



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

Informationsveranstaltung für
Bürger*innen



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Die
Autobahn

DEGES

20.04.2021

Informationen zur Veranstaltung

- Moderatorenteam:



Alexander Schwertner,
Geschäftsführer
RAIKESCHWERTNER



Birte Blömers,
Leitung Team Infrastruktur
RAIKESCHWERTNER

RAIKESCHWERTNER GMBH
Agentur für Kommunikationsberatung

Informationen zur Veranstaltung

- Projektteam A23:



Dr. Benedikt Zierke,
Abteilungsleiter und
Projektleiter A 23



Christian Merl
Kommunikation

DEGES

Informationen zur Veranstaltung

1. **Begrüßung**
2. **Projektdate / Bestandssituation**
3. **Erste Ergebnisse**
4. **Meilensteine**
5. **Information / informelle Beteiligung**
6. **Beantwortung von Fragen aus dem Chat**

Wer plant die A 23 in Schleswig-Holstein?



- ▶ Die **DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH** wurde im Juli 2019 vom Land Schleswig-Holstein mit den Planungen der A 23 beauftragt.
- ▶ Die **Autobahn GmbH des Bundes** hat am 1. Januar 2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland übernommen.
- ▶ Die DEGES führt die ihr bisher von den Ländern übertragenen Projekte im Auftrag der Autobahn GmbH unverändert eigenständig und verantwortlich weiter.

Was wollen wir?

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

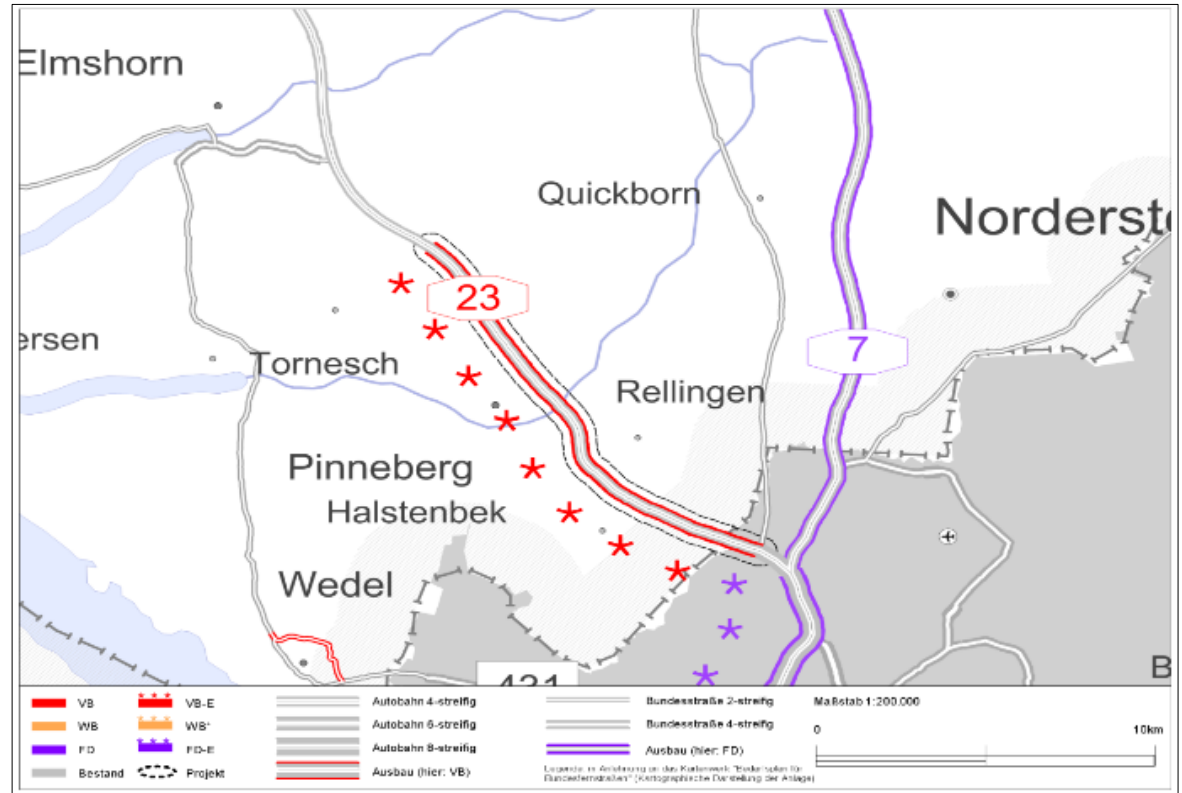
Projektdaten / Bestandssituation

Projektdaten

Quelle: BVWP

Projektdaten:

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



Projektdaten

Ziele / Potenziale:

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



* MIV / NMIV: motorisierter / nichtmotorisierter Individualverkehr

Bestandssituation

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



Bestandssituation

- Nutzungsanteile

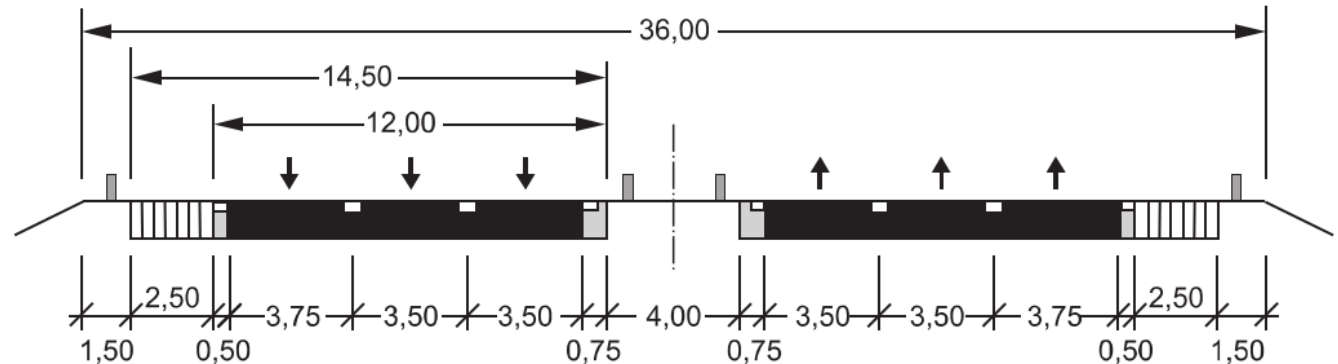
	Richtung HH		Richtung Heide	
Anteil	Gesamtstrecke (15,9 km)	Bauanfang bis nördlich PI-Nord (10,7 km)	Gesamtstrecke (15,9 km)	Bauanfang bis nördlich PI-Nord (10,7 km)
Bebaute Gebiete	52 %	69 %	57 %	65 %
Wohnen	32 %	46 %	20 %	26 %
Mischgebiet	7 %	9 %	12 %	15 %
Gewerbe	11 %	12 %	25 %	25 %
Sonstige	2 %	2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

Fehlendes zu Hundert aufgrund Rundungen

Planung – Grundsätzliches

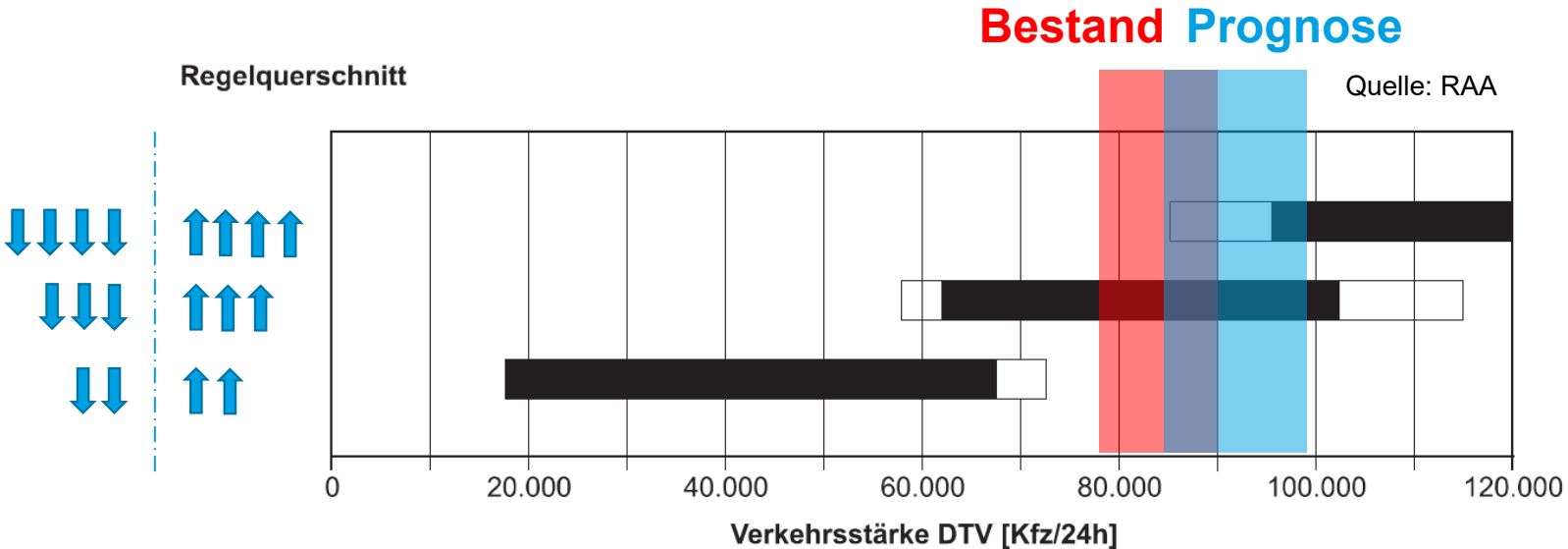
- Endzustand 6-streifige Erweiterung
 - Regelquerschnitt RQ 36 nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen „RAA“
 - Verbreiterungsrichtung (rechts / links / sym.)
 - Gestaltung der Anschlussstellen
 - Lage der Bauwerke

