

Veralteter Bundesverkehrswegeplan: DEGES gegen eine zukunftsfähige Entwicklung?

Anmerkungen zur Info-Veranstaltung der DEGES am 12.10.2023 aus Sicht der
Bürgerinitiative A 23 für umweltfreundliche Mobilität

Mit ca. 20 nett wirkenden Mitarbeiter/innen präsentierte DEGES am 12. Okt. 2023 eine öffentliche Veranstaltung zum Planungsstand des A23-Ausbaus auf sechs Spuren.

Doch bereits eine Eingangstafel „Daten und Fakten“ zeigte, dass es sich um eine reine Werbe-Veranstaltung handeln würde. Dort wurden Vorteile des Ausbaus aufgezählt. Verblüfft vermisste jeder kritisch denkende Besucher eine Tafel daneben: Nachteile des Ausbaus.

Um eine seriöse Abwägung zu ermöglichen, war jeder Besucher auf seine eigenen Kenntnisse angewiesen. Unsere Einschätzung dazu im Einzelnen:

„Der Verkehr wird sicherer“: Durch zusätzliche Spuren wird mehr Verkehr angezogen. Zudem nehmen Unfallgefahren auf den Zulieferstraßen zur Autobahn mit steigendem Kfz-Aufkommen zu. Der Schienen-Verkehr macht einen winzigen Bruchteil der Unfallgefahr gegenüber Privat-Pkws aus, die Schiene ist damit viel sicherer als die Autobahn. Von „sicherer“ kann also keine Rede sein.

„Der Lärmschutz wird spürbar verbessert“: Im Unterschied zu heute werden die Lärmschutzwände erhöht, für die Nachbargrundstücke erhöht sich damit aber die Verschattung, durch die Erweiterung werden diese Wände dichter an die benachbarten Grundstücke heranrücken und diese mehr entwerten. Vorschlag: Bereits jetzt bessere Lärmschutzwände aufbauen, statt eine Zustimmung zum Ausbau in der Bevölkerung durch Erpressung mit erhöhten Lärmeinwirkungen erreichen zu wollen!

„Die Anschlussstellen werden umgestaltet“: Diese Maßnahme wäre auch ohne den Ausbau der A 23 möglich, wenn sie denn gewollt ist. Die derzeitigen Vorschläge sehen wir als überdimensioniert an.

„Die Kapazität der ausgebauten Autobahn wird den steigenden Pkw- und Lkw-Verkehren angepasst“: Die Unterstellung, dass sowohl der Pkw- als auch der Lkw-Verkehr steigen wird, ist als selbsterfüllende Prognose bekannt, die den heutigen Massen-Autoverkehr erst ermöglicht hat. Sie blendet aus, dass durch die schon jetzt sichtbare und sich demnächst noch verschärfende weltweite Klimakrise ein Umdenken in der Bevölkerung zu erwarten ist. Im Koalitionsvertrag der derzeitigen Regierung in Schleswig-Holstein wurde deshalb ein Anstieg der Nutzung der Schiene im Personenverkehr von derzeit 7% auf 20-25% festgelegt. Dieses Ziel findet in Prognosen der DEGES keine erkennbare Berücksichtigung!

„Die Situation für den Radverkehr verbessert sich“: In den Planungen wurden tatsächlich auf Anregung von Teilnehmenden Verbesserungen der Radwege und -anbindungen aufgenommen. Deren Umsetzung ist allerdings so lange auf Eis gelegt, bis die Planungen abgeschlossen sind und ein Ausbau der A 23 beendet wurde – vielleicht erst 2034. Dieses

Dilemma lässt sich dadurch lösen, dass auf den Ausbau verzichtet wird und sofort sinnvolle Verbesserungen durch die zuständigen Kommunen bzw. den Kreis Pinneberg umgesetzt werden. Auch hier: die Zustimmung zum A23-Ausbau soll damit erhöht werden, indem eine ohnehin überfällige Verbesserung der Radinfrastruktur sonst nicht erfolgen soll.

