

Darlegung der zweifelhaften Daten und Prognosen im Projektinformationssystem PRINS zum BVWP 2030 aus Sicht der Bürgerinitiative BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität



Die vorliegende Bewertung basiert auf der offiziellen Darstellung des BVWP-2030 im Internet unter dem Link

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A23-G10-SH-HH/A23-G10-SH-HH.html>

Zu besonders markanten Positionen wird jeweils die entsprechende Passage aus dem PRINS zitiert und daran anschließend die Ansicht der BI-A23 dargestellt.

1.2 Grunddaten

BI-A23: Die **Projektkosten von 208,0 Mio €** stammen von 2014. Darin sind 156,2 Mio. € bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012) enthalten. Damit sollen 25 Brücken abgerissen und neu gebaut werden, 15 km bestehende Autobahn von 4 auf sechs Spuren erweitert werden, sowie erforderliche Flächen entlang der Ausbaustrecke mit häufig extrem dicht besiedelten Abschnitten mit bebauten Grundstücken bis unmittelbar an die heutige Autobahn erworben werden.

Dies kann keine seriöse Planungsgrundlage sein für ein Bauvorhaben, das nach aktueller Schätzung frühestens im Jahr 2026 begonnen werden kann. Der finanzielle Aufwand dürfte nach vorsichtiger Schätzung ein Vielfaches der bisher vorliegenden Kalkulationen betragen, wobei die Kosten der resultierenden Umweltbelastungen noch unberücksichtigt sind.

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

PRINS: *Das Projekt ist wirtschaftlich. Es beseitigt/mindert stark einen Engpass im Netz. Zudem liegt keine hohe Umweltbetroffenheit vor. Daher erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E).*

BI-A23: Die Begründung ist nicht zutreffend. Seit Fertigstellung der Bauarbeiten an der Zusammenführung der A23 mit der A7 (Autobahndreieck Nordwest) entsteht dort nur eine zu vernachlässigende Beeinträchtigung und kein Engpass. Der NKV stammt aus dem Jahr 2012, er berücksichtigt nicht die inzwischen stark gestiegenen Kosten für Planung, Material, Bauzeit usw. Die aktuell geforderte Berücksichtigung der CO₂-Bilanz ist nicht dargestellt. Der in die Kalkulation eingeflossene angebliche Nutzen durch Vermeidung von Arbeitszeitausfall der Pendler gilt gleichermaßen beim dringend erforderlichen Ausbau des ÖPNV und SPNV und kann folglich hier nicht zur Begründung herangezogen werden.

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes:

PRINS: *Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf der A 23 kommt es täglich im Bereich von Tornesch bis Hamburg auf ca. 15 km in den Spitzenstunden zu Staus (vgl. auch Engstellenanalyse des BMVBS). Insbesondere an den Anschlussstellen (AS) treten Rückstauungen auf, deren Folge Unfallpunkte an den Knotenpunkten mit dem untergeordneten Straßennetz sind.*

BI-A23: Die Begründung durch täglich auftretende Staus ist nicht mehr zutreffend. Staus wurden während der Bauarbeiten an der Zusammenführung der A23 mit der A7 in den Spitzenzeiten erzeugt, aber nicht auf der angegebenen Länge von 15 km. Die Rückstauungen an den Anschlussstellen beruhen auf unzureichenden Kapazitäten der kurzen Abfahrten, wo keine getrennten Spuren für Links- und Rechtsabbieger zur Einfädelung in das untergeordnete Straßennetz bestehen.

Darlegung der zweifelhaften Daten und Prognosen im Projektinformationssystem PRINS zum BVWP 2030 aus Sicht der Bürgerinitiative BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität



PRINS: Neben den allgemeinen Behinderungen in der Morgenspitze von 6:00-8:00 Uhr in Fahrtrichtung Hamburg an den AS Tornesch, Pinneberg-Mitte und -Süd sowie an der AS Halstenbek-Krupunder kommt es generell in der Hauptverkehrszeit an den AS Pinneberg-Nord und -Süd wegen Leistungsfähigkeitsdefiziten beim Linkseinbiegen in das nachgeordnete Straßennetz zu Beeinträchtigungen.

BI-A23: Leistungsfähigkeitsdefizite in das nachgeordnete Straßennetz werden nicht durch eine Erweiterung der A23 behoben, sondern sogar verstärkt, weil eine Kapazitätserhöhung der A23 lt. Prognose mehr Verkehr bewirkt, der teilweise auch die genannten AS nutzen wird.