Quelle: RAA



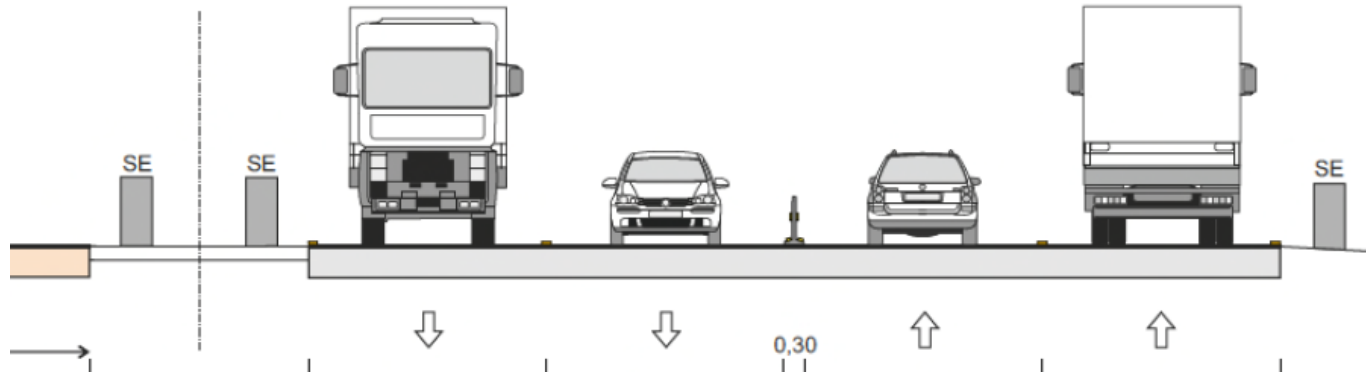
Planung – Grundsätzliches

- Einsatzbereiche / Kapazitäten



Planung – Grundsätzliches

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

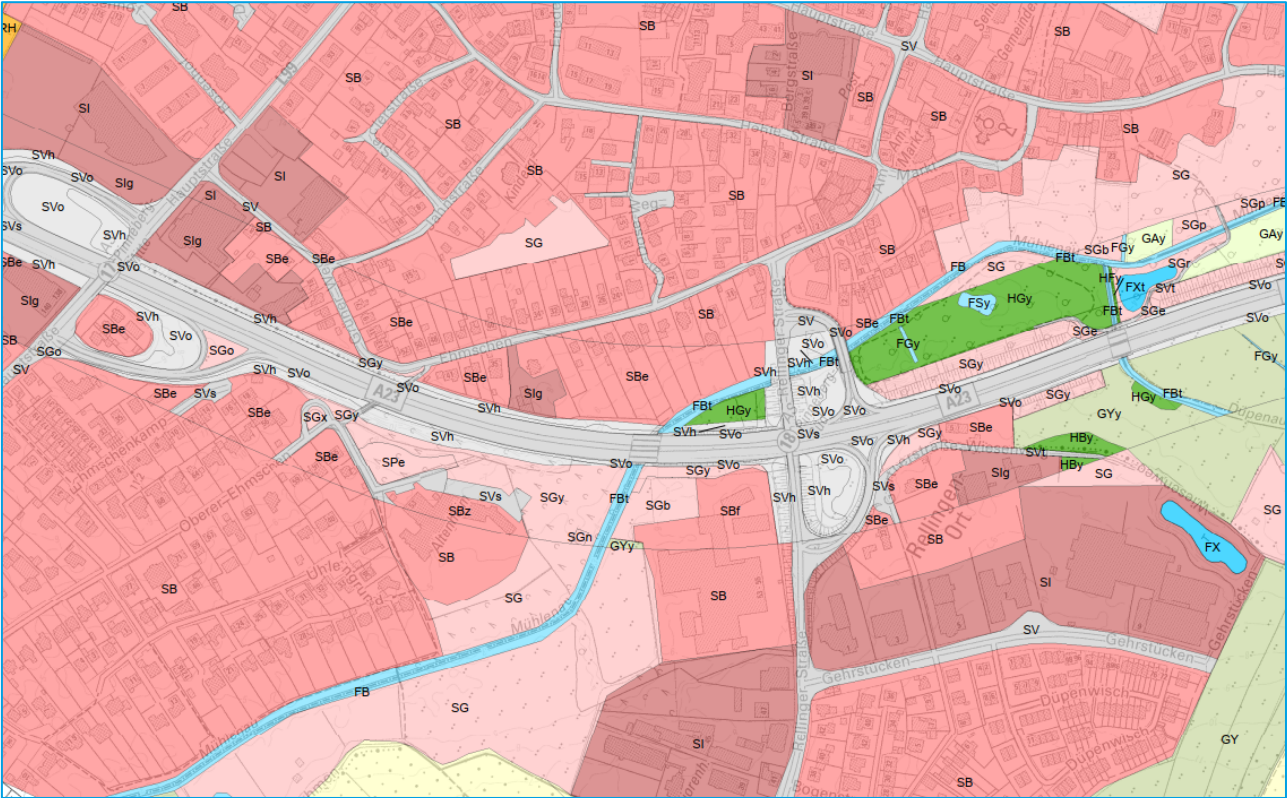


Erste Ergebnisse

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

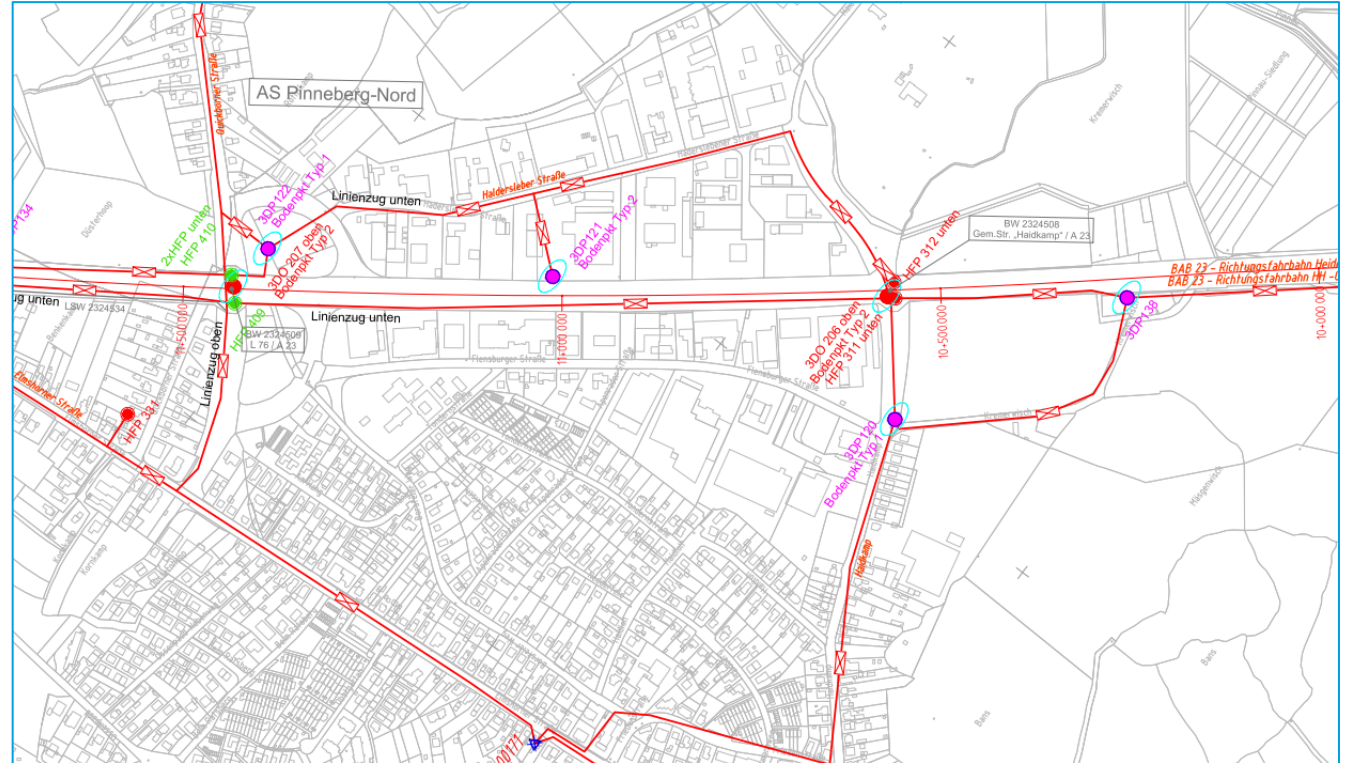
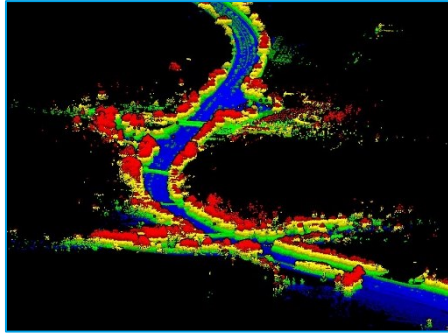
Bestandserfassung

