein im Vorfeld der Überlegungen für die A 20 eine Machbarkeitsstudie (VU A 20)² in Auftrag gegeben, die unter Federführung des Landes gemeinsam mit dem Bundesminister für Verkehr, dem Land Niedersachsen und der Freien und Hansestadt Hamburg administrativ begleitet wurde. Im Februar 1998 sind die Ergebnisse durch die Gutachter vorgelegt worden. Sie wurden den Kommunen, Wirtschaftsorganisationen, Gewerkschaften und Verbänden vorgestellt und ergebnisoffen diskutiert.

Durch die Eingrenzung von Bereichen potenzieller Trassenkorridore sollten in der Machbarkeitsstudie – noch vor Aufnahme der detaillierten Untersuchungen zum Linienbestimmungsverfahren – geeignete Trassen ermittelt werden, die alle relevanten verkehrlichen, raumordnerischen, ökologischen, städtebaulichen und ökonomischen Belange berücksichtigen. Generelles Ergebnis der Machbarkeitsstudie war, dass die Nord-West-Umfahrung Hamburg gesamtwirtschaftlich hochprofitabel und ohne erkennbare Umweltrisiken machbar ist.

4. Wesentliche Kennwerte der untersuchten Varianten

Die A 20 soll sicher und funktionsgerecht gebaut werden. Hierzu müssen die nach dem Stand der Technik geltenden Mindestparameter an die Streckengeometrie eingehalten werden.

Die straßenplanerische Bearbeitung der Planung erfolgte durch das Ingenieurbüro Lomb, Hamburg. Der Planung der A 20 als Fernstraße liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h zu Grunde. Die im Lage- und Höhenplan einzuhaltenden Entwurfsparameter ergeben sich aus den fahrdynamischen Erfordernissen der Entwurfsgeschwindigkeit.

Gemäß den Vorgaben des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen wird die A 20 als vierstreifige Autobahn geplant. Dabei wird der Regelquerschnitt RQ 29,5 vorgesehen, bei dem in jeder Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen von je 3,75 m Breite und ein Standstreifen zur Verfügung stehen.

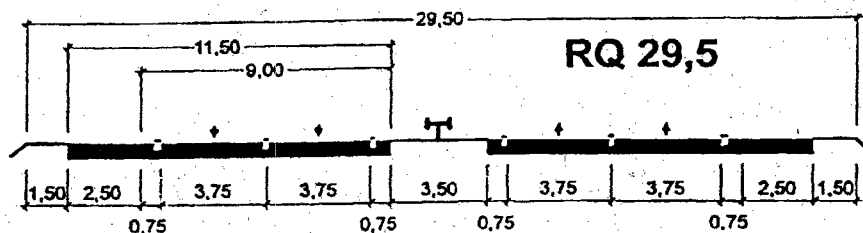


Abbildung 2: Regelquerschnitt der A 20

In der parzellenscharfen Entwurfsbearbeitung wird die Planung der A 20 weiter optimiert. Dabei wird u. a. auch geprüft werden, in wie weit die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (z. B. im Bereich des ökologisch empfindlichen Abschnittes im Segeberger Forst) durch eine Reduzierung des Autobahnquerschnittes zu minimieren sind.

² Gutachtergruppe A 20 (Federführung und Projektleitung bei Steierwald Schönharting und Partner GmbH), „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung – Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg,“

1 Schlussbericht, Februar 1998.

In den Tunnelabschnitten wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nach den einschlägigen straßenbaulichen Richtlinien der Querschnitt grundsätzlich reduziert. Die Ausstattung des Tunnels, inklusive der sicherheitstechnischen Einrichtungen, ist in den folgenden Planungsschritten, insbesondere beim Bauwerksentwurf auszuarbeiten. In der Voruntersuchung zur Linienfindung und im Linienbestimmungsverfahren ist entsprechend dem Planungsmaßstab die Ausstattung des Tunnelbauwerkes in den Kostenansätzen enthalten.

Wegen der besonderen landschaftsökologischen Bedeutung des Elbvorlandes (EU-Vogelschutzgebiete) waren lange Tunnelvarianten zu entwickeln. In der Gesamtabwägung wurden für alle einbezogenen Elbquerungen die Langtunnel mit folgenden Längen und Kosten berücksichtigt:

Querungsstelle		Gesamtbauwerkslänge incl. Trogstrecken	Baukosten (Bruttokosten)
I	Drochtersen - Kollmar	5.989 m	389 Mio EUR
II	Abbenfleth - Seestermühe	5.898 m	383 Mio. EUR
III	Grünendeich - Hetlingen (Gelenk h) (Varianten III.30, III.31) ¹	8.455 m	549 Mio. EUR
	Grünendeich - Hetlingen (Gelenk k) (Varianten III.32, III.33, III.34) ¹	8.390 m	545 Mio. EUR
¹ NATURA 2000 verträgliche Tunnellänge zur Unterfahrung der Rast- und Nahrungsbiotope in der Haseldorfer Marsch			

5. Ergebnisse der einzelnen Fachbeiträge zur Gesamtabwägung im Rahmen dieser Voruntersuchung

Alle Trassenvarianten wurden unter verschiedenen Gesichtspunkten untersucht, bewertet und miteinander verglichen. Die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen werden im Folgenden dargestellt.

5.1 Umweltverträglichkeitsstudie

5.1.1 Raumanalyse

Der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) umfasst die in der Machbarkeitsstudie eingegrenzten Bereiche zur Suche möglicher potenzieller Trassenkorridore, die auf der Grundlage umweltrelevanter und städtebaulicher Raumwiderstände (Bearbeitungsmaßstab 1:100.000) ermittelt wurden. Darüber hinaus gehende Trassenverläufe wurden in der Machbarkeitsstudie durch die naturräumliche Abgrenzung des Planungsraumes - Umwelt und Städtebau - und die ökologische und siedlungsstrukturelle Raumanalyse der VU A 20 bereits ausgeschlossen. Die Größe des Untersuchungsraumes erforderte eine zweistufige Vorgehensweise in der UVS. In einer ersten Stufe der UVS (UVS Stufe I) - Raumanalyse - wurden die Raumwiderstände des Untersuchungsraumes ermittelt. Ergebnis dieser Stufe sind „relativ konfliktarme Trassenkorridore“, außerhalb derer Trassenverläufe als ökologisch und siedlungsstrukturell nachteiliger eingestuft wurden. Die Raumanalyse - UVS Stufe I - wurde von der Planungsgruppe Ökologie und Umwelt, Hannover erarbeitet und im Januar 2001 abschließend vorgelegt.

Die relativ konfliktarmen Korridore wurden in der vertiefenden Raumanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II detaillierter untersucht. Dabei wurden neben einer ausführlichen Auswertung vorhandener Daten umfangreiche Untersuchungen und Kartierungen vor Ort durchgeführt. Die vertiefende Raumanalyse war Basis der interdisziplinären Entwicklung der zu vergleichenden Trassenführungen (Varianten). Die UVS Stufe II wurde von der Arbeitsgemeinschaft Kortemeier&Brokmann, Herford und Trüper, Gondesens, Partner, Lübeck bearbeitet. Sie besteht aus vertiefender Raumanalyse, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich.

Im nächsten Schritt wurden die Auswirkungen der Varianten auf die Schutzgüter (Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) prognostiziert. Auf dieser Grundlage wurden die Varianten aus Umweltsicht miteinander verglichen.

Auf Grund der Vielzahl der Varianten erfolgte der Vergleich in mehreren Stufen (Vorvergleich, Zwischenvergleich, Hauptvergleich). Die in der UVS ermittelten Hauptvarianten sind in der Abbildung 3 dargestellt.

5.1.2 Vorzugsvariante aus UVS-Sicht für Schleswig-Holstein

Die Variante mit den geringsten Auswirkungen auf die Umwelt durch das geplante Vorhaben A 20 für Schleswig-Holstein entspricht Variante I.10 (von Elbquerung I ausgehend). Der Verlauf ist nachfolgend beschrieben:

Elbquerung I (Glückstadt); nördlich Herzhorn, weiter zwischen Süderau und Sommerland, Querung der A 23, weiter westlich Westerhorn und Osterhorn, nördlich Mönkloh, südlich Bad Bramstedt (Berücksichtigung des FFH-Gebietes Osterau), Querung der A 7, weiter nördlich Schmalfeld und südlich des Segeberger Forstes, zwischen Bark und Todesfelde bis nördlich von Wittenborn mit Anschluss bei Bad Segeberg.

