

Verantwortungsbewusste Verkehrspolitik

Bereits die Aufnahme einer Erweiterung der A23 auf sechs Fahrspuren im Jahre 2014 in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP-2030) geschah unter der Annahme höchst zweifelhafter Zahlen.

Die Baukosten wurden mit 208 Mio. € kalkuliert, ohne die Kosten für Klima- und Umweltschutz sowie zu erwartender Preissteigerungen angemessen zu berücksichtigen. Nach aktuellen Angaben des Bundesministeriums zu Straßenbaukosten sind schon heute Baukosten von mindestens 500 Mio. € zu erwarten; bis zum geplanten Baubeginn sind weitere erhebliche Kostensteigerungen zu erwarten.

Die zentrale Begründung für die Planung im vordringlichen Bedarf war eine Engpassbeseitigung für tägliche Staus von bis zu 15 km Länge bis nach Tornesch, die in dieser Länge kaum aufgetreten waren und primär im Rückstau vor der Einmündung in die A7 durch die dortigen Bauarbeiten verursacht wurden.

**VERKEHR
VERKEHRT**
in Schleswig-Holstein

Echte Alternativen zum Ausbau der A23:



u.a. verlässliche Taktung und Ausbau des ÖPNV im Kreis Pinneberg:

- Bau des 3. + 4. Gleises Elmshorn - Hamburg
- 10-Minuten-Taktung der S 3 zwischen Altona und Pinneberg beibehalten
- attraktive Buslinien (wie die X95) ergänzen
- Regional-Express-Angebote erhöhen
- Sichere P&R- sowie B&R-Plätze an allen S-Bahn-Stationen

Statt 5-10 Jahre Bauzeit mit Staus, Lärm, zusätzlichen Umweltbelastungen und Kosten über 500 Mio. €

V.i.S.d.P: Wolfgang Melzer, Rellingen, BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität

Die von der Autobahn AG und der in deren Auftrag handelnden DEGES gelieferten Zahlen belegen offensichtlich, dass das höchste Verkehrsaufkommen durch Ortsumfahrungen zwischen Pinneberg-Nord und Krupunder in den Spitzenzeiten zwischen 16:00 Uhr und 18:00 Uhr zu verzeichnen ist und unter den prognostizierten Zahlen für die Verkehrswegeplanung liegt.

Auf eine Anfrage bei der Bundesanstalt für Straßenwesen BAST mit der Bitte um Auskunft über Daten der jüngsten Straßenverkehrszählung an der A23 wurde uns mitgeteilt:

- „Wir nehmen keine Auswertung für die Zählstelle 1119 (Krupunder) seit dem Jahr 2019 vor.“
- „Der entsprechende Grund wird Ihnen in der Auswertung durch den Hinweis: „Keine belastbaren Zähldaten“ angezeigt. Dies gilt auch für die Folgejahre bei dieser Zählstelle.“
- „An dieser Stelle sei noch der Hinweis erlaubt, dass die Daten nicht geprüft sind und daher keinen Anspruch auf Richtigkeit oder Vollständigkeit erheben“

Somit liefert die Zählstelle 1119 (Krupunder) als einzige automatische Zählstelle an der A23 in dem beplanten Bauabschnitt seit 2019 keine Daten. Die jüngste manuelle Zählung ist von 2021. Die von der BAST genannten Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 zeigen durchschnittliche tägliche Fahrzeugzahlen von 72.500 Fahrzeugen auf den Autobahnen in SH und eine **Verringerung** gegenüber 2015 um fast 8 % bei Kfz.

Auch nach Corona sinkt das Fahrzeugaufkommen weiter, u. a. bedingt durch eine Zunahme der im Home Office Beschäftigten. Trotzdem werden regelmäßig von am Ausbau interessierten Personen Zahlen genannt, die durch keine seriöse Zählung belegt sind und deutlich über den tatsächlichen Werten liegen.

Die A23 hat zweifellos eine große Bedeutung für die heimische Wirtschaft, die es mit den heutigen Kapazitäten zu erhalten gilt. Wenn das im SH-Koalitionsvertrag definierte Ziel ernsthaft angestrebt wird, den Anteil des Schienenverkehrs an der Verkehrsleistung im Personenverkehr auf 20-25 Prozent zu steigern, dann bekommt auch der gewerbliche Fahrzeugverkehr den gewünschten Freiraum. Die propagierte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene würde diesen Effekt unterstützen.

Insbesondere in Zeiten des knappen Geldes sollten verantwortungsvolle Politiker Größe beweisen, indem sie nicht weiter mit veralteten Plandaten argumentieren, sondern zeitgemäße Alternativen unterstützen und gleichzeitig die drohenden Staus und Belästigungen während der geplanten 8-10 Jahre Bauzeit rund um die A23 vermeiden.

Nach Aussagen der DEGES kann frühestens im Jahr 2029 mit den Bauarbeiten begonnen werden, evtl. erst deutlich später, wenn gegen eine Planfeststellung Klagen erhoben werden. Dann wäre mit einer Fertigstellung der Erweiterung nicht vor 2034 zu rechnen.

Bei einer Berücksichtigung der oben genannten einfachen Alternativen wäre bereits vor Baubeginn der A23-Erweiterung mit einer weiteren Entspannung der Verkehrsdichte auf der A23 zu rechnen.

Das von der Politik schon mehrfach avisierte 3. + 4. Gleis zwischen Hamburg und Elmshorn könnte bei ehrlichem Willen der Politik und einer konsequenten vordringlichen Planung realisiert sein, bevor eine wesentlich teurere Erweiterung der A23 abgeschlossen werden kann. Auch die aktuell viel diskutierten Finanzierungsprobleme für die Sanierung der maroden Infrastruktur sollten berücksichtigt werden, bevor der Grundsatz „Sanierung vor Neubau“ ignoriert wird.

Leider wird beim Thema „Verkehrsplanung“ fast ausschließlich mit den damit beauftragten Planern über Straßenbau gesprochen. Die Planungen und Konzepte für die Verbesserung des Schienennetzes finden selten Berücksichtigung. Eine „Engpassbeseitigung“ beginnt mit der Gleichbewertung und Einbeziehung aller Alternativen.

Wolfgang Melzer
Rellingen

BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität

www.autobahn23.de