- Biotoperfassung



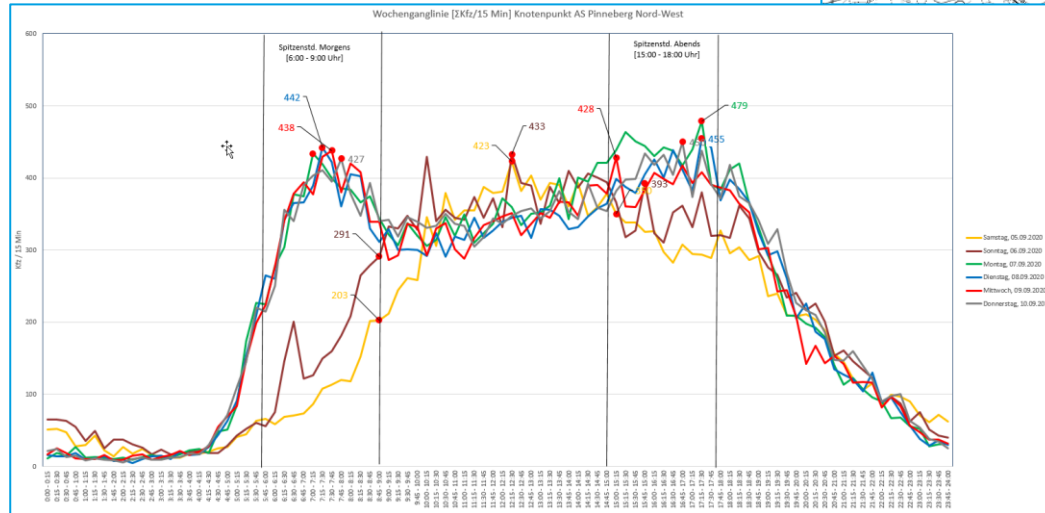
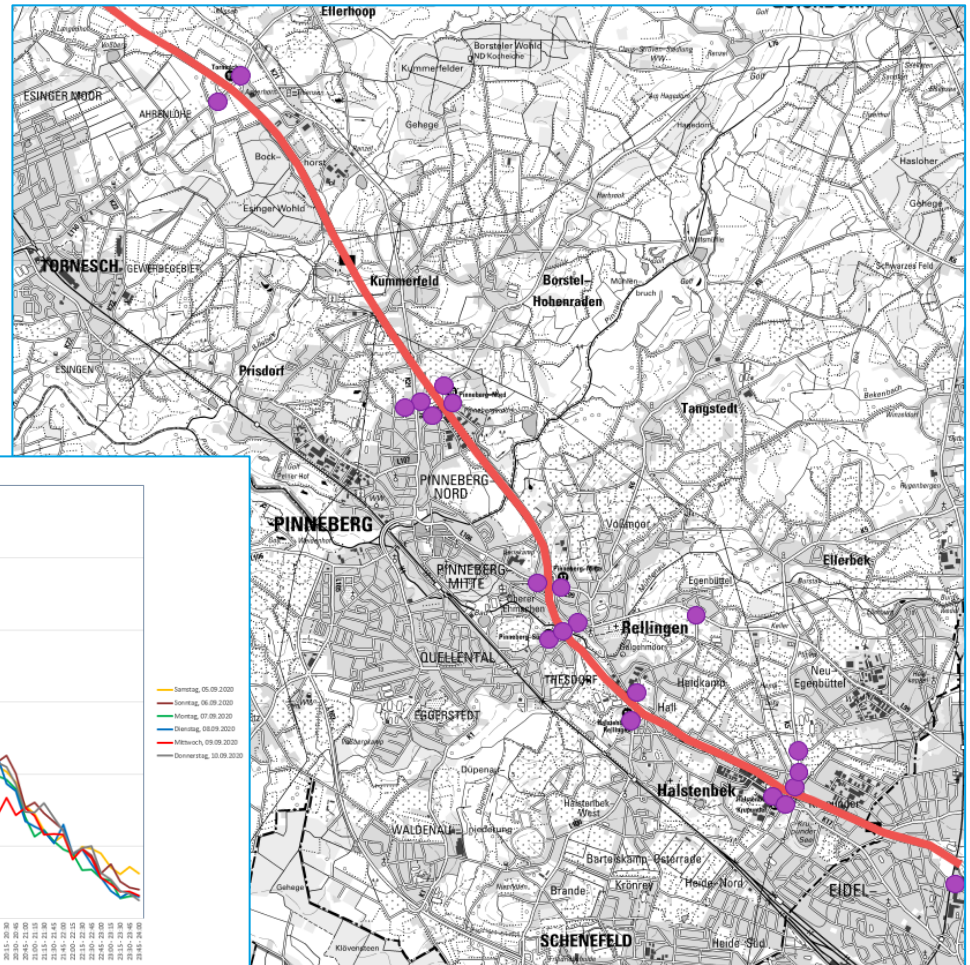
Bestandserfassung

- Vermessung

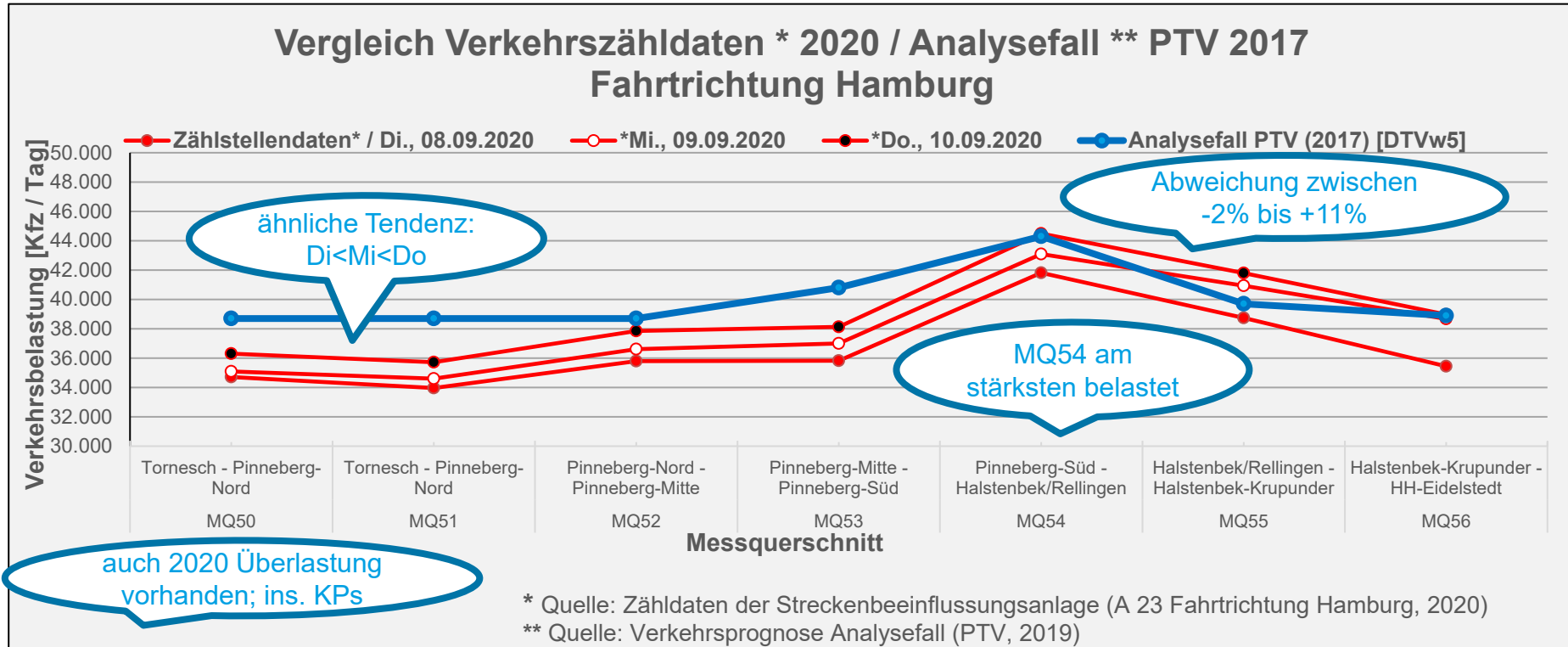


Bestandserfassung

- Verkehrszählung

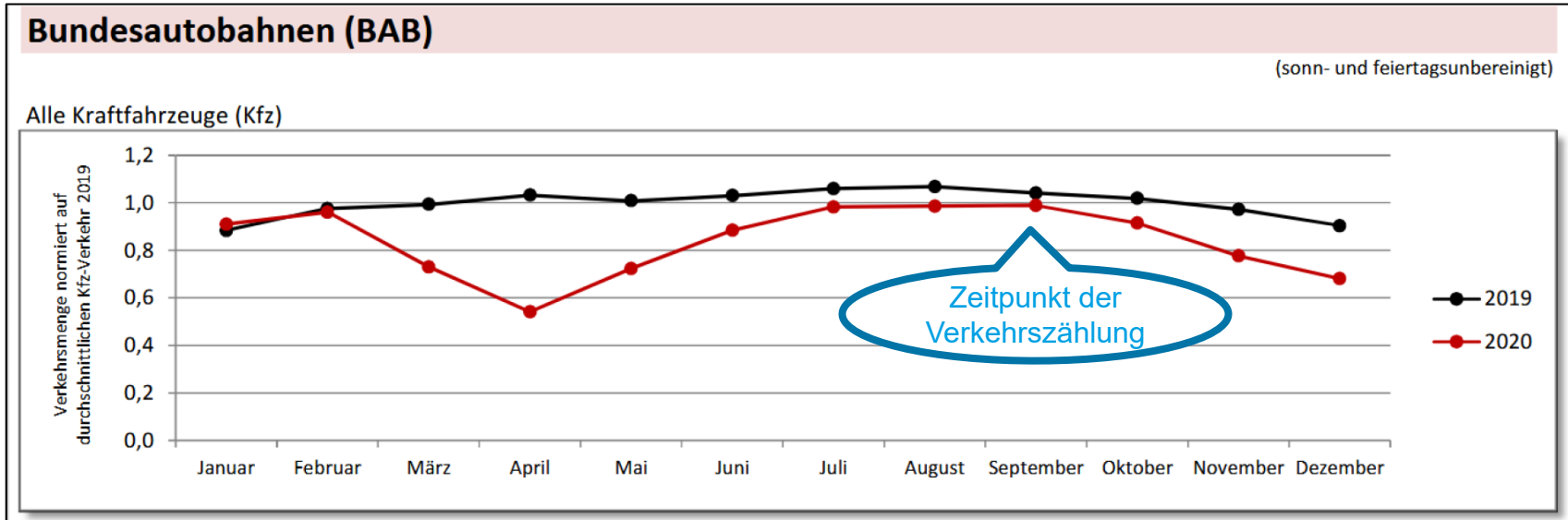


Bestandserfassung – Covid-19-Einfluss



Entwicklungen des Straßenverkehrs auf BAB (2020)

- Monatliche Entwicklungen des Straßenverkehrs auf Bundesfernstraßen und Auswirkungen der Corona-Pandemie



Quelle: Verkehrsbarometer (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2020)

Verkehrsprognose

DTV*_{w,5} in Kfz/24h und SV*/24h

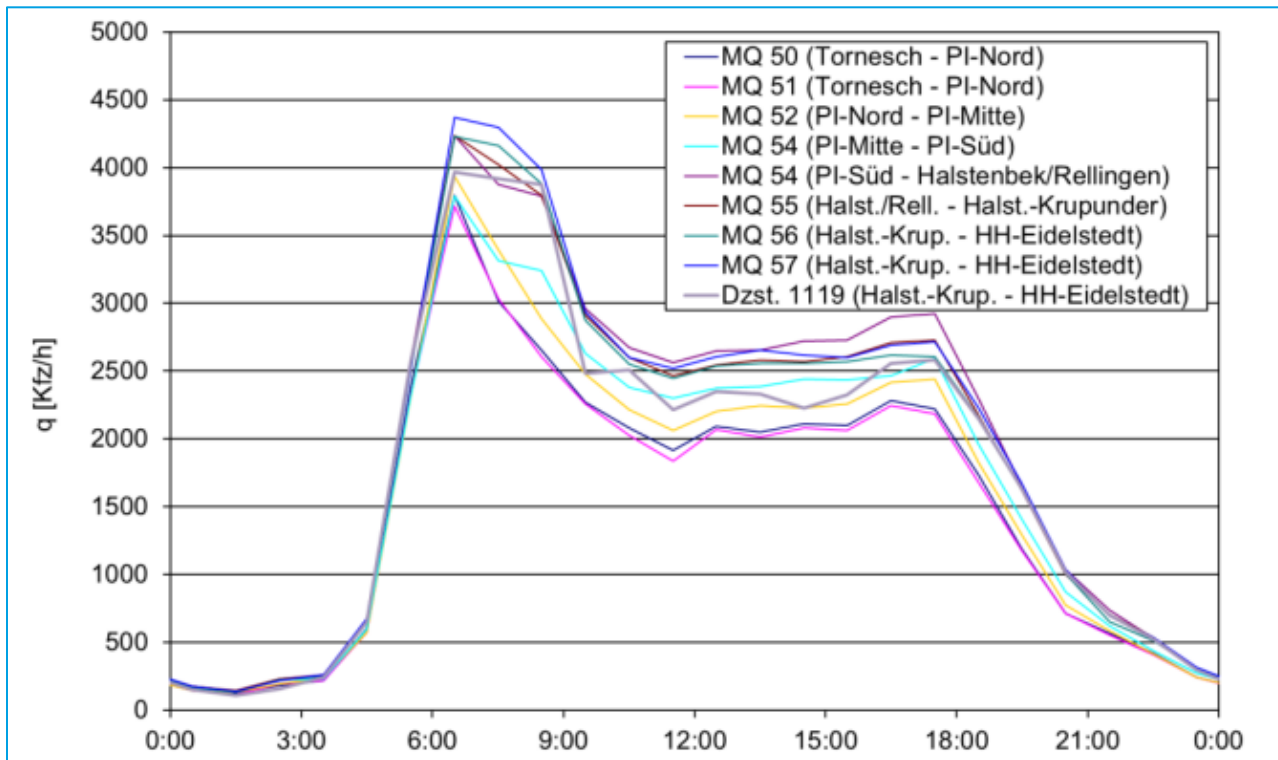
Abschnitt	Analysefall 2017	Prognosenullfall 2030 (ohne 6-streifiger Erweiterung)	Planfall 2030 (mit 6-streifiger Erweiterung)
AS HH-Eidelstedt bis AS Halstenbek	78.600 / 7.900	77.000 / 7.700	89.100 / 7.700
AS Halstenbek bis AS Rellingen	79.100 / 7.200	77.200 / 6.800	89.600 / 6.800
AS Rellingen bis AS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