Ausschlaggebend sind die geringsten zu erwartenden Beeinträchtigungen gegenüber den anderen drei Hauptvarianten hinsichtlich der Schutzgüter Mensch mit seinem Wohn- und Erholungsraum (deutliche Vorteile, geringste Beeinträchtigung von Siedlungsräumen), Pflanzen (geringste Beeinträchtigung von schützenswerten Lebensräumen und Schutzgebieten), Landschaft sowie der Kultur- und Sachgüter.

In der weiteren Abfolge haben die Gutachter für die Variante III.34 (von Elbquerung III ausgehend) mit Verlauf nördlich Pinneberg, Querung der A 23, nördliche Umfahrung von Hemdingen, Versatz auf der A 7 und südlich des Segeberger Forstes die Variante mit den nächst stärkeren Umweltauswirkungen ermittelt. Hier sind es vor allem die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaft und Kultur- und Sachgüter, die gering beeinträchtigt werden.

Der Verlauf über Elbquerung II mit der Variante II.20 ist wiederum gegenüber Variante III.34 mit stärkeren Umweltauswirkungen verbunden, die sich im Wesentlichen auf die Schutzgüter Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft beziehen.

Die stärksten Umweltauswirkungen ergeben sich mit der Variante III.30, die zugleich die längste Trassenführung in der Marsch und die längste Trassenführung im Land Schleswig-Holstein insgesamt darstellt.

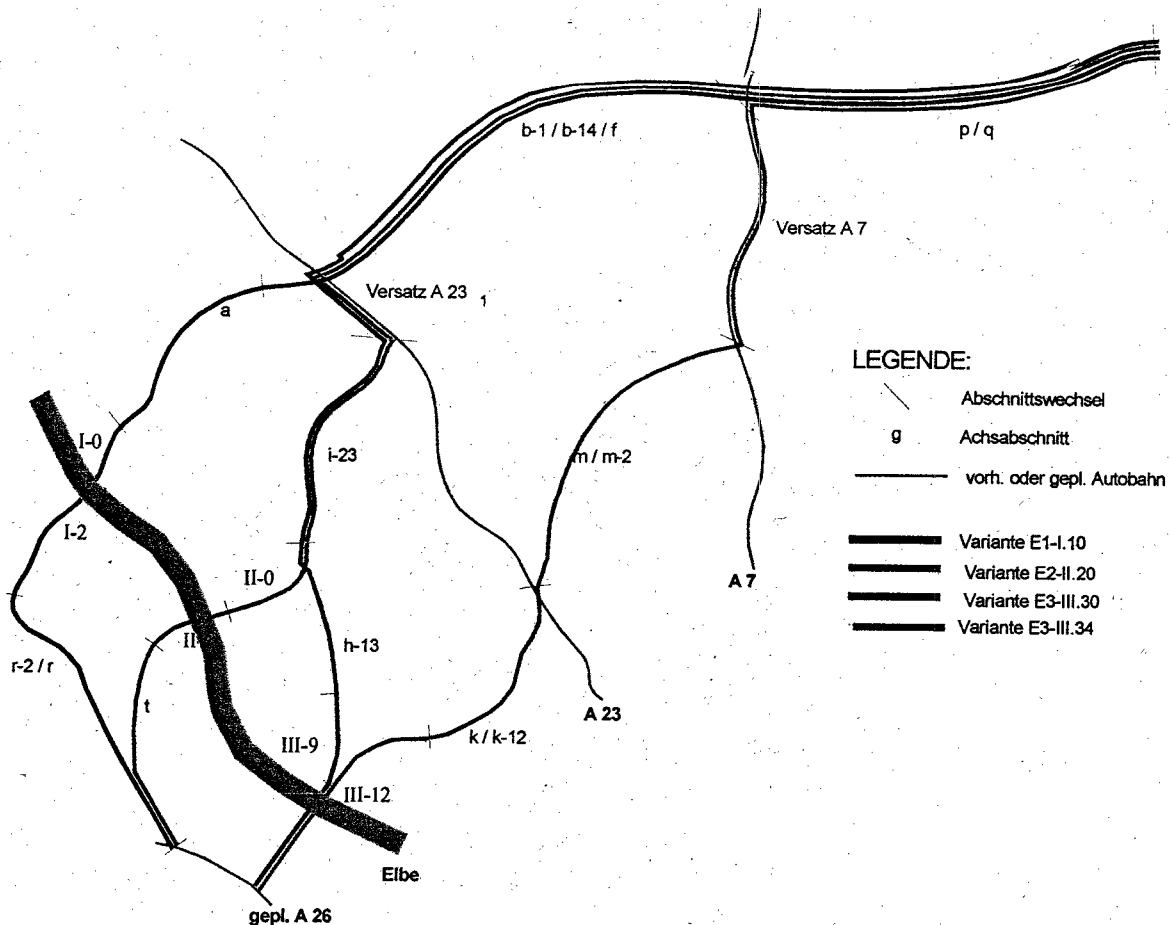


Abbildung 3: Schematischer Verlauf der Hauptvarianten von der A 26 südöstlich Stade bis Bad Segeberg

5.1.3 Ergebnis des länderübergreifenden Variantenvergleiches

Eine Anbindung der Hauptvarianten Schleswig-Holstein an die Hauptvarianten Niedersachsen erfordert eine elbparallele Trassierung der A 20 von der A 26 südöstlich Stade bis zu den drei Elbquerungsbereichen auf niedersächsischem Gebiet (Hauptvarianten im niedersächsischen elbparallelen Korridor: E1 bis E3).

Die länderübergreifende Vorzugsvariante mit den geringsten zu erwartenden Umweltauswirkungen auf dem Gebiet von Schleswig-Holstein und Niedersachsen entspricht der Variante E3-III.34. Der Verlauf ist nachfolgend beschrieben:

Anschluss an die geplante A 26 im Zuge der Variante III.34, Elbquerung mit sehr langem Tunnel (8.400 m) bei Grünendeich/Hetlingen, weiterer Verlauf nördlich Holm, nördlich Pinneberg, Querung der A 23 bei Kummerfeld, nördliche Umfahrung von Hemdingen, Versatz auf der A 7 und weiter südlich des Segeberger Forstes bis an die geplante Anschlussstelle bei Bad Segeberg.

Die Vorteilsbildung verschiebt sich damit zugunsten der südlichen Trassenführung (Hauptvariante E3-III.34) über die Querungsstelle III bei Hetlingen (Grünendeich/Hetlingen) gegenüber der Vorzugsvariante für Land Schleswig-Holstein I.10 über die Querungsstelle I bei Glückstadt (Drochtersen – Steindeich).

Die ermittelte länderübergreifende Vorzugsvariante E3-III.34 ist in der Abbildung 3 dargestellt.

Begründung:

Eine Trassenführung über die südliche Elbquerung und den südlichen Korridor in Schleswig-Holstein zeichnet sich durch eine kürzere Trassenlänge und bedingt durch den Versatz auf der A 7 eine um rd. 15 bis 20 km kürzere Neubaulänge aus.

Mit der wesentlich geringeren Flächeninanspruchnahme ergeben sich deutliche Vorteile für die Schutzgüter Boden und Wasser.

Aufgrund der kurzen Trassenführung im Bereich der Marsch und der damit geringeren Betroffenheit kulturhistorisch bedeutsamer Elemente und historischer Siedlungsformen weist diese Variante auch beim Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter die geringsten Betroffenheiten auf. Die Trasse meidet zudem großflächig unzerschnittene verkehrsarme Räume und wird daher auch beim Schutzgut Landschaft positiv bewertet.

Vorteile ergeben sich ebenfalls für Klima und Luft, da bedeutende Gebiete für die Kaltluftentstehung durch die Trassenvariante gemieden werden.

