

LANDESVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEIN

VCD LV S.-H. * Samwerstraße 16 * 24118 Kiel

Landesgeschäftsstelle

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Invalidenstraße 44

Samwerstraße 16
Tel.: 0431 / 98 64 626
Fax: 0431 / 98 64 650

10115 Berlin

E-Mail: schleswig-holstein@vcd.org

Postbank Hamburg
BLZ 20010020
Kto.-Nr.: 20713207

Datum:
14.05.2003

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Schleswig-Holstein setzt sich als Verkehrs-, Umwelt- und Verbraucherverband für eine möglichst umweltschonende wie auch ökonomisch effiziente Verkehrsplanung ein. Dabei hat für uns eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Gesamtverkehrskonzeption Vorrang vor der Erfüllung von Partikularinteressen einzelner Regionen, Bundesländer, Kommunen oder Wirtschaftsunternehmen. Vor diesem Hintergrund nehmen wir zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes wie folgt Stellung:

1. Allgemeines

Der VCD Schleswig-Holstein begrüßt im Entwurf des BVWP

- die vorgenommene ökologische Bewertung der Verkehrsplanungen,
- die Schwerpunktsetzung auf die Substanzerhaltung bestehender Verkehrswege.

Die Verteilung der Mittel zwischen Straße und Schiene ist jedoch nach wie vor unbefriedigend und wird nicht dazu führen, dass die Schiene in die Lage versetzt wird, künftig mit der Straße zu konkurrieren. Jahrelange Versäumnisse bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur müssten zunächst aufgeholt werden, bevor weitere Investitionen in den Straßenneubau erfolgen.

2. Schienenverkehr

Schlüsselprojekt Schienenverkehr Kiel - Hamburg

Als entscheidendes und absolut vorrangiges Projekt im Bereich Schiene in Schleswig-Holstein fordert der VCD Schleswig-Holstein den Ausbau der Strecke Kiel – Hamburg über Kaltenkirchen und Ulzburg. Wir verweisen hier auf das Konzept von Dr. Holger Busche, PRO BAHN; von dem ich einzelne Abbildungen als Anlage beifüge.

Das Konzept sieht folgende Korridore für den Schienenverkehr vor:

- Güterverkehr östlich von Hamburg über Bad Oldesloe.
- Regionalverkehr auf direktem Wege über Kaltenkirchen und Ulzburg.
- Fernverkehr auf bisheriger Strecke über Elmshorn

Der Ausbau beinhaltet folgende Einzelmaßnahmen:

- Lückenschluss zwischen Norderstedt/Quickborn und Hamburger Flughafen,
- S-Bahntunnel Flughafen - Ohlsdorf (bereits im Bau),
- Ausbau der vorhandenen Güterbahn Ohlsdorf – Wandsbeker Chaussee für den Regionalverkehr,
- Bau einer Verbindungskurve Wandsbeker Chaussee - Hasselbrook für den Regionalverkehr,
- Ausbau Kaltenkirchen - Neumünster für 120-160 km/h,
- Beschleunigung der Zubringerbahn Elmshorn – Henstedt-Ulzburg auf 100-120 km/h.

Die Umsetzung des Konzeptes hätte folgende Vorteile:

- Die drei Hauptsiedlungsachsen nördlich Hamburg würden bedarfsgerecht mit der Schiene erschlossen.
- Der bestehende Engpass Pinneberg - Elmshorn würde entlastet.
- Die Anbindung wichtiger Ziele wie Hamburger Flughafen, U- und S-Bahnknoten Ohlsdorf und Barmbek, City Nord, Bad Bramstedt, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg, Norderstedt an den Regionalverkehr wäre gewährleistet.