Quelle: Verkehrsprognose (PTV, 2019)

* DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

** SV: Schwerlastverkehr

Verkehrstechnische Bewertung



Quelle: Zähldaten der Streckenbeeinflussungsanlage (A 23 Fahrtrichtung Hamburg, 2020)

Verkehrsspitzen

morgens:

Fahrtrichtung Hamburg

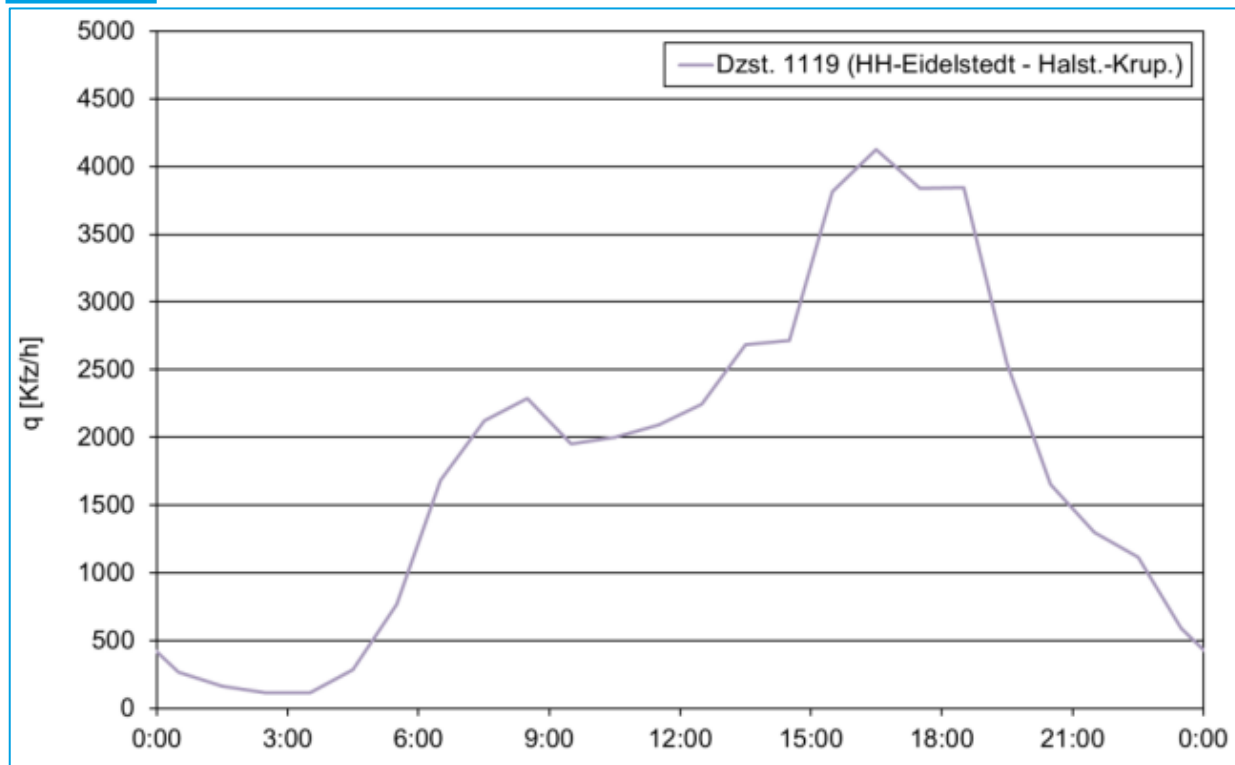
nördlich der AS Pinneberg-Mitte:

6:00-7:00 Uhr

südlich der AS Pinneberg-Mitte:

6:00-9:00 Uhr

Verkehrstechnische Bewertung



Quelle: Zähldaten der BaSt-Dauerzählstelle Krupunder

Verkehrsspitzen
nachmittags:

Fahrtrichtung Heide

15:00-19:00 Uhr

Verkehrstechnische Bewertung

Verkehrstechnische Analyse – Strecken

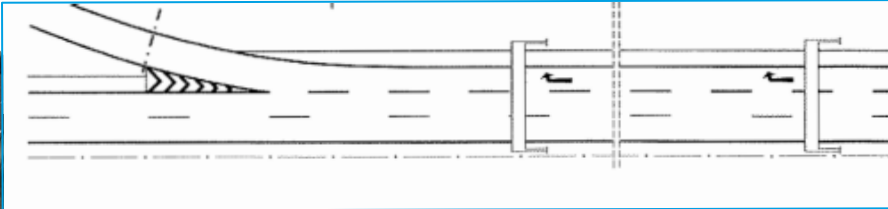
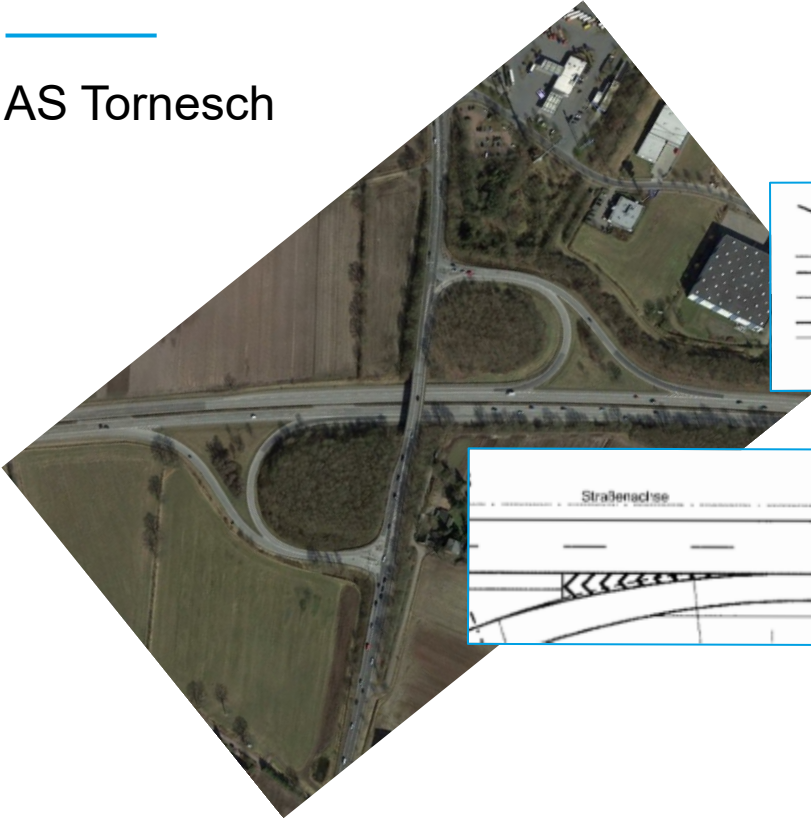
- 4-streifiger Querschnitt: im Prognosejahr 2030 alle Strecken überlastet
 - Qualitätsstufe **F**
 - Auslastung in Fahrtrichtung Hamburg: **117 %**

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

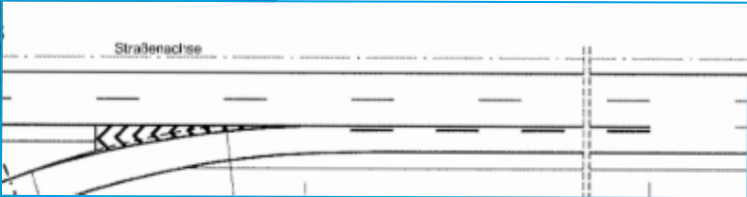
Qualitätsstufen nach dem HBS:
Handbuch für die Bemessung von
Straßenverkehrsanlagen