In der Reihung der untersuchten Varianten schneidet die Variante E1-I.10, mit Verlauf über die nördliche Elbquerungsstelle und weitere Trassierung im nördlichen Korridor als zweitbeste ab. Diese Variante stellt zwar die Variante mit der längsten Trassenführung und der längsten Neubaustrecke dar; dennoch hat sie Vorteile durch die geringeren Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch mit seinen Teilschutzgütern Wohnen und Erholen, da Siedlungen, siedlungsnaher Freiräume und Erholungsflächen, in geringerem Maße als bei Variante E3-III.34 (Siedlungsbereich Pinneberg) und bei Variante E2-II20 (Siedlungsbereich Elmshorn) beeinträchtigt werden.

5.2 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 19c BNatSchG (NATURA 2000)

Jedes gemeldete oder in die Landesliste der Gebietsvorschläge zum Aufbau des zusammenhängenden europäischen ökologischen Netzes „NATURA 2000“ aufgenommene Gebiet, das direkt oder indirekt durch eine der Trassenvarianten beeinträchtigt werden kann, wurde einer Untersuchung zur Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 FFH-Richtlinie bzw. § 19c BNatSchG unterzogen. Die Untersuchungen wurden durch das Kieler Institut für Landschaftsökologie durchgeführt.

Neben den vom Umweltministerium des Landes Schleswig-Holstein gemeldeten Natura 2000-Gebieten wurden die sogenannten "Schattenlisten"-Gebieten (Gebiete, die von den Naturschutzverbänden als schutzwürdig eingeschätzt werden, jedoch vom Umweltministerium S-H der EU nicht gemeldet wurden) in die Untersuchungen einbezogen.

Ziel der Untersuchung zur Verträglichkeitsprüfung ist es, die potenziellen Beeinträchtigungen der definierten Erhaltungsziele (einschließlich festgelegter Entwicklungsziele) zu ermitteln.

Hinsichtlich der Bewertung der Schutzparameter nach FFH-Richtlinie bzw. § 19 c BNatSchG wurde eine methodische Differenzierung in Verträglichkeitsuntersuchungen bzw. -abschätzungen vorgenommen. Auf Grundlage der gewonnenen Ergebnisse der Verträglichkeitsabschätzungen erfolgten, bei negativen Einstufungen, Beurteilungen im Rahmen vertiefender Untersuchungen.

Die nachfolgende Übersicht (Abbildung 4) zeigt die Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchungen bzw. -abschätzungen.

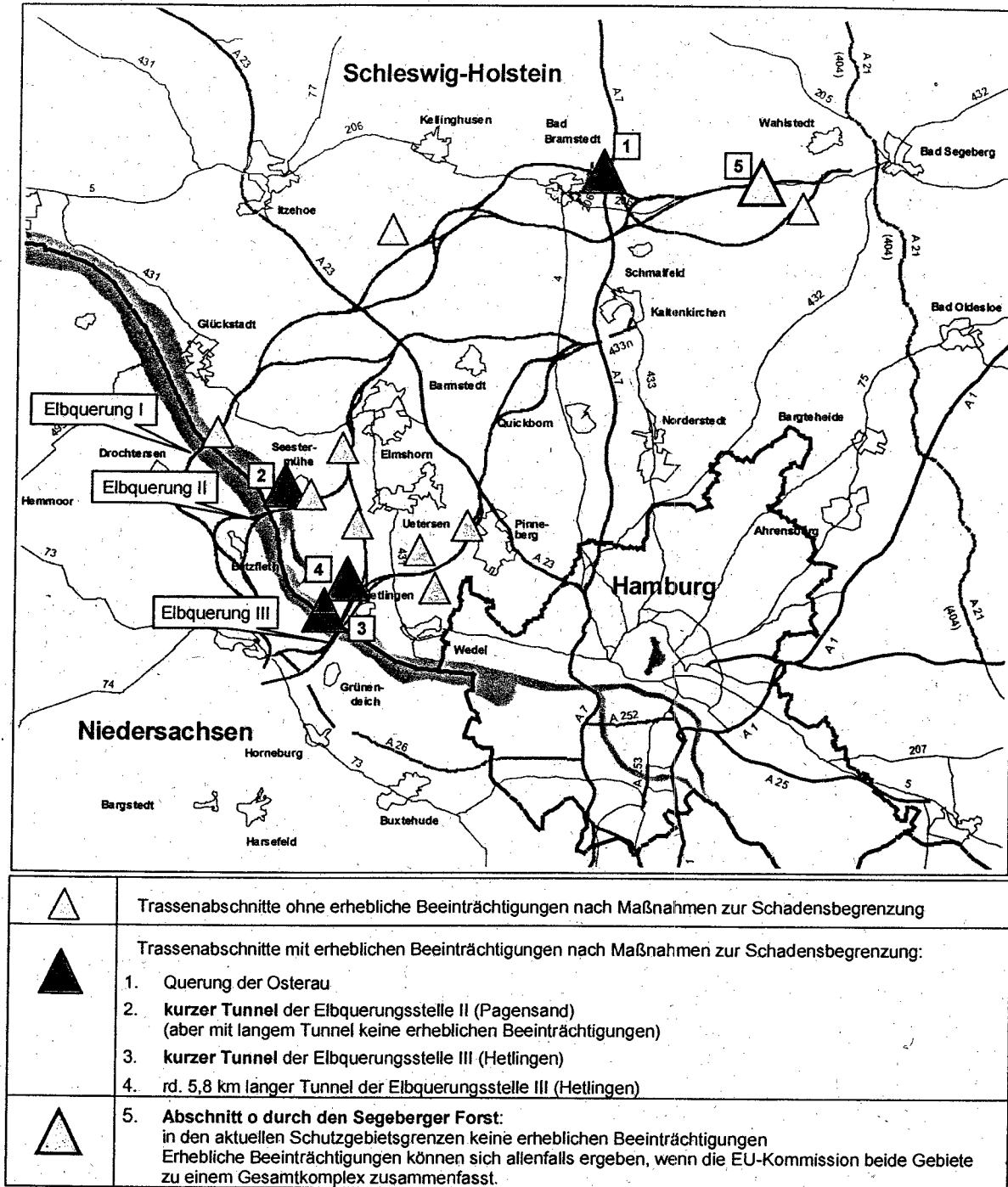


Abbildung 4: Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchungen NATURA 2000

Die Linienführungen in Schleswig-Holstein und im elbparallelen Raum in Niedersachsen wurden so gewählt, dass FFH-Gebiete nach Möglichkeit erst gar nicht beeinträchtigt werden. Dies ist bei den diskutierten 11 Hauptvarianten immer der Fall.

Im Ergebnis der Verträglichkeitsabschätzungen bzw. -untersuchungen zeigt sich, dass mit entsprechenden Schutzmaßnahmen (z.B. ausreichend langer Tunnel im Elberaum) erhebliche Beeinträchtigungen bei fast allen untersuchten Gebieten ausgeschlossen werden können.

Lediglich bei einer Trassenführung nördlich Bad Bramstedt wären erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Osterautal nach derzeitigem Kenntnisstand nicht auszuschließen. Daher haben die hier diskutierten Hauptvarianten im Nordkorridor jeweils einen Verlauf südlich Bad Bramstedt.

5.3 Städtebau

Ziel der städtebaulichen Untersuchung ist es, die Auswirkungen der geplanten Vor- und Hauptvarianten der A 20 in städtebaulicher Sicht zu erfassen und zu beurteilen. Die Untersuchung wurde von den Büros Trüper, Gondesen, Partner und Stadtplanung Bruns, Lübeck durchgeführt.

Untersuchungsziel ist es an Hand von städtebaulichen Kriterien zu prüfen, ob die geplanten Varianten eine Beeinträchtigung in bezug auf

- sozial-kulturelle Verflechtungen
- ortstypische, raumbildende Siedlungsformen
- Ortsbild- und Aufenthaltsqualität in Wohnsiedlungen
- Siedlungsentwicklung

nach sich ziehen.

Für die Beurteilung der zu prognostizierenden Variantenauswirkungen auf die sozial-kulturellen Verflechtungen wurden die regionalplanerisch erfassbaren Infrastrukturstandorte mit sozial-kultureller Bedeutung (Schulen, Kirchen, Amtsverwaltungen usw.) in einer Bestandsaufnahme auf Ortsebene erfasst. Hieraus können Rückschlüsse auf die voraussichtlichen Auswirkungen der A 20-Varianten auf die Ortssituationen gezogen werden.