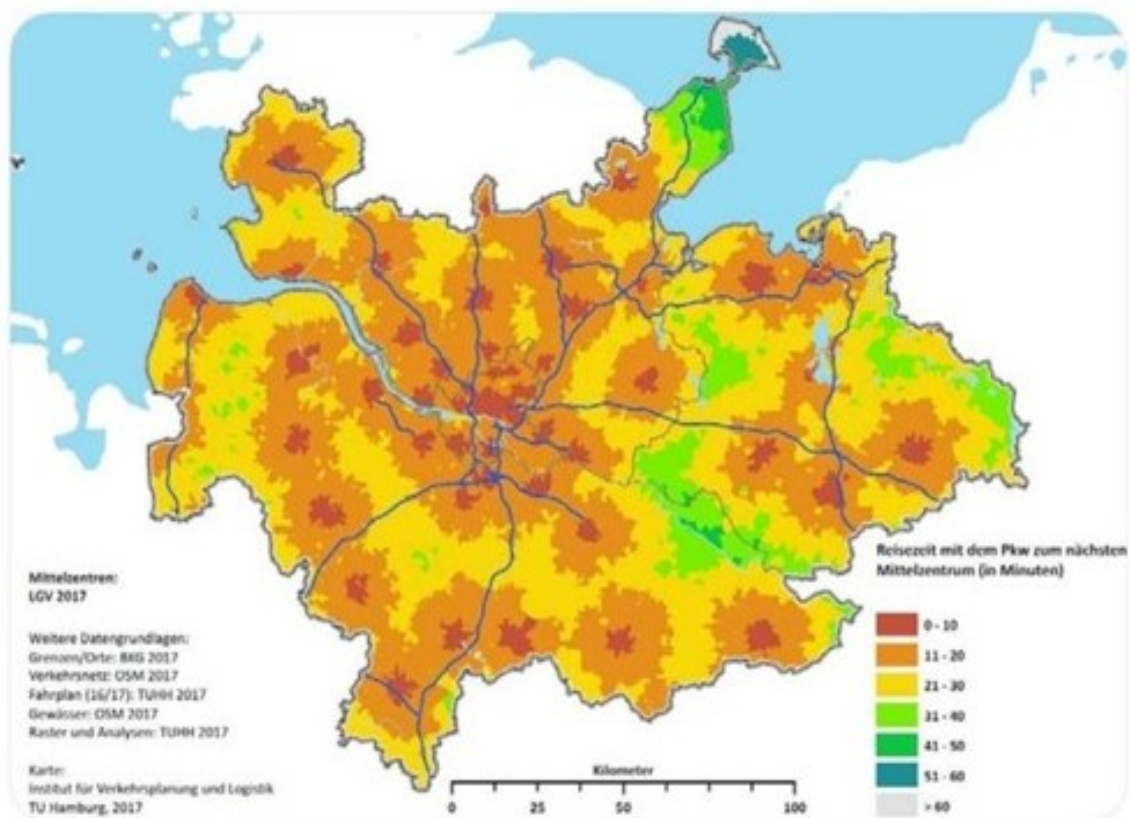
„Die Situation der Schiene und des ÖPNV kam in der Präsentation der DEGES nicht vor!“

Aber: deren Infrastruktur wurde Jahrzehnte vernachlässigt, jeder Nutzer erfährt gerade die schmerzlichen Nachteile vieler Baustellen, für die zu wenig Ausweichmöglichkeiten geschaffen wurden. Die DEGES verweist darauf, dass dieses Thema nicht zu ihrem Aufgabengebiet gehört. Es könnten nur die im BVWP angesetzten Kriterien herangezogen werden und nicht politisch motivierte, wie die im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien in Schleswig-Holstein festgelegten Ziele. Genau dies gilt es zu ändern, die gesetzlichen Grundlagen aus dem Jahr 2013/2016 müssten längst geändert sein. Es wird ein Bundesmobilitätsgesetz und ein Bundesmobilitätsplan verabschiedet werden müssen und Verkehrsfachleute müssten künftig stets darlegen, wie die umweltfreundliche Gestaltung der Mobilitätsanforderungen unserer Gesellschaft optimiert werden kann.