Verkehrstechnische Bewertung

AS Tornesch

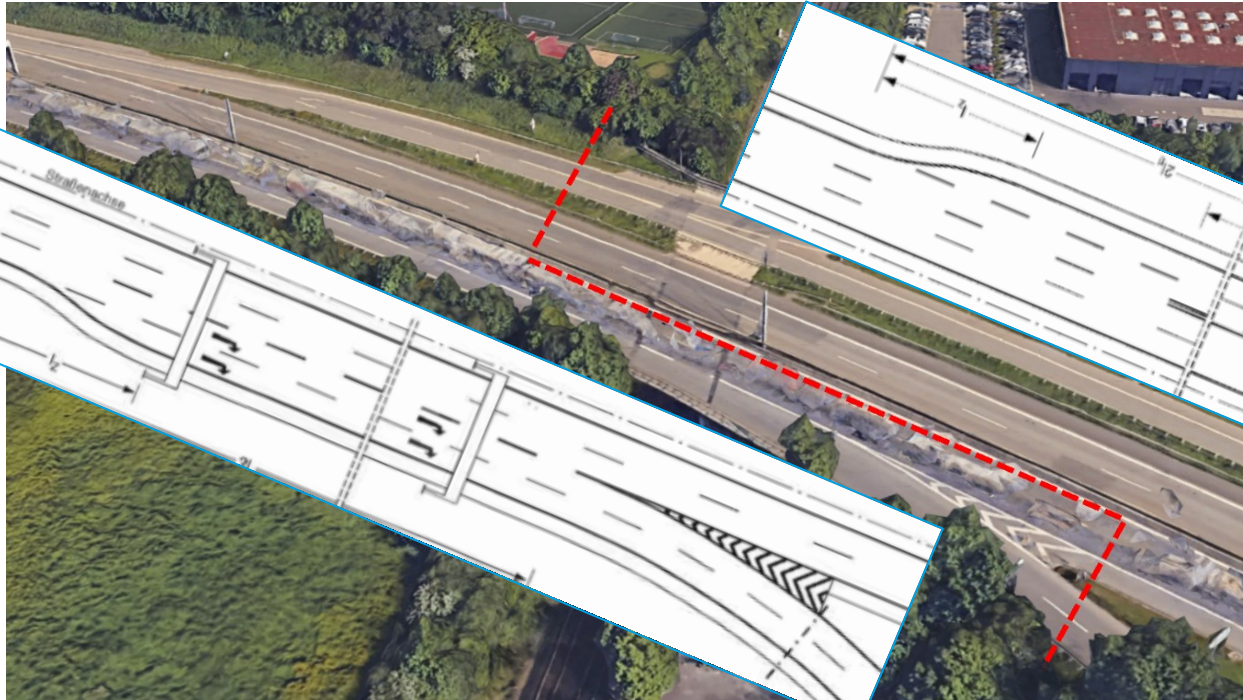


Quelle: RAA



Quelle: RAA

Verkehrstechnische Bewertung



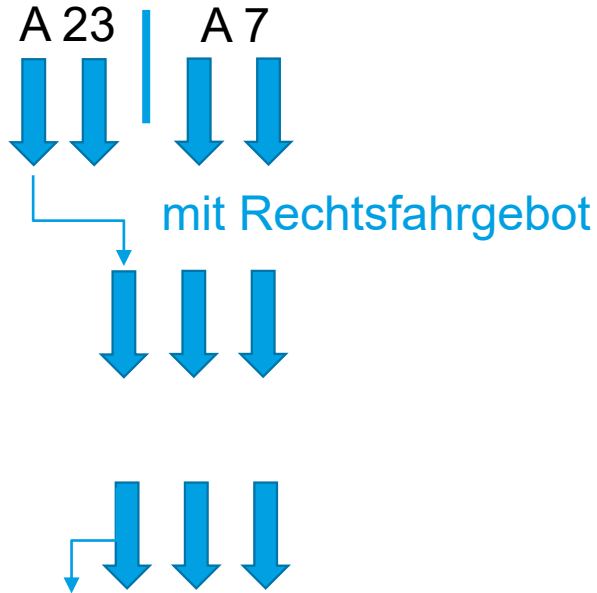
AS Hamburg-
Eidelstedt

Quelle: RAA

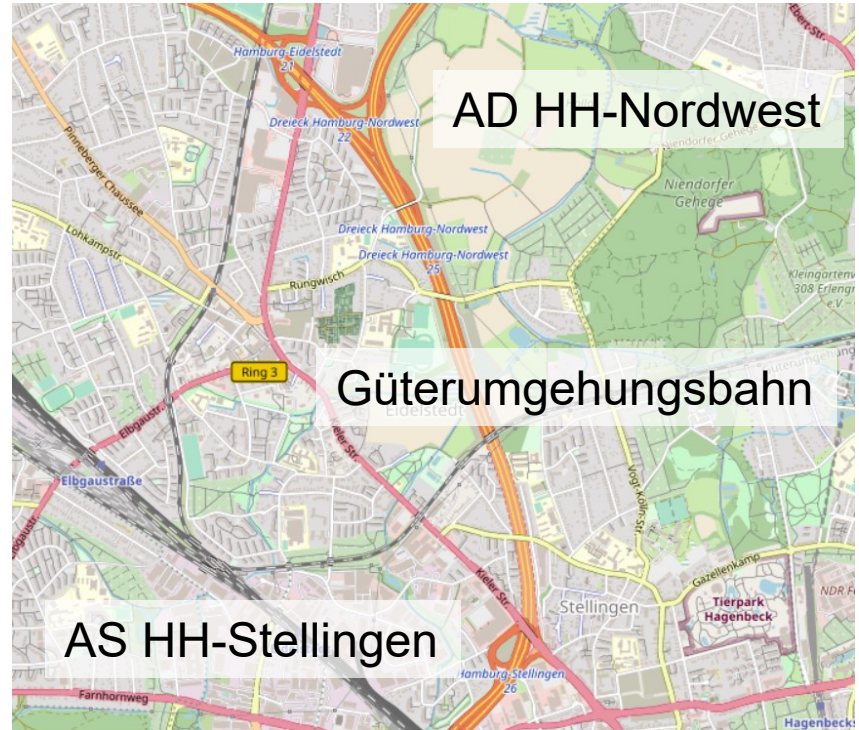
Quelle: RAA

AD Hamburg-Nordwest

Ausgangslage

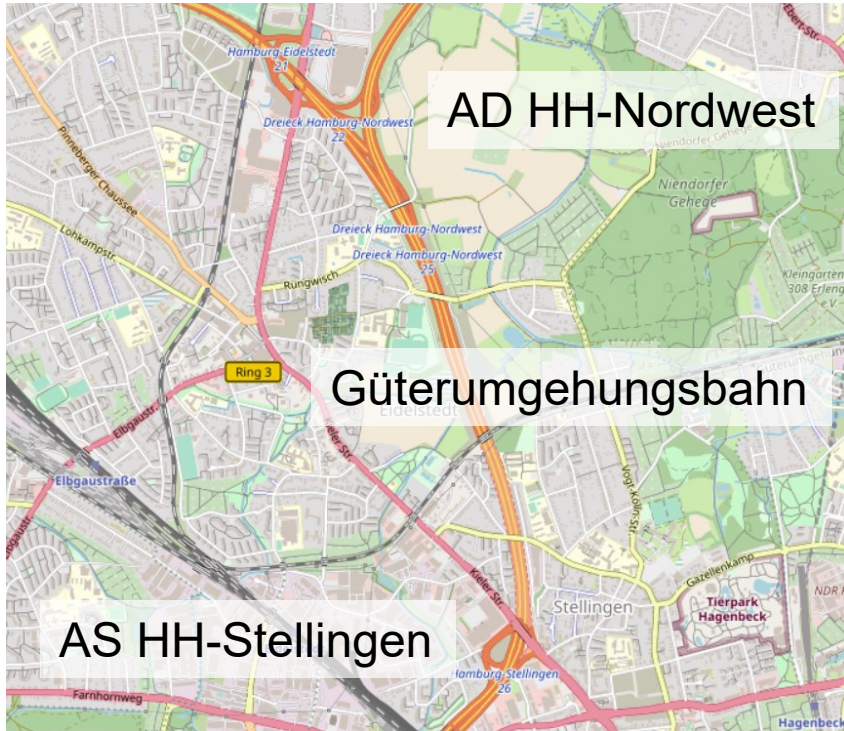


nur 3 durchgehende Fahrstreifen
mit vielen Verflechtungen



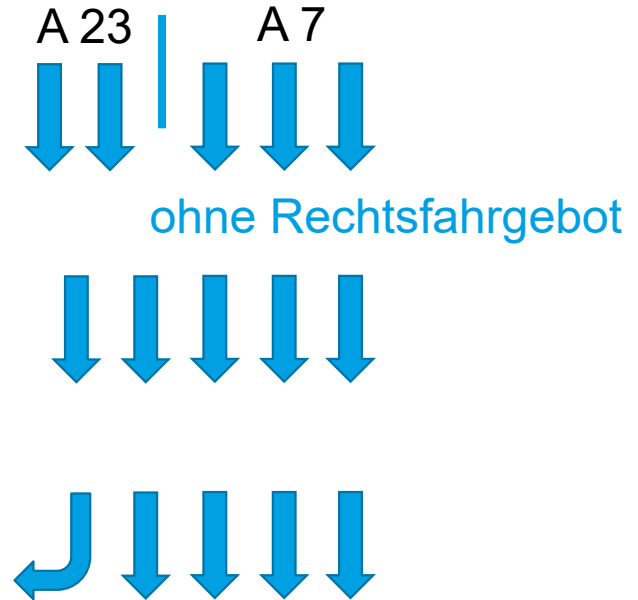
Quelle: openstreetmap.de

AD Hamburg-Nordwest



Quelle: openstreetmap.de

Endzustand – Ende 2021



5 durchgehende Fahrstreifen
mit weniger Verflechtungen

20.04.2021

DEGES

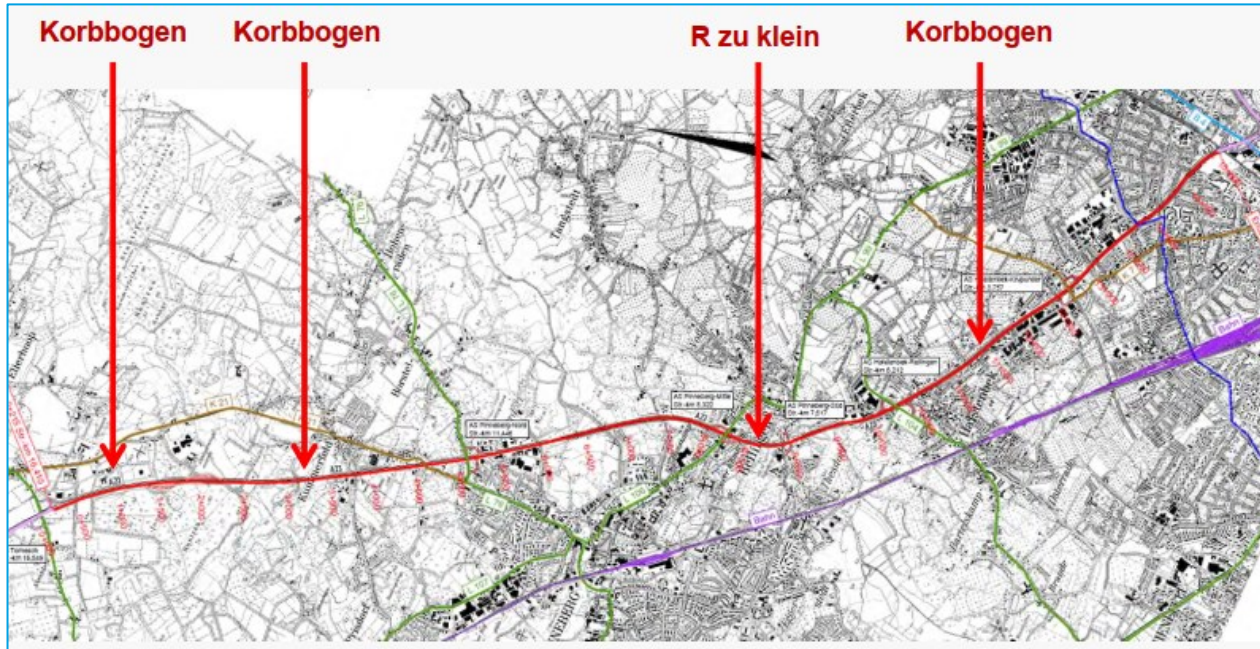
Machbarkeitsstudie

a. Planungsinhalte

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

Ausbaurichtung BAB

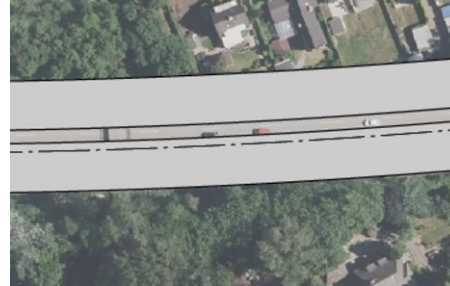
Überprüfung der Achse auf Regelkonformität



