

Am 02.07.2025 fand in den Räumen der IHK, Geschäftsstelle Elmshorn, ein Gespräch statt. Drei Personen der IHK und zwei Interessenten Bürgerinitiative BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität sowie ein Verkehrsexperte erläuterten ihre unterschiedlichen Standpunkte zu den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Bauplänen für die A20 und die A23.

Seitens der IHK wurde der Veröffentlichung eines abgestimmten Gesprächsprotokolls nicht zugestimmt.

Teilnehmer der BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität waren Wolfgang Melzer und Jochen Kunz-Michel, Dr. Holger Busche (Scientists For Future) war als Verkehrsexperte dabei.

Hintergrund des Gesprächs war eine E-Mail vom 19.05.25 von Wolfgang Melzer an die Geschäftsführung der IHK, in dem er eine Rückmeldung auf den Beitrag der IHK in der Beilage „Die Wirtschaft im Kreis Pinneberg“ gegeben und u.a. auf die Studie der TU Dresden Bezug genommen hatte. Der zu Folge sind viele Autobahnprojekte nach aktuellen Berechnungen unwirtschaftlich, u.a. auch der Ausbau der A 23. Seitens der IHK wurde auf die E-Mail geantwortet und ein persönliches Gespräch vorgeschlagen.

In diesem Gespräch legten die Interessenten der BI-A23 dar, warum sie einen Ausbau für nicht sinnvoll halten, insbesondere durch Bezugnahme auf die o.a. Studie, die den IHK-Vertretern durchaus bekannt war. Die IHK sagte, daran könne man gut die Relevanz der NKV diskutieren, es seien ja etliche Szenarien entworfen worden mit unterschiedlichen Prämissen.

Die BI-A23-Interessenten erklärten, dass es vor dem Hintergrund des Klimaschutz-Urteils des Bundesverfassungsgerichtes, der Bedarfplanüberprüfung und auch dieser Studie recht eindeutig sei, dass ein Aus- und Neubau von Autobahnen nach heutigen Kriterien sehr kritisch zu sehen ist. Die Planungen der BVWP-Projekte sind schon Jahrzehnte alt und bedürfen eines Moratoriums und einer Neubewertung. Bei der A 23 seien zudem die damaligen Voraussetzungen für den dringlichen Bedarf durch den erfolgten Anschluss an die A 7 entfallen, Staus kämen nur noch in Spitzenzeiten vor, und ein vordringlicher Bedarf wegen Engpassbeseitigung kann nicht mehr begründet werden. Ein neuer Engpass würde durch die dritte Fahrspur bei der Einmündung auf die A7 entstehen, wo von drei auf zwei Fahrspuren verengt wird.

Es gehe nun darum, Alternativen zu fördern, insbesondere:

- Den Bau zweier separater Gleise für deutliche Taktverdichtungen im Nahverkehr zwischen Elmshorn und Pinneberg
- den Radverkehr
- weitere ÖPNV-Angebote mit höherer Taktung und verlässlichen Zeiten und Verbindungen.

Allein schon der Ausbau der Abfahrten im Pinneberger Raum für Rechts- und Linksabbieger würde die A23 erheblich entlasten. Das kann sehr kurzfristig und vermutlich kostengünstig umsetzbar sein. Dies würde auch dem Wirtschaftsverkehr helfen. Eine zweckmäßige Schienen- und Straßenanbindung der Küstenregion erscheint sinnvoller als aufwändige Baumaßnahmen in die A23 bis Tornesch.

Der Wirtschaftsverkehr steht im Mittelpunkt des IHK-Interesses. Die Interessen seiner Mitglieder sind zwar durchaus unterschiedlich, aber die meisten seien auf den Straßenverkehr angewiesen. Die IHK verfolge aber auch den geplanten Ausbau des Schienennetzes zwischen Elmshorn und Pinneberg, setze sich für einen Neubau im Bereich Brunsbüttel / Wrist – Heide – Itzehoe ein, um Wissenschafts- und Technologie-Standorte (z.B. Batterieproduktion) besser zu verbinden. Sie befürworte auch den Aus- bzw. Neubau von Neumünster – Oldesloe – Hamburg, um eine kürzere Direktverbindung von Kiel nach Hamburg sowie eine Entlastung für Elmshorn zu erreichen. Die IHK unterstütze das Räumliche Leitbild der Metropolregion Hamburg (MRH), das von der VV der IHK verabschiedet wurde. In weiteren Veröffentlichungen der IHK würde deutlich werden, dass alle drei Verkehrsträger gleichbedeutend seien und ein stärkeres Gewicht auf Schiene und Wasserwege gelegt werden würde.