Die bisherige Bevorzugung des Pkw-Verkehrs geht auch aus folgenden Grafiken der OECD aus 2017 hervor, die die Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums in der Metropolregion Hamburg (MRH) bezogen auf den ÖPNV und den Pkw-Verkehr darstellen:

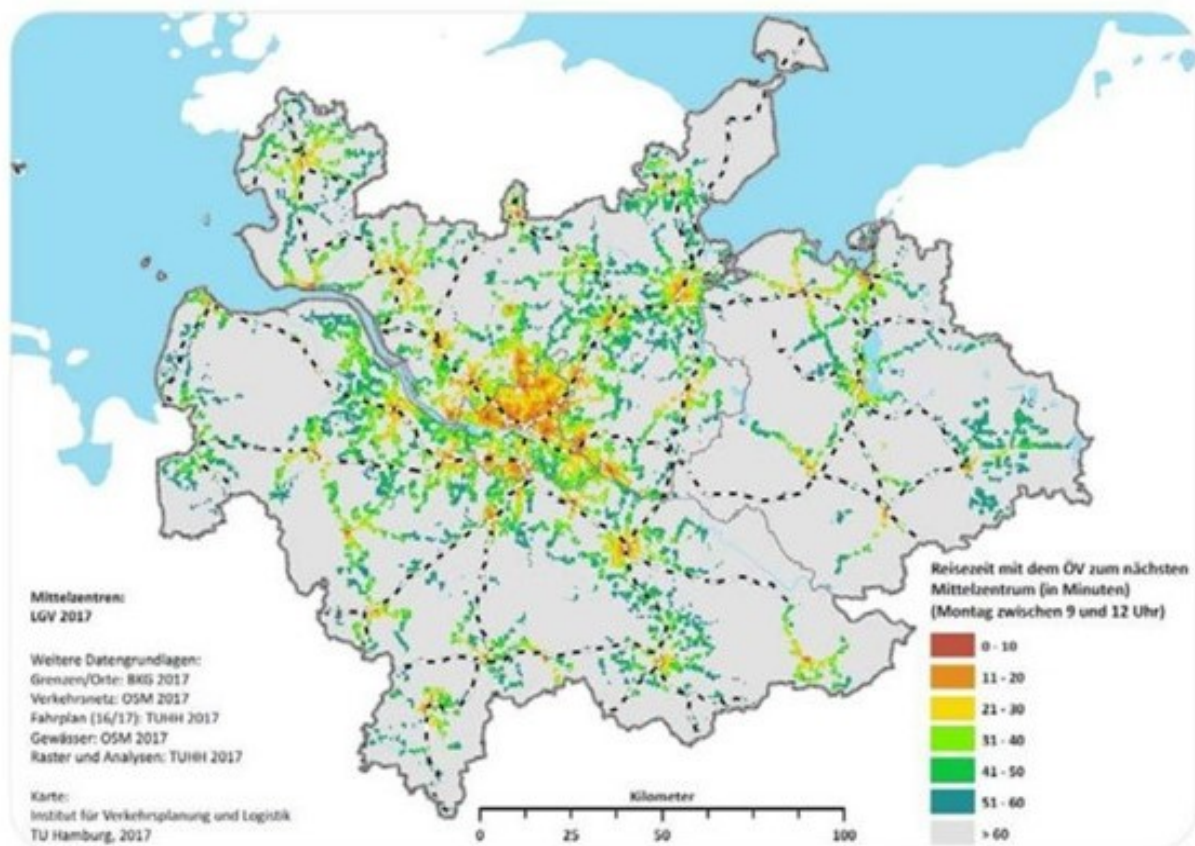
Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums per Pkw in der Metropolregion Hamburg

Es gibt



mehrere als Mittelzentren bezeichnete Städte, wie z.B. Pinneberg, in der Metropolregion Hamburg. Mit dem **PKW** sind viele davon in bis zu 10 Minuten (rot), noch mehr in bis zu 20 Minuten (rosa) und die meisten sogar bis zu 30 Minuten (gelb) erreichbar.

Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums per ÖPNV in der Metropolregion Hamburg:



Im Unterschied dazu sind mit dem **ÖPNV** nur sehr wenige Mittelzentren in bis zu 20 Minuten (rosa) erreichbar, außerhalb dessen gar nicht. In bis zu 30 Minuten (gelb) sind ebenfalls nur sehr wenige Mittelzentren erreichbar, erst bei 40-50 Minuten nimmt die Anzahl zu.