Ausbaurichtung BAB

Betrachtung der möglichen Ausbauvarianten

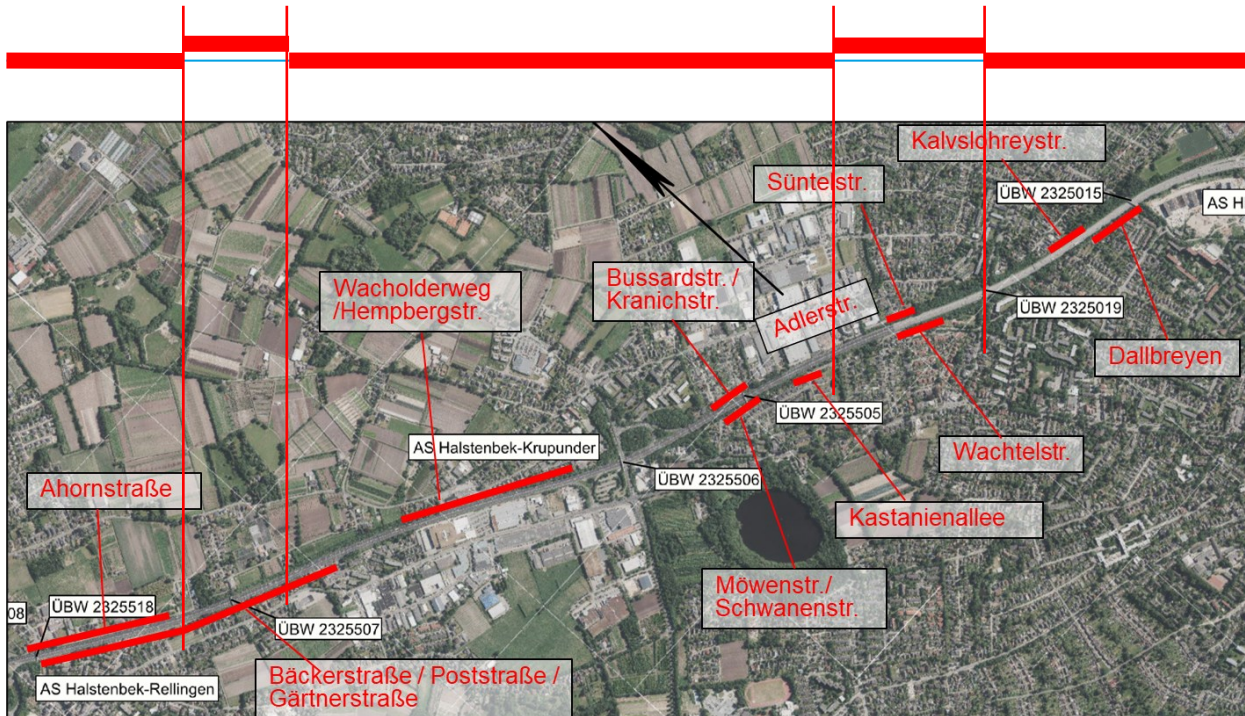
- Verbreiterung nach Norden / Osten
- mittige (beidseitige) Verbreiterung
- Verbreiterung nach Süden / Westen



Ausbaurichtung BAB

Lösungsansätze – Seite der Verbreiterung

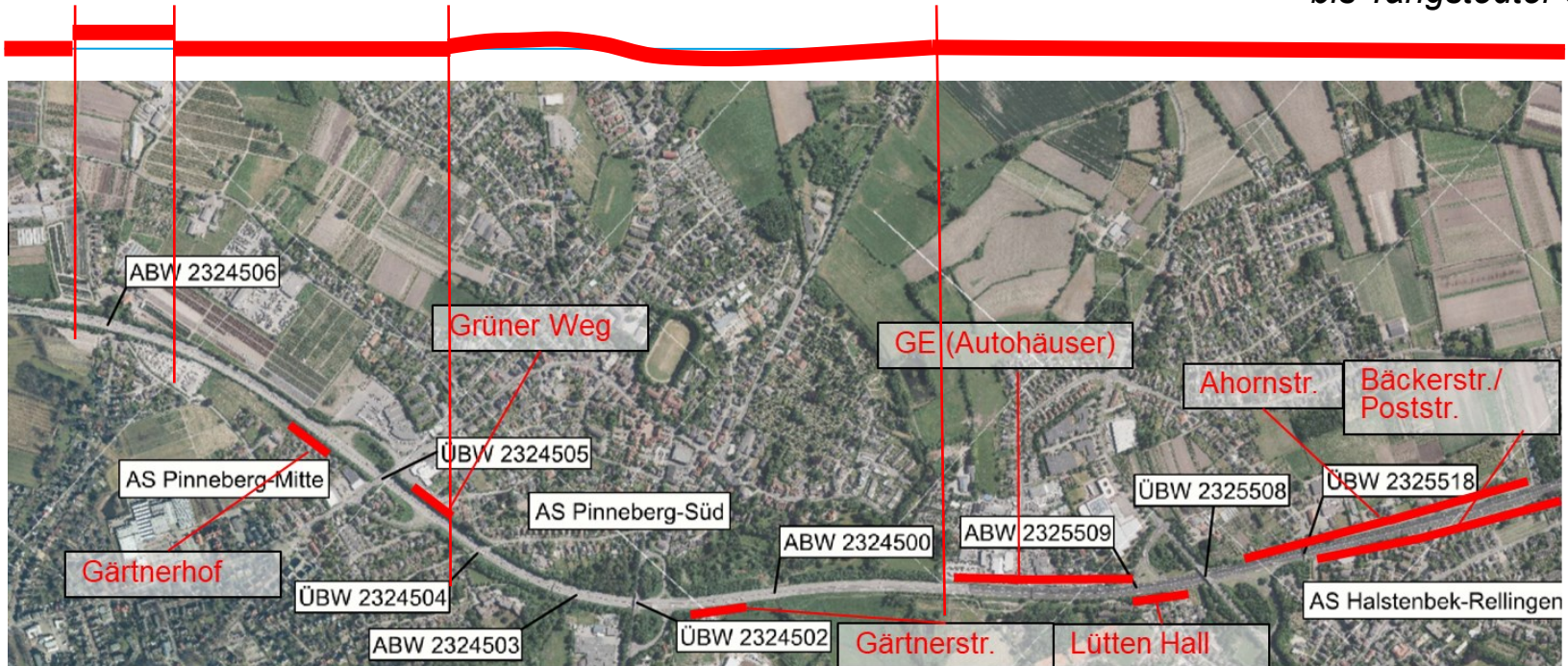
*AD-Hamburg-Nordwest bis
AS Halstenbek-Rellingen*



Ausbaurichtung BAB

Mögliche Lösungsansätze – Seite der Verbreiterung

AS Halstenbek-Rellingen
bis Tangstedter Straße



Ausbaurichtung BAB

Mögliche Lösungsansätze – Seite der Verbreiterung

*Tangstedter Straße
bis AS Tornesch*



Gestaltung Knotenpunkte (Anschlussstellen)

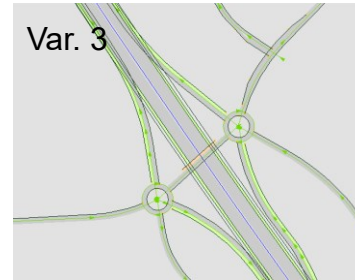
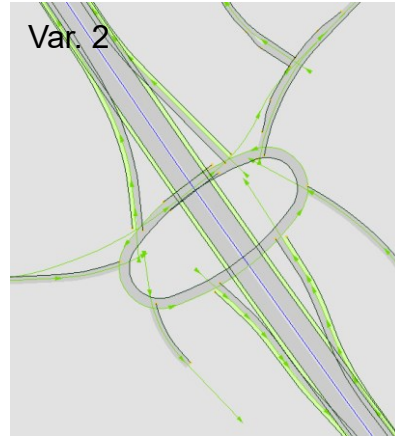
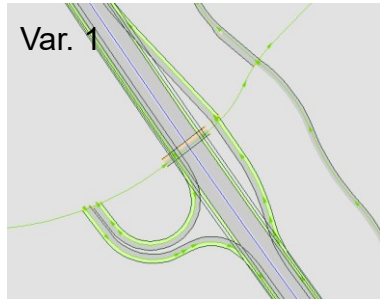
6 Anschlussstellen (AS):

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

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

Gestaltung Knotenpunkte (Anschlussstellen)

- Beispiel AS Pinneberg – Nord



Kriterien sind insb. die Leistungsfähigkeit und die Einbindung der Rampen, der Quickborner Str. und der 3 Gewerbeverbindungen