Werden Bereiche, die durch ortstypische, raumbildende Siedlungsformen – traditionelle Hof- und Hofbändersiedlungsstrukturen außerhalb der Orts- und Stadtstrukturen – geprägt sind durch die Realisierung der A 20 beeinträchtigt, so erfolgte hier eine Beurteilung als „wesentliche Beeinträchtigung“. Bei einzelnen Hofbändern, die durch die Realisierung zerschnitten werden, erfolgte eine Beurteilung als partielle Beeinträchtigung.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass das Ortsbild und die Aufenthaltsqualität in angrenzenden Siedlungsgebieten durch den geplanten Bau der A 20 gestört wird.

Die Beurteilung der Auswirkungen auf die beeinträchtigten Wohnsiedlungen bzw. geplanten Erschließungsgebiete der Städte und Gemeinden wurde nach Abstand des Gebietes zur geplanten A 20 und nach Größe des beeinträchtigten Siedlungsgebietes bewertet.

Die Beurteilung der Siedlungsentwicklung erfolgt nach den Kriterien, ob eine Gemeinde innerhalb der regionalen Siedlungsachsen liegt und/oder eine zentrale Bedeutung aufweist. Liegt ein Ort außerhalb der regionalen Siedlungsachsen und/oder weist er keine zentrale Bedeutung auf, so erfolgte die vergleichende Betrachtung bestandsorientiert. Andernfalls wird die Beurteilung nach den Möglichkeiten zur langfristigen Siedlungsentwicklung durchgeführt.

Im Gesamtvergleich aller Hauptvarianten des nordwestlichen, mittleren und südlichen Korridors ergibt sich, dass alle Hauptvarianten des nordwestlichen Korridors wesentlich weniger städtebauliche Beeinträchtigungen zu verzeichnen haben als die Varianten in den anderen beiden Korridoren. Die Siedlungsschwerpunkte erwiesen sich als entscheidungsrelevant, wobei den Abständen der Varianten zu den Siedlungsflächen besondere Bedeutung zukommt. Maßgebend sind dabei besonders die Agglomerationsbereiche Pinneberg

und Elmshorn. Wegen der unmittelbareren Beeinträchtigungen ist der Konflikt im Agglomerationsbereich Pinneberg nach Aussage der Gutachter gravierender einzustufen als im Bereich Elmshorn. Der Raum Stade wird verglichen mit den beiden anderen Bereichen als weniger problematisch eingestuft.

Die Hauptvariante I.10 verläuft im nordwestlichen Trassenkorridor überwiegend außerhalb der regionalplanerischen Siedlungsstruktur. Sie führt von der Elbquerungsstelle I bei Glückstadt über Herzhorn nördlich von Horst zur A 23 und von dort weiter über Bad Bramstedt zur A 7 und nach Bad Segeberg. Im Bereich der Stadt Bad Bramstedt wird der Entwicklungsbereich des Ortes berührt. Es wird aber nicht erwartet, dass dieser Variantenverlauf die Siedlungsentwicklung der nächsten 10 Jahre stört.

Die Variante I.11 berührt im mittleren Korridor von der A 23 bis zur A 7 keine Siedlungsgebiete. Deshalb hat diese Variante aus städtebaulicher Sicht insgesamt geringe Vorteile gegenüber der Hauptvariante I.10. Sie verläuft im Streckenabschnitt Elbe – A 23 identisch mit der Hauptvariante I.10 bis zur A 23 und verschwenkt dann Richtung Süden, so dass ein Versatzstück der A 23 genutzt werden kann. Die weitere Verbindung Richtung Osten verläuft dann über den mittleren Korridor zur A 7, danach auf der A 7 Richtung Norden bis zum Anschlusspunkt der Hauptvariante I.10 an die A 7 und verläuft dann wiederum identisch mit der Hauptvariante I.10 Richtung Bad Segeberg.

Die Unterschiede der Variante I.10 zu I.11 resultieren aus den geringfügig nachteiligeren Wirkungen im nordwestlichen Korridor östlich der A 23 (Variante I.10) bzw. im Raum Horst – Elmshorn (Variante I.13). Die Variante I.12 tangiert dagegen beide Konfliktbereiche. Die beiden Hauptvarianten I.12 und I.13 der nordwestlichen Elbquerungsstelle werden geringfügig negativer beurteilt als I.10 und I.11, da sie im Streckenabschnitt zwischen der Variante I.10 Herzhorn und dem Anschluss an die A 23 bei Klein Offenseth-Sparrieshoop das Ortsbild und die Aufenthaltsqualität von drei Siedlungsgebieten beeinträchtigen.

Die Hauptvariante I.11 wird aus schleswig-holsteinischer und länderübergreifender Sicht als Vorzugsvariante präferiert.

5.4 Raumstruktur

Die Untersuchung der raumstrukturellen Wirkungen umfasst die Bewertung der Trassenvarianten der A 20 in Schleswig-Holstein im Hinblick auf die Belange der Raumordnung und auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung. Demzufolge erfordert die Untersuchung eine großräumigere Betrachtung, die Bezug auf die Region nimmt. Daher beschränkt sich die Untersuchung im Wesentlichen auf die Bewertung der drei schleswig-holsteinischen Hauptkorridore. Die Variante I entspricht einem Trassenverlauf Elbquerung bei Glückstadt - A 23 bei Hohenfelde - Bad Bramstedt (A 7) - Bad Segeberg (A 21). Die Variante II nimmt einen Trassenverlauf Elbquerung bei Seestermühe - Elmshorn - A 7 bei Klein Offenseth - Sparrieshoop - nördlich Barmstedt - A 7 bei Kaltenkirchen - A 7 bei Bad Bramstedt - Bad Segeberg (A 21). Die Variante III verläuft Elbquerung bei Hetlingen - Pinneberg - A 23 - Hemdingen - A 7 bei Kaltenkirchen - A 7 bei Bad Bramstedt - Bad Segeberg (A 21).

Die Gutachter der Prognos AG, Basel, kommen zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

Alle Varianten der A 20 führen zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsanbindung der Region. Die Variante I mit einer Elbquerung bei Glückstadt hat aus raumordnerischer Sicht die günstigsten Wirkungen. Sie stärkt die zentralen Orte im ländlichen Raum und insbesondere die Entwicklungs- und Entlastungsorte der Metropolregion Hamburg (z.B. Bad Bramstedt, Brunsbüttel, Glückstadt und Itzehoe). Die Varianten II und III stehen im Widerspruch zum Achsenkonzept der Metropolregion Hamburg. Dabei löst Variante III deutliche Konflikte durch Zerschneidung der Entwicklungsachse und Beanspruchung der regionalen Frei-

räume zwischen den Achsen aus. Die Variante II hat insgesamt positive Effekte, bei der Variante III gleichen sich Chancen und Risiken aus.

Alle Varianten haben positiven Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Die A 20 hat somit insgesamt positive Effekte zur Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze. Die Metropole Hamburg beeinflusst die Entwicklung im Hamburger Umland sehr stark. Daher können die Varianten II und III nur geringe zusätzliche Impulse geben. Die Variante I erschließt dagegen ein hohes Entwicklungspotential. Sie hat die günstigsten Wirkungen auf wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung.

Auf niedersächsischer Seite ist die Anbindung des Raumes Stade nach Schleswig-Holstein von besonderem Interesse. Hamburgnahe Linienführungen haben Vorteile durch die Anbindung Stades an den Hamburger Nord-Westen, die Varianten mit der Elbquerungsstelle bei Pagensand verbessern die Kooperation Stade-Elmshorn und stellen gleichzeitig eine gute Kompromisslösung zwischen der Anbindung nach Hamburg und die für Stade relevanten Industriebereiche in Brunsbüttel dar.

In der Gesamtschau eröffnet eine Trassenführung Elbquerung bei Glückstadt - Hohenfelde - Bad Bramstedt - Bad Segeberg (Variante I) insbesondere auch im Lichte eines hohen Entwicklungspotentials die höchsten raumstrukturellen Chancen bei gleichzeitig geringen Risiken.

