

## Argumente zur Alternative umweltfreundliche Mobilität versus A23-Ausbau

1. Der Andrang mit 60-80 Tsd. Kfz täglich auf der A23 ist verständlich, denn seit Jahrzehnten wurde die Schieneninfrastruktur im Vergleich zur Straße vernachlässigt. Trotz gelegentlicher Staus zeigt jede Navigationssoftware, dass man fast überall im Einzugsgebiet der A23 mit deutlicher Zeitersparnis mit dem Auto nach Hamburg gelangt als mit dem Umweltverbund.
2. Eine Neu-Bewertung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans aus dem Jahr 2013 im Lichte neuer Gesetze und des Urteils des Bundes-Verfassungsgerichts - keine zu große Selbstbedienung der heutigen Generationen auf Kosten der Freiheit der nächsten Generationen - wurde unter der Leitung der TU Dresden im Auftrag des Bundesumweltministeriums erarbeitet und der Öffentlichkeit in einem Bericht vom Januar 2025 vorgelegt. Ergebnis: Ein A23-Ausbau ist unter Einbezug notwendiger CO<sub>2</sub>-Bepreisung nicht nur unwirtschaftlich, sondern sogar schädlich. Es wird viel Steuergeld investiert und damit wird Schaden statt Nutzen angerichtet.
3. Es gibt eine klare und auch logische Alternative zum A23-Ausbau: Auf der Strecke Uetersen/Elmshorn-Barmbek-Rothenburgsort-Elbbrücken wird eine neue Schienenpersonenverkehrslinie eingerichtet. Sie verläuft überwiegend auf der vorhandenen Güterumgehungsbahntrasse, die dafür überall zweigleisig ausgebaut werden müsste. Eine leider bisher unveröffentlichte Studie mit verschiedenen Szenarien aus dem Jahr 2023 und eine Nutzen-Kostenanalyse sollen deren Wirtschaftlichkeit aufzeigen. Bestätigt wurde u.a. von den beiden Experten Dr. Holger Busche und Jochen Schulz (NAH.SH) in Pinneberg, dass diese Bahn voraussichtlich 30 Tsd. Pendler pro Tag aus dem Nordwesten der Metropolregion nach Hamburg transportieren könnte und gleichzeitig den überlasteten Hauptbahnhof entlasten würde.
4. Die Lokalpresse sowie Fernseh- und Rundfunkanstalten berichten gemessen an gravierenden Folgen einer gesellschaftlichen Fehlentwicklung selten über die langfristigen Folgen eines Weiter-So und selten ausführlicher über die vorhandenen Alternativen zum Weiter-So beim gegenüber der Schiene bevorzugten Straßenbau. Dabei liegt auf der Hand, dass noch mehr Autoprivilegierung eine weitere Zunahme an Kfz-Verkehr hervorbringen wird: Der zentrale Grund für die Massenmotorisierung der letzten Jahrzehnte.

5. Warum wird ein Weiter-So massiv von allerlei Akteuren verfolgt, obwohl dieses Weiter in eine eher dystopische Zukunft führt? Der Hamburger Finanzsenator Dressel beschwert sich in einem aktuellen Interview der ZEIT (28.12.2025) über eine ungerechte Verteilung der Gelder des 500-Mrd.€-Sondervermögens der Bundesregierung: „Bayern hat es perfektioniert, umsetzungsreife Projekte beim Bund vorzulegen, die dann auch Förderung erhalten. Da müssen wir aufholen, haben aber bereits gute Schritte gemacht.“ Und: „Wir haben immer gesagt: Jetzt ist der Norden auch mal dran.“ Diese ungleiche Verteilung wollen sich die Nordländer nicht mehr gefallen lassen. Es könnte also allein der finanzielle Anreiz von viel Bundesgeld sein, der Akteure dazu verführt, einen schädlichen statt nachhaltigen Infrastrukturausbau zu bevorzugen. Dieser Anreiz wird wahrscheinlich erst entfallen, wenn das völlig veraltete System der Bundesverkehrswegeplanung durch ein modernes Bundesmobilitätsgesetz abgelöst wird.

---

### **Fazit / Meinung:**

Ein Ausbau der A23 auf sechs Spuren macht diese Trasse nicht „modern“, sondern verschlimmert das Übel, weiter auf das volkswirtschaftlich teuerste Massenverkehrssystem zu setzen, mit Geld, das der Schieneninfrastruktur und der Förderung anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger fehlt. Man kann freie Straßen auch gewährleisten, indem attraktive umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur angeboten wird und Autonutzer ihre wahren Kosten zu bezahlen haben. Wissenschaftler gehen davon aus, dass der heutige Autoverkehr bis zu 70 % durch einen optimierten Umweltverbund ersetzbar ist. Zudem wird in den kommenden Jahren der zunehmende Einsatz moderner Technologien (vom Tempomat über automatische Abstands-Regelung bis zum autonomen Fahren) eine deutlich effizientere und stau-freie Nutzung einer vier-spurigen Autobahn A23 ermöglichen.

Ein A23-Ausbau hingegen schafft auch keine freien Straßen, sondern verlagert insbesondere mehr Staus nur auf das übrige Straßengeflecht. Das kann gerade Hamburg am wenigstens gebrauchen. Die Stehzeugflotte dort verbraucht den Platz von acht Außenalsterflächen, der Platz wird aber dringend z.B. für mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität benötigt!