

Alternativen zur A 21 prüfen

BUND meldet Ausbau von Schienenstrecken in der Region an

Stand: 30.9.2013

Offizielles Projekt des Landes Schleswig-Holstein:

Ausbau der B 404 zur A 21 von Bargteheide (A 1) bis Kasseburg (A 24) und Aufstufung in den vordringlichen Bedarf

BUND-Alternativen:

Alternative a) Ausbau der Schienenstrecke Neumünster–Bad Oldesloe–Lübeck–Bad Kleinen

Alternative b) Ausbau der Schienenstrecke Lübeck (Büchen) –Lüneburg

Alternative A

Definition

- Ausbau für den Personen- und Güterverkehr
- Das Projekt kann im Güterverkehr einen Beitrag zur Entlastung hoch belasteter Regionen und Fernverkehrskorridore (Norddeutschland–Skandinavien) durch die Verlagerung von Verkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene leisten, zumal das Straßennetz und die Brückenbauwerke wegen umfangreicher Sanierungen über Jahre hinaus überlastet sein werden.
- Aufnahme von Nord-Süd-Verkehr zur Entlastung von A 1, A 7 und B 207.
- Umgehung des Engpasses Hamburg. Entlastung auch des Schienenengpasses Elmshorn.
- Anschluss an Bahnverbindungen Richtung Berlin, Ost- und Südostdeutschland.
- Weitestgehende Nutzung vorhandener Trassen.
- Verbesserung der Durchgängigkeit und Leistungsfähigkeit der Verbindung.

Projekthistorie

- Die vom Bund beabsichtigte Rückstufung der ABS Neumünster–Bad Oldesloe aus dem vordringlichen Bedarf wegen angeblichen Nachfragerückgangs durch die Feste Fehmarnbeltquerung, verbunden mit einer entsprechenden Zurücknahme der Nutzen-Kosten-Bewertung, ist nicht gerechtfertigt.
- Es besteht weiterhin Bedarf als Umgehung des Knotens Hamburg für Jütlandlinie und Fehmarnbeltquerung und zur Fortsetzung durch die Strecke Lübeck–Schwerin.
- Bisher erfolgreiche Reaktivierung der Strecke Neumünster–Bad Oldesloe für den Schienen-Personenverkehr.
- Die Maßnahme wurde sowohl von der Landesregierung Schleswig-Holstein als auch vom BUND zur Anmeldung in den BVWP vorgeschlagen.

Kritik des offiziellen Vorhabens

- Die schleswig-holsteinische Landesregierung beabsichtigt, die Aufstufung des Ausbaus der B 404 zwischen A 1 und A 24 zur A 21 in den vordringlichen Bedarf zu beantragen. Diese Maßnahme halten wir für überflüssig, da in diesem Bereich abschnittsweise die B 404 um eine Überholspur erweitert wurde oder noch wird, was völlig ausreichend ist.
- Die Durchführung eines solchen Ausbaus würde den Druck auf den Weiter- und Neubau einer A 21 über die Elbe bis zur A 250 in Niedersachsen vergrößern.

- Landschaftszerschneidung, Lärmbelastung, Entwertung der Naherholungsgebiete durch Neutrassierung in den Bereichen Sachsenwald, Schwarzenbek, Geesthacht und angrenzenden Gemeinden wären die Folgen.

Beschreibung des BUND-Vorschlages

- Elektrifizierung der gesamten Strecke Neumünster–Bad Oldesloe:
- Streckenlänge 45 km, Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h, Ausbau teilweise 2-gleisig zur Ermöglichung von Begegnungs- und Überholverkehr
- Kurve im Bereich Bad Oldesloe. Querung der Strecke Hamburg–Lübeck über eine Brücke.

Lübeck–Bad Kleinen:

- Ausbau 2-gleisig und Elektrifizierung
- Umgehung des Bhf. Lübeck, Durchbindung bis Bad Kleinen
- Verbindungskurve bei Bad Kleinen nach Süden, Brücke nicht notwendig.

Verkehrliche Situation

- Das nachgeordnete Straßennetz wird in dieser Region sehr stark durch Mautausweichverkehr belastet. LKW sind zu einem erheblichen Teil an den in den letzten Jahren zunehmenden Straßenschäden beteiligt. Ein LKW verursacht bis zu 60.000-mal mehr Straßenschäden als ein PKW, kommt aber finanziell nicht dafür auf (die Maut ist bisher auf Autobahnen und wenige Bundesstraßen beschränkt). Daher fordert der BUND eine Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen, Durchfahrverbote und als Sofortmaßnahme Nachtfahrverbote in den betroffenen Ortschaften.
- Zur Aufnahme von weiterem KFZ-Verkehr ist die A1 ausgebaut worden.
- Ein Ausbau der B 404 zur A 21 hätte weiteren Straßenbau mit erheblichen Zerschneidungswirkungen zur Folge.

Abbau raumordnerischer Defizite

Die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie muss sich wieder stärker am Schienennetz orientieren.

Umweltwirkungen

- Verkehrsübergreifende Alternativen sind notwendig, um den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden. Die Forderung »Güter auf die Schiene« kann hier umgesetzt werden.
- Die Bahn trägt durch die Emission von erheblich weniger CO₂ zur Verbesserung des Klimaschutzes bei.
- Zerschneidungen, Flächenverbrauch und Verlärmung der Landschaft können durch Ausbau der vorhandenen Trassen erheblich geringer gehalten werden.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Entlastung der Straßen, besonders durch die Verlagerung des Güterverkehrs, führt zu weniger Straßenschäden und zu mehr Sicherheit.

Verbesserung der Lebensqualität

Verminderung von Lärm und Schadstoffemissionen

Damit erfüllt der Alternativvorschlag besser als der offizielle Vorschlag die Oberziele und abgeleiteten Ziele der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ (Stand: 1.2.2013; vgl. Seite 20).

Alternative B

Definition

- Umgehung des Knotens Hamburg für den Skandinavienverkehr (sowohl Jütlandlinie als auch Fehmarnbeltquerung).
- Ausbau für den Güter- und Personenverkehr.
- Ertüchtigung der Strecke zur Verbesserung von Begegnungsverkehr.
- Strecke soll die Funktion einer Bedarfsumleitung übernehmen können, wenn es Probleme mit den Hamburger Elbbrücken gibt.
- Direktverbindung von Ratzeburg über Mölln nach Hamburg als weiteres Ziel.

Projekthistorie

Bedeutung des Bahnknotens Büchen als Umsteigepunkt wieder herstellen.

Kritik des offiziellen Vorhabens

Siehe Maßnahme a).

Beschreibung des Vorschlages

- Strecke eingleisig, durchgehend elektrifiziert für Geschwindigkeit 140 km/h.
- Erhalt aller Kreuzungsmöglichkeiten.

Kontakt und weitere Informationen:

Anmeldender Verband: BUND Bundesverband
Anschrift: Am Köllnischen Park 1 / 10179 Berlin
Ansprechpartner: Dr. Werner Reh und Ulrich Seibt (BUND S.-H.)
Telefon: 030/27586-435 und 040/37032245
Mail: werner.reh@bund.net / ulrich.seibt@art-lab.com