5.5 Agrarstruktur

Um die Belange der Agrarstruktur bei der Gesamtabwägung zur Linienfindung der A 20 entsprechend dem Planungsstand angemessen berücksichtigen zu können, wurde die Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein beauftragt, die landwirtschaftlichen Strukturen innerhalb der möglichen Trassenkorridore zu ermitteln und die voraussichtlichen Wirkungen der betrachteten Linienführungsmöglichkeiten auf die Agrarstruktur zu beurteilen. Vertiefende Untersuchungen auf einzelbetrieblicher Basis bleiben der detaillierten parzellenscharfen Entwurfsbearbeitung vorbehalten, sobald die Vorzugsvariante festgelegt ist.

Um die Strukturen und „agrarstrukturellen Betroffenheiten“ der Landwirtschaft und des Gartenbaus durch die verschiedenen Linienvarianten beschreiben und bewerten zu können, hat die Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein zunächst die Bodentypen und Flächenutzung in den Korridoren ausgewertet. Aus der amtlichen Agrarstatistik des Landes Schleswig-Holstein wurden Daten zu Betriebsanzahl und -größen sowie landwirtschaftlichen Flächen und deren Nutzung entnommen. Zusätzlich wurde eine Befragung aller Ortsvertrauensleute des Bauernverbandes sowie des Bundes Deutscher Baumschulen in den betroffenen Gemeinden durchgeführt.

Im Obstbau sind die mehrjährigen Vorkulturphasen und die bis zu zwanzigjährigen Hauptertragsphasen bei Flächenentzug nur schwer ersetzbar, da keine Verpflanzungen vorgenommen werden können und der Aufbau einer neuen Anlage mehrere Jahre in Anspruch nimmt. Ähnlich gravierend, jedoch nicht so langfristig angelegt, ist die Situation im Baumschulbereich, da die meisten Kulturen mehrjährig gezogen werden oder die Flächen mit hohem technischem Aufwand für die Produktion eingerichtet wurden (z. B. geschlossene Bewässerungssysteme). Eingriffe in Flächen mit Sonderkulturen werden von der Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein daher als schwerwiegender betrachtet als bei Flächen des Getreide- oder Futterbaus.

Für Milchviehbetriebe ist ein hoher Arrondierungsgrad der Flächen mit Zugang zu den Weiden unverzichtbar, um den täglichen Viehtrieb der Milchkühe zum Melken komplikationslos zu gestalten. Für Ackerbaubetriebe sind möglichst rechteckige Zuschnitte akzeptabler Größe für eine rationelle Bewirtschaftung mit der heute üblichen Technik notwendig.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Gesichtspunkten kommt die Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein zu folgenden Bewertungen:

1. Alle Varianten der Elbquerungsstelle III beeinträchtigen in hohem Maße die besonders empfindlichen Dauerkulturen (Baumschulen und Obstplantagen). Diese liegen vor allem im Raum Uetersen und Pinneberg. Unter agrarstruktureller Sicht sind diese Varianten deshalb weniger geeignet.
2. Auch die über die Elbquerungsstelle II verlaufenden Varianten tangieren, wenn auch deutlich weniger als die der Querungsstelle III, Dauerkulturen auf schleswig-holsteinischer Seite. Vorteile bieten diese Linien im niedersächsischer Abschnitt, da sie dort auf langer Strecke über Industrieflächen verlaufen und dadurch die Belange der Landwirtschaft nur in geringem Maße berühren. Dies führt länderübergreifend in der Gesamtbewertung dazu, dass die Variante II.21 insgesamt gesehen aus agrarstruktureller Sicht am günstigsten eingestuft wird. Diese Einstufung ist auch auf die Führung im mittleren Korridor (nördlich Barmstedt) zurückzuführen, die die kürzeste Neubaulänge erfordert.
3. Aus Sicht von Schleswig-Holstein ist die Elbquerungsstelle I günstig. Die hierüber verlaufende Variante I.10 berührt Dauerkulturen nur am Rande. Im anschließenden weiteren Verlauf in Richtung Bad Segeberg ist der nordwestliche Korridor mit konsequenter nördlicher Führung aus Sicht der Agrarstruktur der konfliktärmste. Dies beruht einerseits darauf, dass Dauerkulturen praktisch gar nicht mehr betroffen werden. Darüber hinaus ist es im Nordkorridor am ehesten denkbar, Beeinträchtigungen der Agrarstruktur durch Zuweisung von Ersatzland, Flächentausch, etc. abzumildern. Flurbereinigungsmaßnahmen können hier zielgerichteter und effektiver als in den anderen Korridoren durchgeführt werden. Andererseits lösen die Varianten im nordwestlichen Korridor auf Grund ihrer Neubaulänge die größte Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche aus. Im Vergleich der Streckenführungen im Abschnitt zwischen A 23 und A 7 werden die Varianten über den mittleren Korridor (Gelenkstück I) daher etwas günstiger bewertet als über den nordwestlichen Korridor (Gelenkstücke b und f). Für Schleswig-Holstein stellt somit die Variante I.11 die agrarstrukturell insgesamt verträglichste Lösung dar.

Bei länderübergreifender Betrachtung der durchgehenden Linienführungen zwischen A 26 und westlich Bad Segeberg verschiebt sich die Rangfolge insgesamt zu Gunsten der Variante II.21. Die Varianten II.20 und I.11 sind auf der zweiten Rangstufe insgesamt gleichwertig einzustufen.

Auf dem nächsten Rang liegt mit geringem Abstand die Variante I.10, die sowohl in Niedersachsen als auch in Schleswig-Holstein die größte flächenmäßige Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe auslöst, andererseits den Vorteil hat, hoch sensible Bereiche weitestgehend zu meiden.

Mittlere agrarstrukturelle Beeinträchtigungen lösen die Varianten I.13 und I.12 aus. Sämtliche über die Elbquerungsstelle III verlaufende Varianten werden wegen der hohen Beeinträchtigung von Sonderkulturen und des Eingriffs in das Obstanbaugebiet im Alten Land besonders negativ beurteilt.

5.6 Verkehr

Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es, die verkehrlichen Wirkungen der Linienführungen für die A 20 zu ermitteln und diese vergleichend zu beurteilen. Der Planungsraum für die Verkehrsuntersuchung A 20 umfasst das Gebiet der Metropolregion Hamburg und darüber hinaus die Räume, die das Verkehrsgeschehen im Planungsraum mit beeinflussen. Dabei konzentriert sich die Betrachtung auf die unterschiedlichen Führungen in Schleswig-Holstein, Niedersachsen bzw. dem Elberaum. Alle zu beurteilenden Varianten beginnen an der A 1 in Niedersachsen (bei Sittensen) und enden westlich von Bad Segeberg. Die Verkehrsuntersuchung hat das Ingenieurbüro SSP Consult, Bergisch-Gladbach erarbeitet.

Der Zeithorizont für die Betrachtung ist das Jahr 2015. Die Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs wird im Wesentlichen von der Entwicklung der Raumstruktur (Einwohner, Beschäftigte und Motorisierung), der Mobilität, des Pkw-Besetzungsgrades und der Aufteilung auf die Verkehrsträger (modal split) bestimmt. Die im Rahmen der Arbeiten zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) für das Integrations-Szenario ermittelten Aufkommenseckwerte wurden in die Untersuchung A 20 übernommen. Demzufolge ist in Schleswig-Holstein mit einer Erhöhung des Fahrtenaufkommens um rund 13% im Personenverkehr und um 22% im Güterverkehr zu rechnen. Die höchsten Belastungszuwächse werden auf der künftig 6-streifig ausgebauten A 7 zwischen dem AD Bordesholm und dem AK Hamburg-Nordwest erwartet.

Im Rahmen der Vorplanung sind in Schleswig-Holstein drei Trassenkorridore³, in denen eine A 20 geführt werden kann, herausgearbeitet worden. In Niedersachsen werden mit dem Mittelkorridor und dem Ostkorridor zwei Trassenkorridore betrachtet. Von der Hamburg-nahen Elbquerung bei Hetlingen sind alle drei Trassenkorridore in Schleswig-Holstein zu erreichen, während von der mittleren Elbquerungsstelle bei Seestermühe und der nördlichen Elbquerung bei Glückstadt „nur“ der mittlere und der nordwestliche Trassenkorridor sinnvoll erreichbar sind. Aus den beiden niedersächsischen Korridoren zwischen der A 1 und der A 26 sind alle drei Elbübergänge erreichbar.

Die unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungen in Schleswig-Holstein werden anhand von 4 Hauptvarianten, die in Niedersachsen sämtlich im mittleren Korridor verlaufen, aufgezeigt.