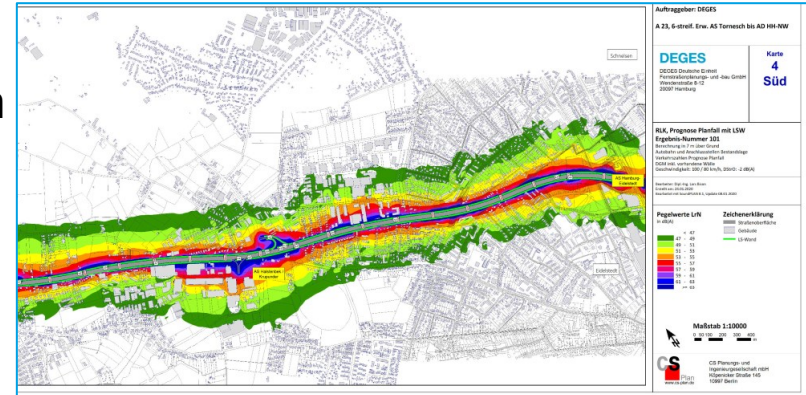
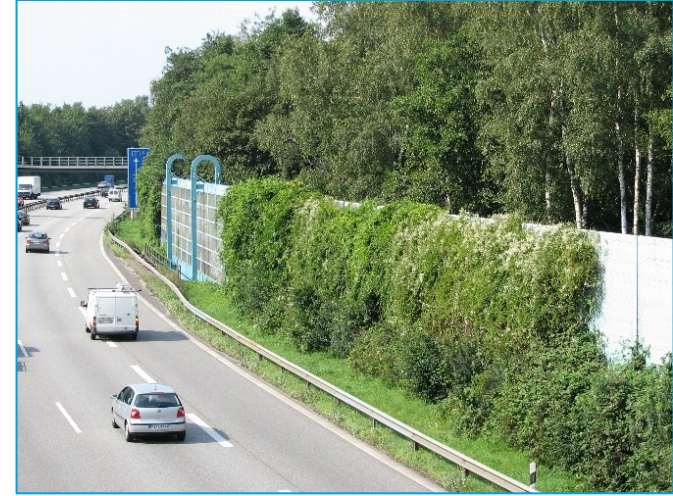
Gestaltung der Bauwerke

25 Bauwerke, davon

- 15 Straßenbrücken
- 3 Geh- / Radweg-Brücken
- 1 Brücke über die Bahn (über AKN)
- 4 Brücken über Gewässer (mit entsprechenden Umweltauflagen)
- 2 Brücken über Straße bzw. Geh- / Radweg
- alle Bauwerke sind zu ersetzen
- maßgebend ist Nutzbarkeit in der Bauphase (für den 4+0-Verkehr)

Lärmschutz (Schalltechnik)

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



Weitere Aspekte

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

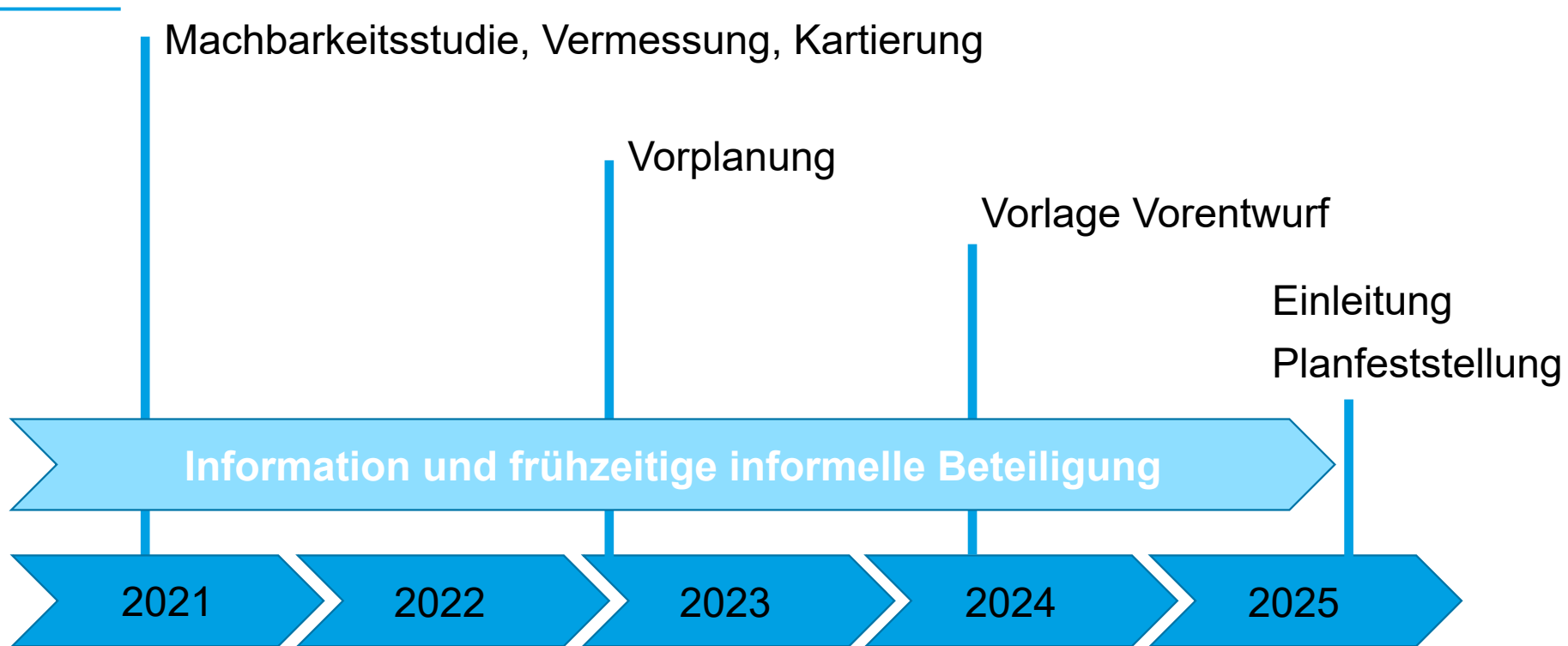
Zwischenbewertung

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

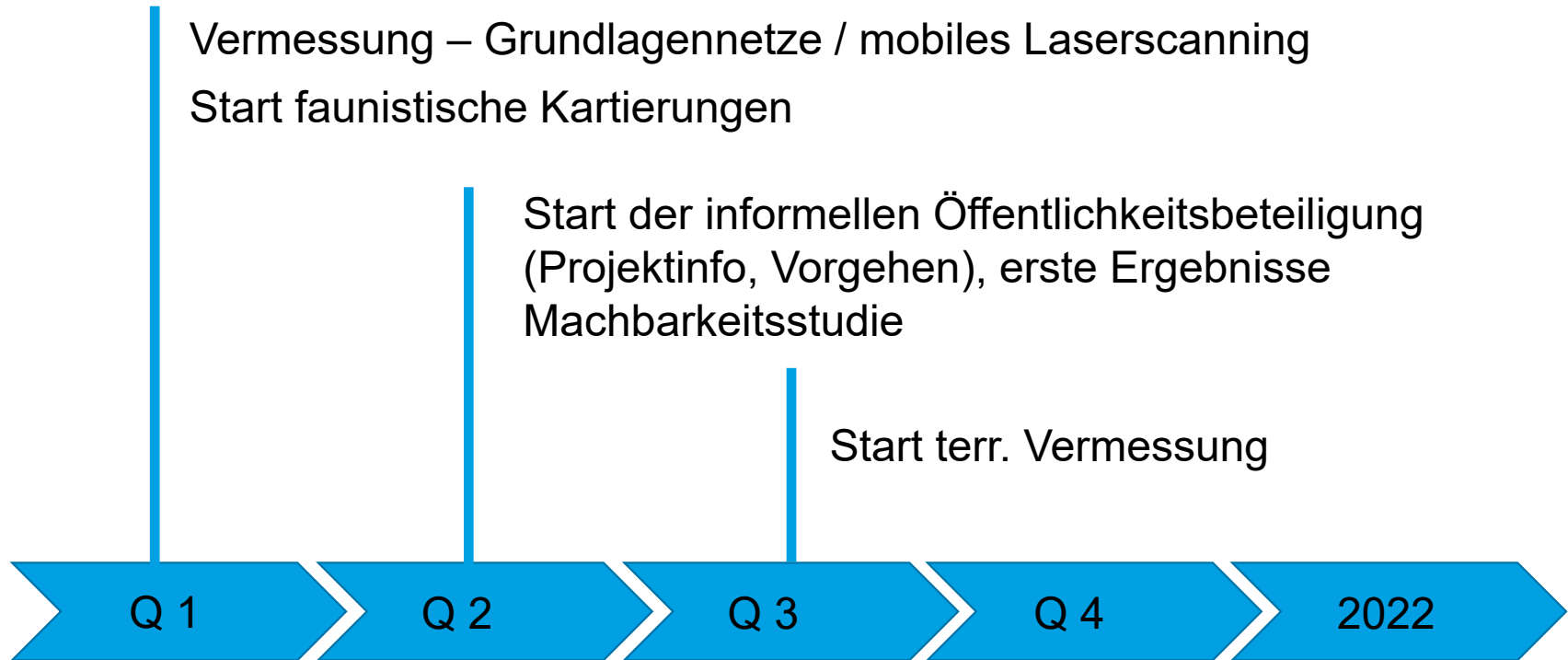
Meilensteine

a. Planungsschritte

A 23 – Ausblick Projektmeilensteine



A 23 – Ausblick Projektmeilensteine 2021



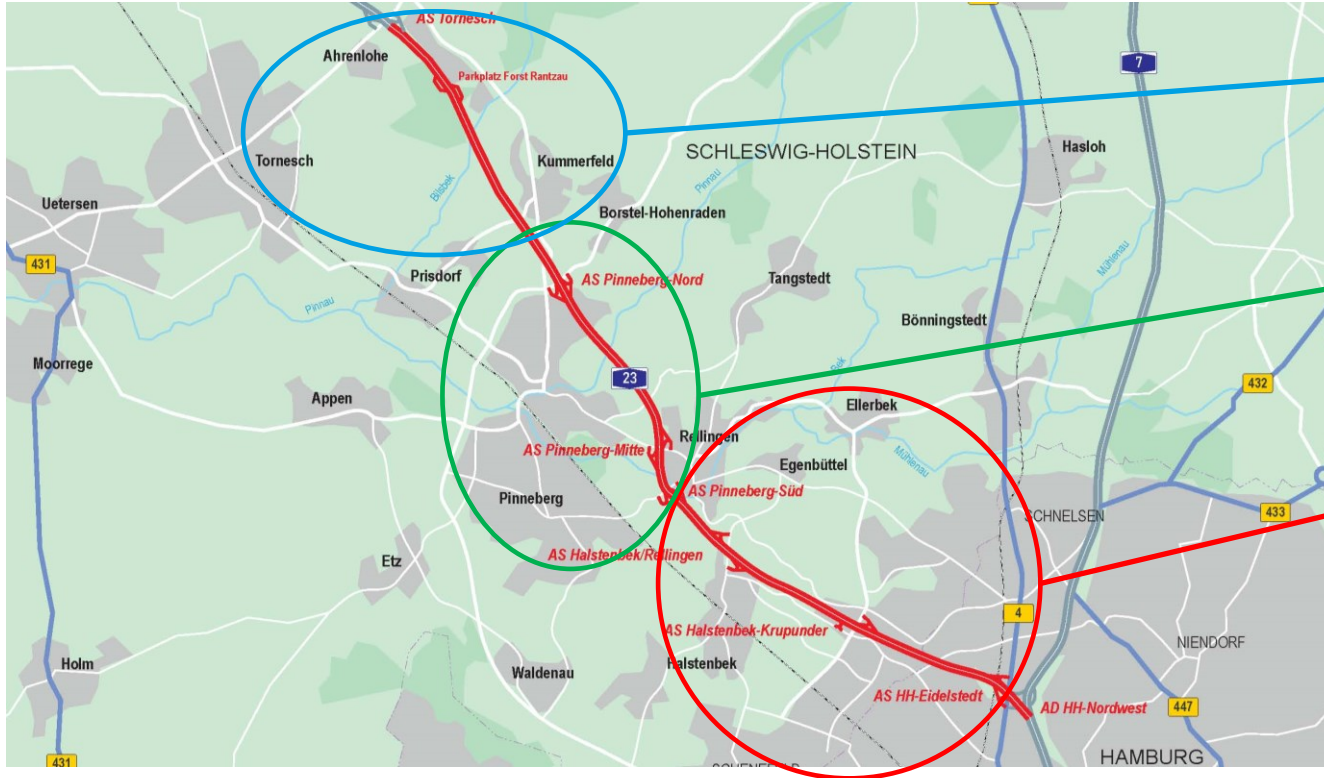
Information / informelle Beteiligung

Planungswerkstatt

- Hinweise zur Planung aufnehmen
- Lokales Wissen einbinden
- Unterschiedliche Perspektiven und Meinungsvielfalt berücksichtigen
- Raum des Austausches und für gemeinsames Verständnis schaffen