Fazit: Die Nutzung des Pkws ist deutlich bevorzugt, geht viel schneller, der ÖPNV wurde sehr stark vernachlässigt, dauert für die meisten Strecken viel zu lange. Darin liegt eine Ursache für die Wahl, ein Privatauto zu nutzen. Das ist aber sowohl betriebswirtschaftlich wie auch volkswirtschaftlich das teuerste und zu viel Ressourcen verbrauchende Massenverkehrssystem. Mit einem immer dringlicher werden Klimaschutz darüber hinaus kaum unvereinbar. Also muss nun in den ÖPNV-Ausbau investiert werden, statt die Privilegien für das Auto noch weiter zu stärken.

Diese Erkenntnis ist in weiten Teilen der Bevölkerung bekannt und direkt erfahrbar. Dennoch stellt sich die Frage, ob viele Mitmenschen bereit sind, auf den – auch persönlich teuren – Komfort des Pkw zu verzichten und fragen sich, ob nicht eine Verbesserung im Straßenverkehr notwendig sei. Dazu stellen wir fest, dass wir die Sanierung von Brücken und Fahrbelegen für sinnvoll halten. Insgesamt sollte aber eine Vermeidung von Individualverkehr (z.B. durch Home-Office, Fahrgemeinschaften...) sowie Verlagerung auf Fahrrad und Schiene erfolgen. Denn die Klimakrise erfordert eine erhebliche Verhaltensänderung von jedem Einzelnen auch im Verkehrssektor. Auf EU-, Bundes- und Landesebene wurden mittlerweile Ziele formuliert, die der Umsetzung harren! Verkehrsprognosen, die eine Fortschreibung bisheriger Trends vornehmen, sind antiquiert, rückwärtsgewandt und deshalb abzulehnen.

Weitere Infos zu:

Verkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST): Auszug aus Zählraten der automatischen Zählstelle der BAST an der A 23 in Krupunder sowie eigene Berechnung mit der Annahme, dass sich die Tagessumme auf nur 12 Stunden verteilen würde.

	Wochentags Summe	Wochentags Richtung Norden	Wochentags Richtung Süden	eigene Re.: Ri1/min	eigene Re.: Ri2/min	Angaben der DEGES
Jahr		Ri1	Ri2	12	12	
2019						
2018	68.793	38.387	30.406	53	42	
2017	66.254	38.806	27.448	54	38	78.600
2016	75.117	40.129	34.988	56	49	
2015	81.549	40.905	40.644	57	56	
2014	83.308	42.312	40.996	59	57	
2013	83.558	42.178	41.380	59	57	

Kosten-Kalkulation Brücken:

durchschnittliche Maße von Brücken: Breite 10 m, Länge 40 m

Preis für 25 Brücken min: 30 Mio. €

Preis für 25 Brücken max.: 50 Mio. €

Kosten-Kalkulation für sechs-streifigen Ausbau min. 225 Mio. € / derzeit ca. 375 Mio. € auf Basis der Quadratmeter-Preise der Autobahn GmbH des Bundes ohne Planungs- und Abrisskosten sowie Erwerb von benötigten Flächen. Bis zum Bau Ende der 2020er Jahre ist zudem mit erheblichen Baukosten-Steigerungen zu rechnen!

Links zu weiteren Infos und Filmen:

Online-Panel des BUND vom 23.9.23: Wie kann eine zukunftsfähige Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung gelingen? <https://www.youtube.com/live/uWEUaNi8Upg?si=MX85tHZ0nfuAD2-W> (Dauer: 2 Std 35 Min.)

BUND: Podiumsdiskussion am 9.2.2023: „Wie wird der BVWP klima- und naturverträglich?“ mit Vorträgen von Dr. Philine Gaffron, Uni HH, G. Lichtblau, UBA Österreich und Gästen vom BMUV, BUND, Nabu <https://www.youtube.com/watch?v=AryEH-fhafk&t=2641s> (Dauer ca. 1. Std. 30 Min.)

ZDF, Die Anstalt vom 25.4.23: <https://www.zdf.de/comedy/die-anstalt/die-anstalt-vom-25-april-2023-100.html> (Dauer 44 Min.)