Planfallgruppe	Planfall	Querschnittsbelastungen der A 20 [1000 Kfz/24h] im Bereich				Entlastung Elbtunnel A 7	
		A 21 bis A 7	A 7 bis A 23	A 23 bis Elbe	Elb- querung	[1000 Kfz/24h]	[%]
I, nördliche Elbquerung	I.10	21	28	32	37	14	9,3
II, mittlere Elbquerung	II.20	22	30	43	42	23	15,3
	II.21	20	28	44	42	24	16,0
III, südliche Elbquerung	III.34	20	42	52	51	25	16,7

Jeweils für die Führung (Abschnitt A 1 - A 26) im niedersächsischen Korridor 2 (Mittlerer Korridor)

Alle Varianten rechtfertigen durchgängig den Bau eines vierstreifigen Autobahnquerschnittes. Die Belastungen der Elbquerungen nehmen von der Hamburg-nahen Querungsstelle nach Westen hin ab. Dies ist in höheren Anteilen regionalen Verkehrs in der Nähe der Siedlungsschwerpunkte Pinneberg und Elmshorn begründet.

Verkehrliche Wirkungen

Alle betrachteten Linienführungen haben einen bündelnden Effekt und ziehen Verkehr aus dem nachgeordneten Netz an. Dadurch entlasten sie den Raum entlang der A 20. Dies führt zwar zu einer insgesamt höheren Fahrleistung, gleichzeitig aber auch zu geringeren Reisezeiten und Entlastungen der Ortsdurchfahrten. Die reduzierten Reisezeiten deuten auf einen verbesserten Verkehrsablauf hin.

³ südlicher Trassenkorridor über Pinneberg – Kaltenkirchen – Bad Segeberg,
mittlerer Trassenkorridor über Elmshorn – Kaltenkirchen – Bad Segeberg,
nordwestlicher Trassenkorridor über Glückstadt – Bad Bramstedt – Bad Segeberg

Planfallgruppe	Planfall	Veränderung der Reisezeiten		
		Pkw	Lkw	Summe
		[1.000 Pkw-h/a]	[1.000 Lkw-h/a]	[1.000 Kfz-h/a]
I, nördliche Elbquerung	I.10	-13,1	-1,3	-14,4
II, mittlere Elbquerung	II.20	-19,5	-1,7	-21,2
	II.21	-20,0	-1,6	-21,6
III, südliche Elbquerung	III.34	-14,1	-1,6	-15,7

Die relativ geringsten Reisezeiteinsparungen ergeben sich bei Linienführungen über die nördliche Elbquerungsstelle I. Dies steht in direktem Zusammenhang mit den geringfügig längeren Fahrtstrecken. Obwohl die südliche Querungsstelle III im Fall der Variante III.34 die höchsten Belastungen im Elbtunnel hat, ergeben sich die deutlich höchsten Einsparungen hinsichtlich der Reisezeit für die Elbquerungsstelle II. Diese Aussage gilt sowohl bei einer Führung zwischen der A 23 und der A 7 im nordwestlichen als auch im mittleren Korridor.

Planfallgruppe	Planfall	Veränderung der Fahrleistungen in [Mio Kfz-km/a]		
		BAB	Innerorts	Außerorts
I, nördliche Elbquerung	M I.10	+1.166	-100	-791
II, mittlere Elbquerung	M II.20	+1.075	-173	-884
	M II.21	+1.048	-173	-891
III, südliche Elbquerung	M III.34	+1.044	-132	-762

Die Linienführungen über die Elbquerungsstelle II entlasten die Innerortsbereiche bei gleichzeitig geringsten Fahrleistungszunahmen im Außerortsbereich am stärksten. Die Zunahme der Fahrleistungen im Außerortsbereich sind bei den Elbquerungsstellen I und III etwa gleich. Die Innerortsbereiche werden durch die Varianten über die Elbquerungsstelle III stärker als bei der Querung I entlastet. Dies ist auf die dichtere Besiedlung und dem damit grundsätzlich höheren Potenzial bei einem Hamburg-nahen Tunnel zurückzuführen.

Insgesamt zeigen sich hinsichtlich Reisezeiten und Fahrtweiten für die Elbquerung II die stärksten Wirkungen. Etwas geringere Verbesserungen sind für die Querungsstelle III zu verzeichnen, während für die Querungsstelle I die geringsten Verbesserungen zu erwarten sind. Gleichwohl sind die absoluten Unterschiede zwischen den einzelnen Querungsstellen relativ gering.

Versatzlösungen, d.h. Führungen einer A 20 über Teilabschnitte der A 7 und/oder A 23 sind hinsichtlich Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit ungünstiger zu bewerten sind als Lösungen, die keinen Versatz aufweisen. Davon betroffen sind alle Varianten über die Querungsstellen II und III. Die aus den Kriterien Fahrleistung und Reisezeit abgeleiteten Vorteile reduzieren sich damit.

Unter Einbeziehung aller Wirkungen zeigen sich verkehrliche Vorteile für die Querungsstellen I und II, verbunden mit einer Führung der A 20 nördlich von Bad Bramstedt, gegenüber der Hamburg-nahen Querungsstelle III. Dabei ist die Querungsstelle II, da sie den Siedlungsschwerpunkt Elmshorn mit anbindet,

höher belastet als die Querungsstelle I. Die Vorzüge der Variante I berücksichtigen in besonderem Maße die bessere Qualität des Verkehrsablaufs, da kein Versatz der A 20 auf den bestehenden Bundesautobahnen A 7 und A 23 notwendig wird und die Störanfälligkeit damit geringer ist. Diesem Aspekt kommt vor allem zu Zeiten starker Belastungen (z.B. Sommerreiseverkehr) große Bedeutung zu.

5.7 Gesamtwirtschaftlichkeit

Alle Hauptvarianten sind bauwürdig. Die Ergebnisse der maßgebenden Hauptvarianten zeigen durchweg hohe Nutzenvorteile der A 20 Varianten.

Planfallgruppe		Planfall	Nutzen-Kosten-Verhältnis
I	nördliche Elbquerung	I.10	3,2
II	mittlere Elbquerung	II.20	4,3
		II.21	4,6
III	südliche Elbquerung	III.34	3,3

Die gesamtwirtschaftlich günstigsten Varianten sind die mit Verlauf über die Elbquerungsstelle II. Maßgebend sind die Vorteile hinsichtlich der Reisezeiteinsparungen und der Fahrleistungsverringerungen im Innerortsbereich. Dabei wird die Variante II.21 gegenüber der Variante II.20 wegen geringfügig niedrigerer Kosten und etwas höheren Nutzenwerten als insgesamt gesamtwirtschaftlichste Linienführung der A 20 bewertet. Die Gesamtwirtschaftlichkeit der Varianten I.10 und III.34 ist etwas geringer; aber auch diese sind hoch profitabel.

5.8 Privatfinanzierung

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie durchgeführten Untersuchungen zur Privatfinanzierung der Elbquerung wurden mit den aktuellen Kostenansätzen für das Querungsbauwerk und den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2015 von SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Bergisch Gladbach und Planco Consulting GmbH, Essen aktualisiert. Der BMVBW hat im März 2002 eine neue Arbeitsanweisung „Vorgaben für Machbarkeitsstudien zur Untersuchung der privatwirtschaftlichen Realisierbarkeit von Projekten nach dem Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz“ erarbeitet und die niedersächsische und schleswig-holsteinische Auftragsverwaltungen gebeten, diese bereits in diesem Stadium der Planung für die Beurteilung der Elbquerungen zu berücksichtigen. Dies hat in dieser Planungsphase zu nachstehenden Ergebnissen geführt:

Zwischen 55% und 78% der Verkehrsteilnehmer, die eine kostenfreie Elbquerung nutzen würden, sind bereit, eine Tunnelmaut zu bezahlen. Der übrige Verkehr weicht auf die bereits heute vorhandene Elbquerungen, insbesondere auf den Elbtunnel im Zuge der A 7 aus. Der Anteil der zahlungsbereiten Kunden ist abhängig vom Zeitvorteil bei einer Tunnelfahrt und von der Höhe der Maut. Für die einfache Pkw-Durchfahrt ist je nach Variante und den damit verbundenen Zeitvorteilen voraussichtlich eine Maut zwischen 3,50 € und 4,50 € und für den LKW zwischen 9,50 € und 13,0 € zu entrichten.