Planungswerkstatt in drei Abschnitten



1. Nord

2. Mitte

3. Süd

Planungswerkstatt 20-25 Teilnehmer



Informationsveranstaltung



- Regelmäßige Information zur Planung
- Wahl der Zufallsbürger
- Rückmeldung aus der Planungswerkstatt
- Raum um Fragen zu stellen und mit den Experten ins Gespräch zu kommen

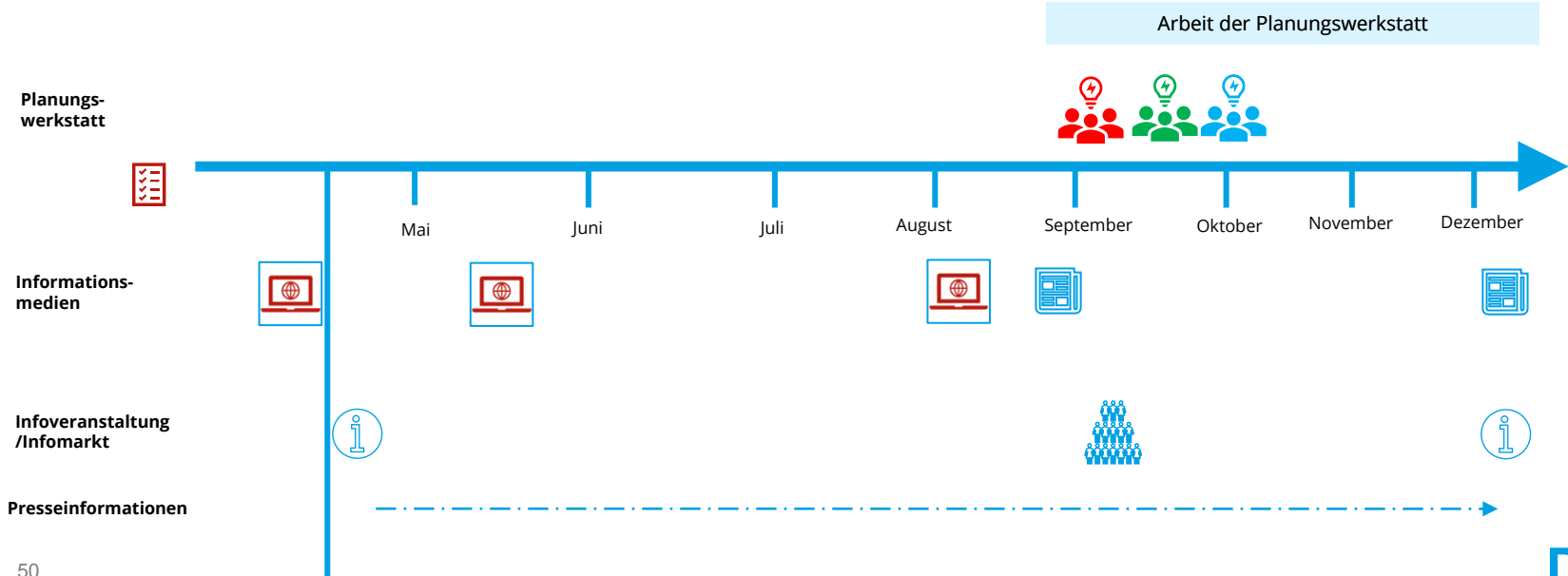
Digitale Formate



Planung

Erstinformation

1. Planungsphase 2021



Flyer



Ausbau der A 23

6-streifige Erweiterung der A 23 zwischen der Anschlussstelle Tornesch und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest

Für einen besseren Verkehrsfluss im Norden



Die A 23 in Zahlen

Die Fahrbahnerweiterung erstreckt sich auf **15,9 km**, davon 13,7 km in Schleswig-Holstein, 2,2 km in Hamburg.

Auf dem auszubauenden Streckenabschnitt gibt es

- 6** Anschlussstellen,
- 1** Autobahndreieck,
- 25** Bauwerke, davon
- 7** Überführungsbauwerke,
- 18** Unterführungsbauwerke und
- 4** Gewässerunterführungen.

Querschnitt im Bestand: **4-streifig (schmal)**

Geplanter Querschnitt: **6-streifig**

Verkehrsentwicklung dieses Teilstückes bis 2030:

ca. 96.000
zu erwartende Fahrzeuge pro Tag

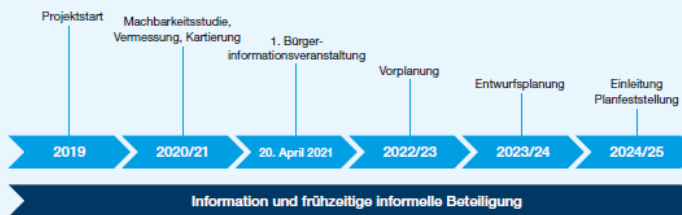
ca. 7 – 9 %
Schwerverkehrsanteil



Der Ausbau der A 23 in Schleswig-Holstein ...

- erhöht die Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit auf der Ausbaustrecke deutlich;
- führt zu weniger Staus auf der Strecke sowie zu einer Entlastung des nachgeordneten Verkehrsnetzes;
- ermöglicht durch die Optimierung der Gewässerquerungen verbesserte Randbedingungen für die Umwelt und mindert die Trenneffekte;
- bringt spürbare Verbesserungen in Sachen Lärmschutz für Anwohnerinnen und Anwohner mit sich und verringert die aktuellen Belastungen;
- sorgt besonders durch die Umgestaltung der Anschlussstellen für einen besseren Zu- und Abfluss des Verkehrs und erhöht die Kapazitäten;
- sorgt für eine sichere und verbesserte Führung des Rad- und Fußverkehrs in den Querungsbereichen.
- Die Fahrbahnerweiterung schafft Sicherheit und Zuverlässigkeit.

Wie ist der Stand der Planung?



Die 6-streifige Erweiterung der A 23 zwischen der Anschlussstelle Tornesch und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest dient der Herstellung ausreichender Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs. Aktuell wird für das Projekt eine **Machbarkeitsstudie** durchgeführt. Es folgen **Vorplanung**, **Entwurfsplanung** und schließlich das **Planfeststellungsverfahren**, welches mit dem **Planfeststellungsbeschluss** – dem Baurecht für die neue Trasse – endet.

Begleitet wird das Projekt von einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit, Informationsangeboten sowie einer aktiven Einbindung der Bürgerinnen und Bürger.

Flyer

Die A 23

Mit ihrer Weiterführung als B 5 verbindet die A 23 Deutschland mit **Dänemark** und hat damit eine besondere Bedeutung für die Entwicklung der Westküste und im Europäischen Binnenmarkt.

Besonders der vierstreifige Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Tornesch und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest stellt ein Nadelohr Richtung Hamburg bzw. Richtung Heide dar.

Zu Stoßzeiten führt das Verkehrsaufkommen zu massiven Rückstaus, welche auch negative Effekte auf das nachgeordnete Straßennetz haben.

Durch die 6-streifige Erweiterung der Fahrbahn sollen die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit dieses Abschnittes deutlich erhöht werden.

Strecke der Fahrbahnerweiterung



Haben Sie noch Fragen? Dann kontaktieren Sie uns!

Ihr Ansprechpartner für die A 23:

Dr. Benedikt Zierke
Projektleiter
E-Mail: zierke@degges.de
Tel.: 040 182104-115



Auf unserer Projektwebsite www.degges.de/a23 finden Sie zudem alle Informationen rund um die Fahrbahnerweiterung der A 23 in Schleswig-Holstein und Hamburg.

IMPRESSUM

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstr. 54
10117 Berlin

Alle Angaben Stand April 2021.
Änderungen und Irrtümer vorbehalten

Zum Download auf der Website:

www.degges.de/a23

Website

DEGES [Projekte](#) [Aktuelles](#) [Karriere](#) [Unternehmen](#)

Schleswig-Holstein, Hamburg

A 23: AS Tornesch – AD Hamburg-Nordwest in Planung

Sechsstreifige Erweiterung der A 23 zwischen der AS Tornesch und dem AD Hamburg-Nordwest

[Übersicht](#) [Details](#) [Dialog](#) [Presse](#) [Downloads](#) [Informationsveranstaltung](#)

Daten und Fakten

- Gesamtlänge: 15,9 km
- sechsstreifige Erweiterung



Bildnachweis: Falcon Crest

Hinweis Digitale Informationsveranstaltung am 20. April 2021, ab 18:30 Uhr

Wir laden alle Bürgerinnen und Bürger zur digitalen Informationsveranstaltung zum aktuellen Planungsstand der sechsstreifigen Erweiterung der A 23 zwischen der AS Tornesch und dem AD Hamburg-Nordwest ein. Details zur Teilnahme finden Sie auf der [Untersseite Informationsveranstaltung](#).

www.deges.de/a23

Ihre Fragen

a. Welche Wünsche und Fragen haben Sie?

Ansprechpartner

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH

Wendenstraße 8-12
20097 Hamburg

Dr. Benedikt Zierke
Projektleiter
A 23

Telefon 040 182104-115
zierke@deg.es.de

Christian Merl
Stabstelle Projektkoordination,
Kommunikation und
Öffentlichkeitsarbeit

Telefon 040 182104-114
merl@deg.es.de