PRINS: Demzufolge sind bereits die zuständigen Verkehrsaufsichtsbehörden tätig geworden und haben mit den verkehrsrechtlichen Anordnungen für die AS Pinneberg-Süd und Pinneberg-Nord eine verkehrssichere Führung gefordert. Um als erste Abhilfe Rückstauungen auf die Autobahn zu minimieren, sind verlängerte Ausfädelungstreifen und Verflechtungstreifen zwischen den Anschlussstellen umgesetzt worden. Diese Maßnahmen sind zur Sicherstellung eines flüssigen und geregelten Verkehrsabflusses und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht ausreichend. Eine durchgängig 6-streifige Hauptfahrbahn ist somit für die Herstellung der ausreichenden Verkehrsqualität notwendig.

BI-A23: Die Begründung ist nicht schlüssig. Solange unzureichenden Kapazitäten der kurzen Abfahrten ohne getrennte Spuren für Links- und Rechtsabbieger zur Einfädelung in das untergeordnete Straßennetz bestehen kann kein geregelter Verkehrsabfluss von der A23 realisiert werden. Leistungsfähigkeitsdefizite der AS würden auch nicht durch eine Erweiterung der A23 auf beliebig viele Fahrspuren behoben.

1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

PRINS: Eine Alternative zur Kapazitätserweiterung durch zusätzliche Fahrstreifen liegt nicht vor.

BI-A23: Es gibt mehrere Alternativen zur Kapazitätserweiterung durch zusätzliche Fahrspuren, z.B. das Schienenkonzept, das Raumstrukturkonzept Hamburg – Schleswig-Holstein, oder die allgemeine Verbesserung des ÖPNV bzw. SPNV. Die Erfahrungen des 9-Euro-Tickets zeigen, dass eine verbesserte bzw. vereinfachte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Pendler veranlassen kann, auf individuelle Verkehrsmittel zu verzichten. Eine Verringerung des MIV schafft gleichzeitig deutlich mehr Freiraum für den gewerblichen Verkehr. Bereits vor Jahren hat der Verkehrsminister SH eine Verlagerung von 30% des Personenverkehrs von der Straße zur Schiene bzw. zum ÖPNV angekündigt.

1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

BI-A23: Die Aussagen im BVWP verwenden den unklaren, mehrdeutigen Begriff „Verkehr“. Für eine ausgewogene und neutrale Bewertung der Verkehrsplanung sollten neben dem Straßenverkehr auch die weiteren Verkehrsmittel gleichwertig betrachtet werden, wie Schienen, Radwege, Wasserstraßen und Fußwege. Schließlich gilt es, möglichst optimale, zukunftsweisende Möglichkeiten zu schaffen, um sowohl den Güter- als auch Personenverkehr nachhaltig und umweltfreundlich zu bewältigen. Eine Minderung des MIV durch leistungsfähigen ÖPNV würde auch den Gewerbe- und Güterverkehr verbessern.

1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

BI-A23: Die in diesem Abschnitt genannten Schätzungen und Prognosen sind veraltet und entbehren einer seriösen Grundlage, da sie die geänderten Verkehrswege, Verhaltensweisen und Betriebsstoffverbräuche nicht berücksichtigen, die sich 8 Jahre nach Aufstellung des Planes und in weiteren mind. 8 Jahren bis zur möglichen Fertigstellung der Ausbaupläne ergeben bzw. ergeben werden. Zusätzlich darf als positive Auswirkung von technologischen Entwicklungen („(teil)autonomes Fahren“) in den kommenden Jahren von einer erkennbar optimierten Nutzung von Autobahnen ausgegangen werden, d.h. weniger Staus und Verkehrsunfälle.

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

BI-A23: Für diesem Abschnitt gilt die gleiche Anmerkung wie für Abschnitt 1.6. Speziell die genannten Kosten sowie der angenommene Barwert der Planung können nicht ernsthaft für eine Realisierung der Maßnahmen unter den inzwischen geänderten Rahmenbedingungen herangezogen werden. Die Annahmen zu Reise- und Transportzeiten, sowie zu Geräusch- und Abgasbelastung sind aus heutiger Sicht nicht nachvollziehbar. Nach offiziellen aktuellen Schätzungen übersteigt der Sanierungs- und Instandhaltungsaufwand für die bestehende Infrastruktur unseres Landes bereits die verfügbaren Finanzmittel der nächsten Jahre.