Weitere Maßnahmen

Damit die Schiene das verkehrs- und umweltpolitische Ziel, einen Teil der in den kommenden Jahren zu erwartenden Verkehrszuwächse aufzufangen, erfüllen kann, sind folgende weitere Maßnahmen erforderlich:

1. Elektrifizierung der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe

(zusätzlich in den vordringlichen Bedarf aufnehmen)

Begründung: Ansonsten ist die durchgehende Elektrifizierung der Verbindung von Süddeutschland über Neumünster nach Dänemark unterbrochen.

2. Bau separater Gleise für die S4 nach Ahrensburg (- Bad Oldesloe)

(zusätzlich in den vordringlichen Bedarf aufnehmen)

Begründung: dringend erforderliche Kapazitätserhöhung!

3. Bau zweier zusätzlicher zweigleisiger Begegnungsabschnitte auf der Strecke Büchen - Lübeck

(zusätzlich in den vordringlichen Bedarf aufnehmen)

Begründung: Kapazitätserhöhung.

4. Bau oder Reaktivierung einer zusätzlichen weiträumigeren Ostumfahrung Hamburgs für Güterverkehr südlich von Bad Oldesloe

(zusätzlich in den weiteren Bedarf aufnehmen)

5. Der Bau eines dritten Gleises zwischen Hamburg und Elmshorn ist unter bestimmten Voraussetzungen entbehrlich

(bislang lfd. Nr. 1 im weiteren Bedarf):

Das Vorhaben ist entbehrlich, sobald Ausbau Bad Oldesloe – Neumünster (lfd. Nr. 2 im vordringlichen Bedarf) erfolgt ist und die weitere Entlastung der Strecke Hamburg – Elmshorn durch den Ausbau Hamburg - Kiel über Kaltenkirchen und Ulzburg erfolgt.

6. Zweigleisiger Ausbau Lübeck - Puttgarden mit $v=160$ km/h

(zusätzlich in den weiteren Bedarf aufnehmen)

Begründung: Die Maßnahme muss unbedingt Vorrang haben vor dem weiterem Ausbau der B 207.

7. Wiederaufbau der Strecke Itzehoe - Wrist, Neubau der Strecke Wrist - Bad Bramstedt - Bad Segeberg

(zusätzlich in den weiteren Bedarf aufnehmen)

Die Maßnahme ist erforderlich, um eine gute Ost-West-Verbindung im Schienenverkehr herzustellen. Die Maßnahme ist anstelle eines Ausbaus der B 206 (im Naturpark gelegen) vorzunehmen, wenn hier schon ein Bundesverkehrsweg ausgebaut werden soll.

8. Elektrifizierung Lübeck - Schwerin

(lfd. Nr. 3 im weiteren Bedarf)

Statt der geplanten Verbindungskurve in Bad Kleinen sollte besser der Lückenschluss Schönberg – Rehna erfolgen. Gegen die Verbindungskurve spricht, dass die Reisezüge sonst am Knoten Bad Kleinen vorbei fahren. Der Güterverkehr Lübeck - Schwerin ist gering. Er kann auch über Rehna abgewickelt werden.

9. Elektrifizierung der Strecke Lüneburg - Lübeck – Kiel

(zusätzlich in den weiteren Bedarf aufnehmen)

Begründung: Die Elektrifizierung ist als Lückenschluss zwischen den elektrischen Strecken in den Bahnhöfen Lüneburg und Büchen sowie den geplanten in Lübeck und Kiel erforderlich. Wenn Lübeck - Hamburg elektrifiziert wird, könnten sonst die elektrischen Züge von Hamburg über Lübeck nicht nach Kiel weitergeführt werden. Die Elektrifizierung der Strecke Lüneburg - Büchen ist als Ostumfahrung der Elbbrücken für den Güterverkehr nach Hamburg notwendig.

3. Straßenverkehr

Allgemeines:

Voraussetzung für den Bau von Ortsumgehungen muss grundsätzlich ein Rückbau der Ortsdurchfahrten sein, ansonsten bringen diese Projekte erfahrungsgemäß keine Entlastung der Orte, sondern lediglich eine Beschleunigung (und damit Steigerung) des Durchgangsverkehres.