	Querschnittsbelastung ohne Maut	Querschnittsbelastung mit Maut	Verbleibender Verkehr- santeil nach Erhebung einer Maut:
Planfall	[1.000 Kfz/Werntag]	[1.000 Kfz/Werntag]	
I.10	37	29	78,4%
II.20	42	30	71,4%
II.21	42	23	54,8%
III.34	51	34	66,7%

Die Jahreseinnahmen aus der Maut betragen bei Variante I.10 gut 54 Mio.€. Für eine Eigenkapitalverzinsung von 15 % ist bei 20-prozentigem Eigenkapitaleinsatz nach den Modellrechnungen eine staatliche Anschubfinanzierung von etwa 1,4 % erforderlich.

Nach den Berechnungsergebnissen lassen sich bei der Querungsstelle II jährliche Gesamteinnahmen von rund 52 Mio.€ bei Variante II.20 bzw. rund 51 Mio.€ bei Variante II.21 erzielen. Die notwendige Anschubfinanzierung liegt in der Größenordnung von 5,5 % bei Variante II.20 bzw. 5,4 % bei Variante II.21.

Die jährlichen Gesamteinnahmen der über die Querungsstelle III verlaufenden Varianten liegen vergleichsweise geringfügig unterhalb der jeweiligen Einnahmesumme der Varianten über die Querungsstellen I und II. Dabei werden bei Variante III.34 etwa 54 Mio.€ erwartet. Eine privatwirtschaftliche Finanzierung dieser Elbquerung rentiert sich auf Grund der um rund 45 % höheren Tunnelbaukosten allerdings erst bei einer Anschubfinanzierung von etwa 30 %. Von daher sind die Voraussetzungen für einen privat finanzierten Tunnel bei Hettingen vergleichsweise ungünstiger.

Es zeigt sich, dass der Tunnel bei Glückstadt infolge mangelnder verkehrlich attraktiver Alternativrouten trotz der Maut sehr gut angenommen wird. Dies wirkt sich wiederum positiv auf die erwogene Privatfinanzierung des Tunnels aus. Er ist, verglichen mit der mittleren Querungsstelle, etwas günstiger einzuschätzen. Die aus EU-Vogelschutzbelangen erforderliche Tunnellänge von rd. 8,4 km bei der südlichen Querungsstelle III (Hettingen) und den damit verbundenen deutlich höheren Tunnelbaukosten führt trotz höherer Mauteinnahmen zu ungünstigeren Finanzierungsbedingungen. Diese Querungsstelle ist hinsichtlich einer Privatfinanzierung am ungünstigsten einzustufen.

6. Gesamtplanerische Abwägung

Die gesamtplanerische Abwägung zur Ermittlung der Vorzugsvariante erfolgt länderübergreifend unter Einbeziehung der elbparallelen Führung in Niedersachsen südöstlich von Stade. Nach den vorliegenden Ergebnissen der einzelnen Fachbeiträge drängt sich keine der betrachteten Linienführungen als in allen Belangen vorteilhafteste Variante auf. Daher müssen die einzelnen Varianten sowohl hinsichtlich ihrer Rangstufe als auch ihrer qualitativen Unterschiede in den einzelnen Belangen gesamtplanerisch gegenübergestellt werden. Die Gesamtabwägung erfolgt gestuft, indem zunächst die günstigste Variante zur Erreichung der jeweiligen Elbquerung ermittelt wird. In einem zweiten Schritt werden die dann verbleibenden drei Varianten (Wahllinien) miteinander verglichen.

In der Gesamtschau aller Linienführungen wurden die **Variante I.10**, die **Variante II.20** und die **Variante III.34** als die jeweils günstigste Linienführung im Zulauf auf die nordwestliche, die mittlere bzw. auf die südliche Querungsstelle eingestuft.

Die umweltgünstigste Variante ist die Variante III.34 mit Elbquerung bei Hetlingen. Ausschlaggebend hierfür ist die vergleichsweise kurze Neubaulänge. Sie hat aber deutliche Nachteile in Bezug auf den Teilaspekt „Schutzgut Mensch“ und damit für die dort lebende Bevölkerung. Darüber hinaus weist sie gravierende raumstrukturelle, siedlungsstrukturelle und agrarstrukturelle Konflikte auf.

In der Abwägung der Vorteile aus Umweltsicht und der deutlichen Nachteile in den raumordnerisch / strukturellen Belangen zeigt die Variante III.34 vergleichsweise deutliche Schwächen, zumal sie auch keine durchgreifenden Vorteile für den weiträumigen Verkehr bietet.

Verkehrsplanerisch besonders günstig ist die Variante II.20 mit einer Elbquerung bei Pagensand. Sie wird in der Gesamtabwägung allerdings nicht bevorzugt, weil sie aus Umweltsicht und aufgrund der städtebaulichen Konflikte mit den Siedlungsschwerpunkten Elmshorn und Stade insgesamt nachrangig eingestuft wird.

Die **Variante I.10** mit Elbquerung bei Glückstadt ist die **günstigste Lösung** im Hinblick auf die raumstrukturellen Wirkungen und den Städtebau. Sie bindet die Westküste optimal an und stärkt gleichzeitig den ländlichen Raum sowie die Entwicklungs- und Entlastungsorte der Metropolregion am besten. Gleichzeitig verursacht sie die vergleichsweise geringsten Betroffenheiten der Menschen im Planungsraum. Gesamtplanerisch stellt diese Variante, da sie in keinem Abwägungsaspekt als eindeutig nachteilig eingestuft wird, den insgesamt bestmöglichen Kompromiss zwischen den einzelnen planungsrelevanten Belangen dar.

Aus diesem Grund ist das Ergebnis zu Gunsten der Variante I.10 (Elbquerung bei Glückstadt) besonders stabil. Nur bei unverhältnismäßiger Gewichtung eines Belanges – dieses wäre planungsrechtlich angreifbar – würde die Gesamtabwägung zu grundsätzlich anderen Aussagen kommen.

Für die Variante I.10 spricht weiterhin, dass sie auf niedersächsischer Seite besonders günstige Voraussetzungen für eine Anbindung der A 22 (sogenannte Küstenautobahn) bietet, die von Niedersachsen als zusätzliche Netzspanne zur Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen angemeldet wurde. In der Gesamtschau aller Varianten wird die Variante I.10 als die günstigste Linienführung im Abschnitt zwischen der A 26 bei Stade und dem Planungsende westlich von Bad Segeberg (Übergang in A 20-Abschnitt 5) eingestuft. Schleswig-Holstein beabsichtigt daher, diese Variante dem BMVBW zur Linienbestimmung nach § 16 FStrG vorzuschlagen.

Linienfindung in Niedersachsen

Offiziell liegt noch derzeit keine abschließende Präferenzaussage zur weiteren Führung der A 20 in Niedersachsen zwischen der A 26 südöstlich Stade und der A 1 vor. Möglich sind noch Führungen im niedersächsischen Mittelkorridor oder im Ostkorridor. Das Land Niedersachsen favorisiert zwischen der A 1 und der A 26 bei Stade einen Trassenverlauf im Mittelkorridor und eine Elbquerung bei Glückstadt.