1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

BI-A23: Die städtebauliche Bewertung wird als nicht bewertungsrelevant eingestuft. Die ist ein Affront gegen die an der Trasse liegenden Gemeinden und Anwohner. Die Trasse führt etwa zur Hälfte durch dicht bebauten Gebiet und hat bereits heute eine hohe Lärm-, Schadstoff- und Abgasbelastung zur Folge.

1.11 Ergänzende Betrachtungen

BI-A23: Hier wird eine „Staulänge im Bezugsfall“ von 10,1 km genannt. Obige Ausführungen der BI-A23 stellen dies als nicht mehr gegeben dar, weil der Bezugsfall zeitlich vor den inzwischen abgeschlossenen Bauarbeiten an der Zusammenführung der A23 und der A7 liegt. Die als Begründung genannte Reduzierung der staugefährdeten Streckenlänge um 10,1 km ist nicht mehr zutreffend, weil diese Staus nicht mehr auftreten.

Zusammenfassend muß festgestellt werden, dass sowohl die verkehrstechnischen als auch die finanziellen Begründungen für die Einstellung des Ausbaus der A23 in den vordringlichen Bedarf als E6 im BVWP 2030 nicht mehr zutreffend sind und es folglich keine Rechtfertigung für diese Baumaßnahme gibt. Die laufenden Planungen der DEGES berücksichtigen keine alternativen Verkehrswege und –Strukturen sondern vernichten Steuergelder, die dringend für nachhaltige Planungen und Realisierungen der vorhandenen Konzepte benötigt werden.

Die inzwischen als historisch anzusehenden Planungsgrundsätze für das Bundesfernstraßennetz der vergangenen Jahrzehnte müssen dringend an die geänderte Realität angepasst werden und alle denkbaren Alternativen in angemessener Form berücksichtigen.

Darlegung der zweifelhaften Daten und Prognosen im Projektinformationssystem PRINS zum BVWP 2030 aus Sicht der Bürgerinitiative BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität



In der Drucksache 18/9523 des Deutschen Bundestages der 18. Wahlperiode ist in der Begründung zur Zielsetzung des Gesetzes auf Seite 53 zu lesen:

Nach § 4 Fernstraßenausbaugesetz ist der Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren daraufhin zu überprüfen, ob dieser der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dabei sind die von der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen.

Weiterhin auf Seite 54:

Alle Projekte wurden einer gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. Neben wirtschaftlichen und verkehrlichen Aspekten fanden hierbei auch Umweltaspekte Berücksichtigung.

Zitat von Seite 60:

Die für Bau, Erhaltung und Betriebsdienst benötigten Finanzmittel müssen verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Demgemäß fordern § 6 Absatz 2 Haushaltsgrundsätzegesetz und § 7 Absatz 2 Bundeshaushaltsordnung für alle finanzwirksamen Maßnahmen „angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“.

Entgegen der gesetzlichen Vorgabe, dass ein BVWP nach jeweils 5 Jahren zu überprüfen ist, liegt bis Dezember 2024 kein Ergebnis einer BPÜ vor. Der Bundesrechnungshof hat im Sommer 2024 eine Frist zur Vorlage des BPÜ bis Herbst 2024 eingeräumt. Auch diese Frist wurde gesetzwidrig missachtet.

Aus den obigen Gegenüberstellungen ist zu entnehmen, dass die zitierten Zielsetzungen aus der Drucksache 18/9523 bisher nicht eingehalten wurden und für die kommenden Jahre nicht eingehalten werden können. Erschwerend kommt hinzu, dass die jüngst veröffentlichten Ergebnisse der Verkehrszählungen aus 2021 im Auftrag von Verkehrsminister Wissing an der A23 einen Rückgang der Verkehrszahlen um ein Drittel zeigen. Folglich sind die Prognosezahlen des BVWP-2030 nicht zutreffend und dringend an die geänderten Zahlen und dem Verkehrsverhalten anzupassen. Dies sollte sich auch in einer geänderten Zielvorgabe der beauftragten DEGES widerspiegeln und zwingend die möglichen Alternativen zum Straßenbau vorrangig in die Planung einbeziehen.

Zusammenstellung am 06.10.2022, ergänzt am 11.12.2024
Wolfgang Melzer

Unterstützer der Bürgerinitiative BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität

www.autobahn23.de

Email: BI-A23@web.de

