

## Themenbereich BVWP (Bundes-Verkehrs-Wege-Plan)

Der BVWP ist der vom Gesetzgeber vorgesehene Plan, wie die Verkehrsträger „Bundesschienenwege“, „Bundesfernstraßen“ und „Bundeswasserstraßen“ künftig ausgebaut werden sollen.

Der aktuell gültige BVWP-2030 wurde mit Daten aus dem Jahre 2013 begründet und 2016 beschlossen. Er enthält die Verkehrsprognose und Ausbauziele für den Zeitraum bis 2030, sowie die geschätzten Kosten für die Baumaßnahmen.

Für die A23 wurde auf Initiative der damaligen CDU-Regierung in S-H die Erweiterung der A23 auf 6 Spuren zwischen Tornesch und Hamburg als ein sog. „vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ in den BVWP geschrieben.

Dies ist **die höchste Dringlichkeit**, die im BVWP eingetragen werden kann.

### Umfang der Baumaßnahme:

- u. a. Beschaffung weiterer erforderlichen Flächen ca. 10m neben der A23
- Abriss und Neubau von 25 Brücken im Verlauf der Strecke
- Abriss der Lärmschutzwände und Neubau mit angepasster Höhe
- Änderung des Streckenverlaufs speziell in Bereichen angrenzender Wohnbebauung

### Kosten:

- 2013 wurden Kosten von 208 Mio. € kalkuliert.
- Eine Kostenerhöhung seit 2013 wird nicht berücksichtigt.
- vorsichtige Kostenschätzungen: ein Vielfaches der im BVWP genannten Kosten.

### Bauzeit:

- 3 Abschnitte mit 5 Jahren pro Abschnitt.
- Gesamtbauzeit nicht unter 10 Jahren, mit erheblichen Einschränkungen
- Lärm-, Stau- und Baubelästigungen im weiteren Umfeld der A23.

### **Begründet wird der Eintrag im BVWP mit:**

**a) dem „täglichen Stau im Bereich von Tornesch bis Hamburg auf ca. 15 km in den Spitzenstunden“.**

- Staugrund waren Baumaßnahmen an der Zusammenführung der A23 auf die A7
- Diese Situation besteht nicht mehr. Viele Bilder von der A23 zu Zeiten des Berufsverkehrs belegen dies.
- Die in der Begründung genannten Fahrzeugzahlen sind unplausibel, denn die automatische Zähleinrichtung an der A23 zeigte schon für 2016 eine um ca. 10% geringere Fahrzeugzahl, mit abnehmender Tendenz in den Folgejahren.

Gemäß eines Schienengutachtens in SH vom März 2021 könnte ein optimaler Ausbau des ÖPNV täglich 35 Tsd. Pendler von der A23 herunterholen. Ein Ausbau der A23 mit Wegfall des Tempolimits würde dem entgegenwirken.

**b) den Rückstauungen insbesondere an den Anschlussstellen, deren Folge Unfallpunkte an den Knotenpunkten mit dem untergeordneten Straßennetz sind.**

- Rückstauungen beruhen auf unzureichenden Kapazitäten der kurzen Abfahrten
- fehlende getrennte Spuren für Links- und Rechtsabbieger zur Einfädelung in das untergeordnete Straßennetz (Siehe PI-Nord).
- Dieses Problem würde durch die Erweiterung der A23 nicht behoben sondern durch höheres Verkehrsaufkommen verstärkt.

Die Kosten für eine geänderte Streckenführung von den Abfahrten zum untergeordneten Straßennetz müssen die anliegenden Kommunen tragen. Es ist also nicht zu akzeptieren, dass Lokalpolitiker die Beseitigung dieser Gefahrenpunkte auf die Zeit nach der geplanten Erweiterung der A23 verschieben, anstatt es zeitnah zu erledigen.

c) **Eine Alternative zur Kapazitätserweiterung durch zusätzliche Fahrstreifen liegt nicht vor.**

- Verlagerung großer Teile des Berufspendlerverkehrs auf den ÖPNV wird nicht in Betracht gezogen.
- Verlagerung würde auch dem gewerblichen Straßenverkehr helfen
- weniger Fahrzeuge, geringere Staugefahr, weniger Verzögerungen im Lieferverkehr.

Verkehrszählungen aus 2021:

Rückgang der Verkehrszahlen an der A23 um ein Drittel.

Die DEGES berücksichtigt nach eigener Aussage keine umweltfreundlichen Alternativlösungen, weil sie dazu keinen Auftrag hat.

d) **es liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor.**

- Die aktuell geforderte Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Bilanz ist nicht dargestellt.
- An der A23 eng anschließende Bebauung wurde ignoriert,
- weitere Zerteilung der Ortschaften durch die A23 verringert die Lebensqualität.
- Steigende Belastung mit Lärm, Staub und CO<sub>2</sub>-Emissionen wird ignoriert.

Der BVWP muß alle 5 Jahre dahingehend überprüft werden, ob die Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind (oder nicht). Dies befindet sich derzeit in der Bearbeitung.

**Auf meine schriftliche Anfrage beim Verkehrsministerium in Berlin zu den Prämissen der Bedarfsplanüberprüfung bekam ich u. a. folgende Antworten:**

Der BVWP **wird als Ganzes** überprüft. Es gibt keine **Überprüfung einzelner Bauprojekte**.

Auch die **Investitionskosten** von Einzelprojekten werden **nicht berücksichtigt**.

Die prioritäre Einstufung ist ein gesetzlicher Auftrag, das Vorhaben zu planen und entsprechend den **Finanzierungsmöglichkeiten** zu realisieren.

Mit dem Bau eines Vorhabens kann begonnen werden, wenn die **Wirtschaftlichkeit** nachgewiesen ist.

**Fazit:**

- Es werden weiterhin trotz geänderter Randbedingungen die **Richtlinien aus den 60er Jahren** zur Planung und Konfiguration von Verkehrsprojekten herangezogen, obwohl sie keinen Gesetzescharakter haben.
- Planungen erfolgen nach dem Prinzip: „**Das wurde schon immer so gemacht**“
- **Kostenschätzungen werden nicht aktualisiert**, wodurch die auf unzureichender Kalkulation begonnenen Bauprojekte immer ein Vielfaches der Plankosten verschlingen und trotzdem beendet werden, weil sie begonnen wurden.
- Die verantwortlichen Politiker treffen ihre **Entscheidung auf Basis von externen Gutachten**, bei denen mögliche Interessenskonflikte unberücksichtigt bleiben.
- Es ist höchste Zeit, die ausgetretenen Wege zu verlassen und zukunftsfähig zu planen. Politiker haben einen Eid geschworen, zum Wohle des Volkes zu arbeiten.