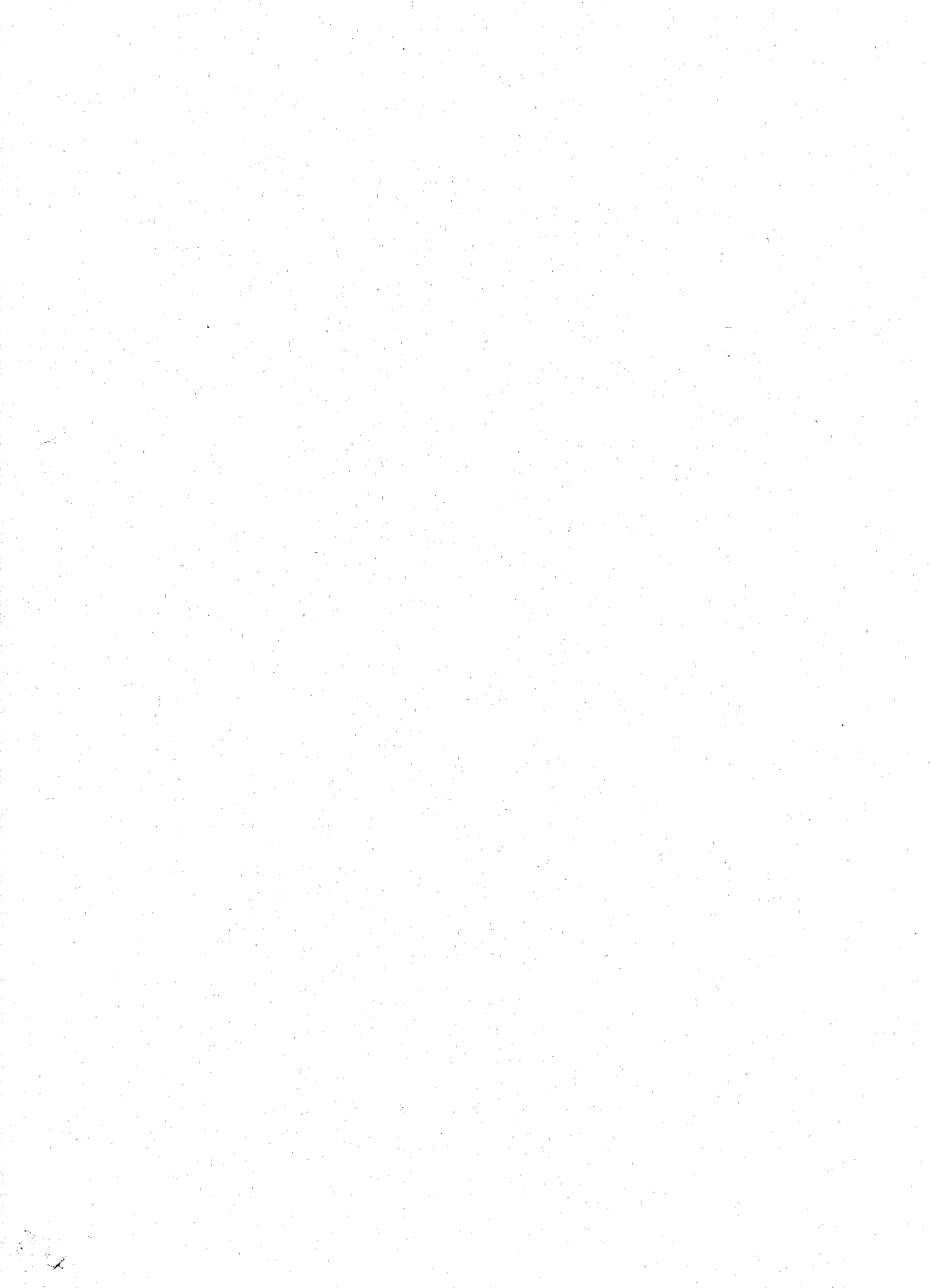
Diese Führung liegt - wie vorstehend erwähnt - den vorliegenden Bewertungen zu Grunde. Sollte es zu einer Linienführung im niedersächsischen Ostkorridor kommen, verringern sich zwar die absoluten verkehrlichen Effekte, der gesamtwirtschaftliche Nutzen und die Möglichkeiten der Privatfinanzierung der Elbquerung. Insgesamt bleiben aber die relativen Unterschiede der Varianten nahezu gleich und das Bewertungs- und Abwägungsergebnis für den Abschnitt A 26 bis westlich Bad Segeberg **stabil**.

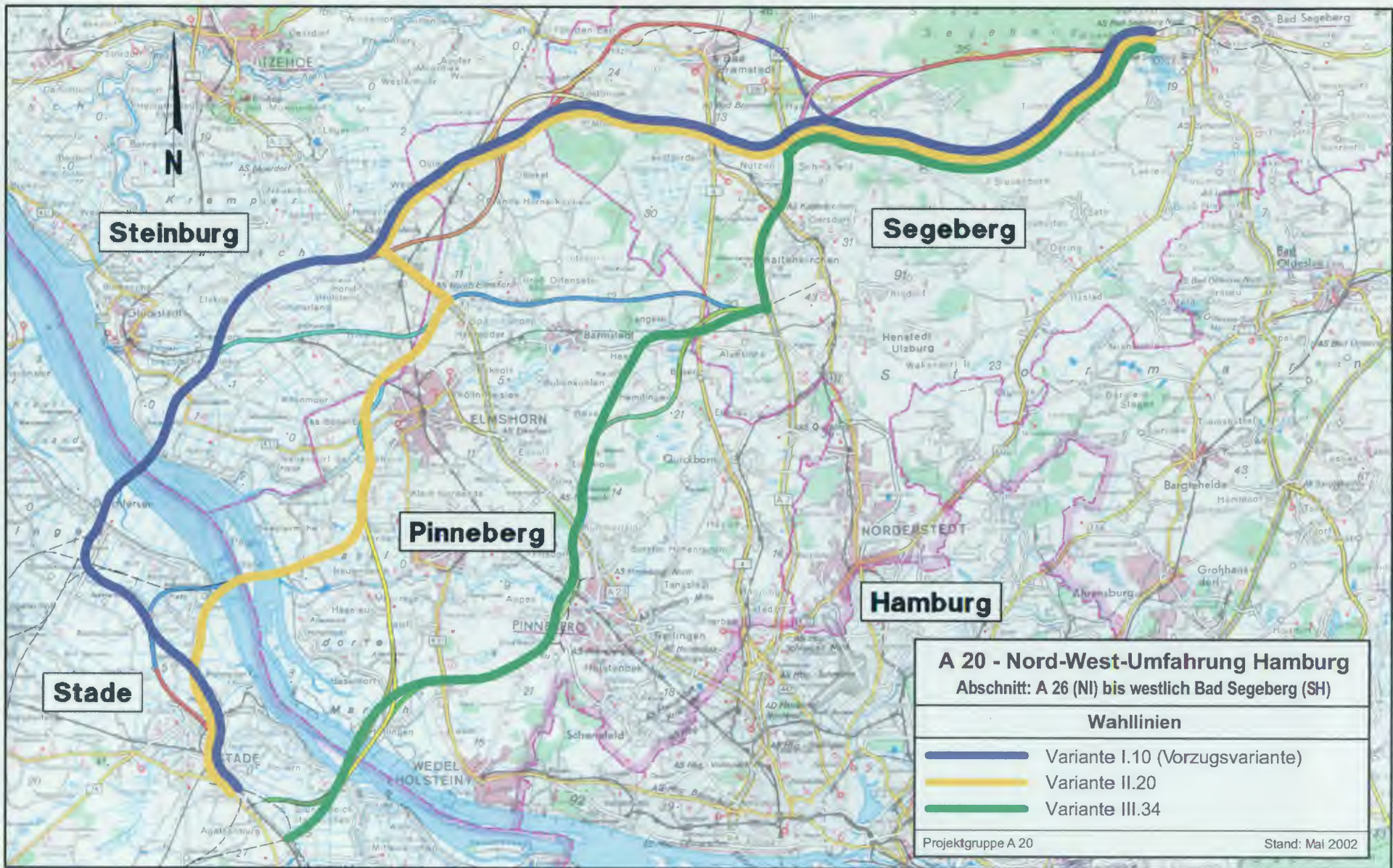
7 Weiteres Verfahren

Die Zielplanung des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr sieht eine Fertigstellung der A 20 bis 2011 vor.

Die zeitliche Folge der einzelnen Planungsschritte stellt sich aus heutiger Sicht wie folgt dar:

• Öffentliche Auslegung / Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	Herbst 2002
• Linienbestimmungsverfahren für die Gesamtstrecke durch den Bund	in 2003
• Parzellenscharfe Entwurfsplanung für verkehrswirksame Abschnitte	2004 - 2006
• Planfeststellungsbeschlüsse und Baubeginn für verkehrswirksame Abschnitte	ab 2007 / 2008





Steinburg



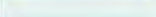
Segeberg

Pinneberg

Stade

Hamburg

A 20 - Nord-West-Umfahrung Hamburg
 Abschnitt: A 26 (NI) bis westlich Bad Segeberg (SH)

Wahllinien	
	Variante I.10 (Vorzugsvariante)
	Variante II.20
	Variante III.34