Der VCD Schleswig-Holstein bewertet die für Schleswig-Holstein angemeldeten Straßenbauprojekte grundsätzlich als nachrangig gegenüber den erforderlichen Schienenprojekten, da das verkehrspolitische Ziel einer nachhaltigen Entlastung der Straßen nur durch eine massive Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit der Scheine erreicht werden kann, bei der die bestehenden Defizite gegenüber der Straße abgebaut werden.

Im Einzelnen:

1. Die A 20 ist überflüssig

Hinsichtlich der Bewertung der A 20 verweise ich auf die Stellungnahme des VCD Niedersachsen zum Entwurf des BVWP, auf die Stellungnahmen des Landesnaturschutzverbandes Schleswig-Holstein vom 20.02.2003 und vom 06.03.2003 zum Linienbestimmungsverfahren und auf die Kernthesen gegen die A 20 des Aktionsbündnisses gegen die A 20.

Erfreulich ist, dass das Mittelstück der A 20 unter der lfd. Nr. 40 lediglich in den weiteren Bedarf aufgenommen wurde. Offensichtlich ist hier eine unbedingte Notwendigkeit nicht nachzuweisen. Die gesamte Region nördlich der Elbe ist mit Autobahnen gut erschlossen, zahlreiche gut ausgebaute Bundesstraßen ergänzen das dichte Netz zusätzlich. Die Elbquerung erfüllt nur Nahverkehrsfunktionen, der Fernverkehr wird wegen der kürzeren Strecke auf der A 7 verbleiben.

2. A 21 (lfd. Nrn. 9, 25, 26)

Die B 404 ist schnell und weitgehend ohne Ortsdurchfahrten. Ein weiterer Ausbau zur Autobahn ist nicht notwendig. Die parallel verlaufende A 7 wurde gerade erweitert. Hat hierdurch etwa keine Entlastung der B 404 stattgefunden?

Zwischen Kiel - Klein Barkau - Stolpe ist anstelle eines Autobahnbaues der vierspurige Ausbau der Bundesstraße ausreichend.

3. B 206 Ortsumgehung Bad Bramstedt (lfd. Nr. 16)

Die Ortsumgehung, die parallel zur geplanten A 20 verlaufen soll, wird überflüssig, sofern der Bau der A 20 (lfd. Nr. 36) erfolgt (Doppelplanung). Der Wiederaufbau/Neubau der Bahnverbindung Itzehoe - Bad Bramstedt muss Vorrang vor dem Straßenbau haben.

4. Lübeck - Pogeetz, Verlegung/Neubau der B 207 (lfd. Nr. 17)

Die Straße ist überflüssig, da die Zufahrt/Abfahrt Genin auf die bzw. von der A 20 Verkehre von/nach Lübeck aufnimmt und daher Groß Grönau entlastet (Parallelführung zur A 20, Doppelplanung). Hier besteht großes naturschutzfachliches Konfliktpotenzial (Europäisches Schutzgebiet Grönauer Heide).

5. B 104 Ortsumgehung Schlutup (Ifd. Nr. 31)

Der 2. Bauabschnitt ist überflüssig. Der 1. Bauabschnitt entlastet Schlutup bereits, nur die Höchstgeschwindigkeit ist hier gering und mehrfaches Abbiegen notwendig. Den Fernverkehr soll hier künftig die A 20 aufnehmen. Es handelt sich daher um eine unnötige Parallelinvestition.

6. B 199 Ortsumgehung Handewitt (Ifd. Nr. 32)

Ein Verkehrskonzept Flensburg - Leck (- Niebüll) ist nicht zu erkennen. Vor einem Ausbau müsste zunächst die parallele Bahnstrecke reaktiviert werden.