Neubaustrecken entlang der meistbelasteten Korridore (A1 & A7) seien aber nicht in den Forderungen enthalten.

Auf den Hinweis der BI-A23-Interessenten, die Baukosten seien zu Preisen von 2014 angesetzt und würden sich mehr als verdoppeln, meinte die IHK, parallel dazu würde ja auch der Nutzen in gleicher Weise steigen. Dem wurde seitens der BI-A23-Interessenten widersprochen, da überwiegend die Zeitersparnis bei geringeren Staus mit einem fiktiven Stundensatz in die Nutzen-Rechnung eingehe. Dieser Aspekt wird im NKV bei Planungen im Schienenverkehr nicht berücksichtigt. Wissenschaftliche Gutachten bezweifeln die Sinnhaftigkeit des NKV.

Holger Busche hob hervor, dass es um einen sinnvollen Energieeinsatz gehe. Pkw benötigen 2-3 mal mehr Energie und Lkw 3-5 mal mehr als Züge. Alles, was unnötig auf der Straße an Energie verbraucht würde, werde zukünftig der Industrie an Energie, insbesondere an günstiger, fehlen. Damit sollte doch gerade die IHK im Sinne ihrer Mitglieder aus Industrie und Wirtschaft für energiesparende Verkehre und damit für Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene argumentieren. Eine solche Verlagerung sowohl von Gütern und Personen würde auch eine Entlastung für Autobahnen bedeuten, was denjenigen, die mit Kfz fahren müssen, dieses mit weniger Staus erleichtern würde.

Politisch sollte gerade die Verlagerung von Lkw auf die Schiene politisch positiv punkten können. Schließlich mag niemand Lkw auf der Straße.

Gerade die Bahnstrecke Elmshorn – Pinneberg – Hamburg leidet sehr darunter, dass sehr viele Personen und Güter hier nur durchfahren wollen und so der Nahverkehr große Taktlücken & Wartezeiten aufweist. Dieses führt zu erheblichen Autoverkehr zwischen diesen Orten, der die A23 sowie deren Auf- und Abfahrten außerordentlich belastet. Zudem verlängert sich für viele Menschen dadurch auch der Weg von Tür zu Tür, da sie erst aus ihrer Stadt raus auf die Autobahn und nach nur wenigen Kilometern bereits wieder den praktisch gleichlangen Weg in die Stadt fahren müssen. Dahingegen liegt die Bahnstrecke weitaus besser inmitten der Orte, hat aber gerade im Nahverkehr hohe Defizite im Angebot.

Holger Busche begrüßte das Engagement der IHK für eine NOK-Schienenquerung bei Brunsbüttel und den Neubau Itzehoe – Horst entlang der A23. Er appellierte aber auch an die IHK nicht nur derartig punktuelle Projekte in ihre Forderungen aufzunehmen, sondern auch die zentralen Projekte zweiter Gleise entlang der A7 Flensburg – Neumünster – Hamburg und der A1 Lübeck – Hamburg – Maschen.

Ohne diese zentralen Projekte und deren massiver Netzwirkung wird eine relevante Verlagerung von Verkehr und damit auch eine Entlastung für die verbleibenden Straßenverkehre viel zu klein ausfallen. Die Westküste kann ideal durch eine Verlängerung des Abschnittes Itzehoe – Horst bis nach Barmstedt mit Ausbau der AKN Linie 3 bei Ulzburg an die Mittelachse entlang der A7 angebunden werden.

Es herrscht grundsätzlich Einigkeit darüber, dass die bisherigen Aufträge zur Planung viel zu kurz greifen. Es fehlt eine raum- und verkehrsträgerübergreifende Untersuchung, wie die Probleme möglichst klimaneutral gelöst und die Mobilitätsbedarfe gedeckt werden können.

Holger Busche bietet an, der IHK, auch in größerer Runde, die nötigen Bahnkonzepte vorzustellen. Dieses ist auch vor dem Hintergrund der anstehenden Studie zum Knoten Hamburg zu sehen. Dieses Angebot wurde bisher nicht aufgegriffen.