7. B 431 Wedel (Ifd. Nr. 34)

Die Ortsumgehung Wedel wird abgelehnt, da sie überflüssig und ökologisch schädlich ist. Der Anteil des Durchgangsverkehrs in Wedel liegt bei etwa 20 %, so dass eine Ortsumgehung keine wesentliche Entlastung bringen, aber die gesamte Marsch massiv beeinträchtigen würde. Parallel zur geplanten Route fährt die S-Bahn mindestens im 20-Minuten-Takt nach Hamburg. Aus Richtung Holm besteht zudem ein recht gutes Busangebot, insbesondere nach Einführung der Linie 594 Wedel - Pinneberg über Holm.

8. B 208 Ortsumgehung Ratzeburg (Ifd. Nr. 37)

Wegen der Naturschutzbelange wird diese Planung als ausgesprochen kritisch bewertet. Den Fernverkehr nimmt hier künftig die A 20 auf. Wenn die A 20 eingeführt ist (3-5 Jahre bis sich die Verkehrsströme neu geordnet haben) sollte bereits eine Entlastung eintreten. Wenn dennoch keine Entlastung eintritt, dürfte hauptsächlich Zielverkehr vorliegen. Die Ortsumgehung ist also entbehrlich. Die Planung sollte deshalb und wegen der Naturschutzbelange zumindest in den weiteren Bedarf zurückgestellt oder ganz gestrichen werden. Eine bessere ÖV-Erreichbarkeit sollte sicher gestellt werden (Verbindungskurve Büchen, Wiederaufbau Strecke Ratzeburg - Zarrentin (Hagenow)).

9. B 207 Heiligenhafen - Puttgarden (Ifd. Nr. 39)

Vor dieser Straßenbaumaßnahme wäre der zweigleisige Ausbau Lübeck - Puttgarden mit $v=160$ km/h erforderlich. Der DB-Fernverkehr wird hier derzeit reduziert (sowohl Häufigkeit als auch Zuglänge) ein paralleler Ausbau der B 207 wirkt den verkehrspolitischen Zielen des Bundes (Verlagerung auf die Schiene) extrem entgegen.

10. B 404 / A 21 (weiterer Bedarf)

Zunächst müsste hier die parallele Bahnstrecke ausgebaut werden (s.o.).

Die vorhandene B 404 ist ausreichend. Die Ortsumgehungen Schwarzenbeck, Geesthacht können das ergänzen. Das Verkehrsaufkommen einer durchgehenden A 21 kann in Winsen/L nicht abgeleitet werden. Die Planung verursacht damit Folgekosten, welche nicht kalkuliert sind (Weiterführung zur A 7).

Durch die Planung wird ein Handlungsdruck für die Weiterführung aufgebaut, Moore, Forste werden durchschnitten (vgl. Stellungnahme des BUND).

11. B 5 Marne (Ifd. Nr. 44)

Die Ortsumgehung ist überflüssig. Hier gibt es fast nur örtlichen und Touristenverkehr.

12. B 199 Niebüll - Leck, B 430 Schmalensee (Ifd. Nrn. 48 und 57)

Vor einem Straßenausbau müssten die Bahnstrecken Instand gesetzt werden.

13. B 431 Ortsumgehungen Glückstadt, Uetersen, Holm St. Margarethen, Brokdorf (Ifd. Nrn. 58, 59, 60, 61, 62)

Die Ortsumgehungen sind überflüssig. Es gibt eine hervorragende nicht ausgelastete parallele Verbindung über die B 5, A 23. Warum funktioniert die Entlastung nicht?

14. B 501 Ortsumgehung Grömitz (Ifd. Nr.66)

Die Ortsumgehung ist überflüssig (B 501 verläuft in Randlage, parallele Autobahn).

Wir bitten um eine intensive fachliche Prüfung unserer Anregungen und Einwände, um insbesondere in Anbetracht der prekären Situation der öffentlichen Haushalte Fehlinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

Doris Neuschäfer
(V CD Vorstand)