

## Heinrich Flügge

---

**Von:** Heinrich Flügge [h.b.fluegge@gmx.de]  
**Gesendet:** Sonntag, 30. August 2009 17:51  
**An:** 'krista.sager@wk.bundestag.de'; 'daniel-ilkhanipour@gmx.de';  
'eimsbuettel@daniel-ilkhanipour.de'; 'Ruediger.Kruse@CDUHamburg.de';  
'mdb@soenksen.de'; 'herbert.schulz@die-linke-hh.de'  
**Betreff:** Podiumsdiskussion 31.08.09  
**Anlagen:** STERN362009.pdf



c/o  
Heinrich Flügge  
Goldmariekenweg 36  
22457 Hamburg  
Tel. 040 / 559 71 045  
Fax 040 / 559 71 046  
[www.asn-news.de](http://www.asn-news.de)  
[info-asn@gmx.de](mailto:info-asn@gmx.de)

Hamburg, 30.08.2009

Frau K. Sager / GAL  
Herrn D. Ilkhanipour / SPD  
Herrn R. Kruse / CDU  
Herrn B. Müller-Söhnksen / FDP  
Herrn H. Schulz / Die Linke

Per Mail

Podiumsdiskussion 31.08.2009  
KURSANA Niendorf-Nord  
B-Plan Schnelsen 83

Sehr geehrter Frau Sager,  
Sehr geehrte Herren,

mit Interesse sehen wir der morgigen Diskussion in der KURSANA entgegen. Da sicherlich kommunale Themen nicht im Vordergrund stehen werden, möchten wir Sie an dieser Stelle noch einmal auf unser derzeitiges Hauptproblem hinweisen. Bis auf Herrn Schulz haben wir Sie in der Vergangenheit mehrmals über die Entwicklung und die Folgen vom B-Plan Schnelsen 83 hingewiesen. Mit Schnelsen 83 soll ein B-Plan auf einem alten, heute bewaldeten Baumschulgelände mit einer alten Villa, im Königskinderweg neben der Sportanlage von GERMANIA-Schnelsen, vollzogen werden. Die öffentliche Anhörung am 16.06.2009 hat deutlich durch die Wortbeiträge der zahlreich erschienenen Anwohner gezeigt, dass hauptsächlich aus verkehrstechnischen Gründen eine massive Bebauung mit fast 40 Wohneinheiten dort nicht möglich ist. Die Verwaltung Eimsbüttel hält auch nach Auswertung der Plandiskussion weiterhin an den Ergebnissen der Verkehrszählungen aus den Jahren 1990 und 1996 (!! ) fest und ist somit auch nicht bereit, die heutige und zukünftige Verkehrssituation einmal kritisch zu betrachten.

Bedingt durch den Aus- und Umbau der BAB 7 bis 2015 haben wir schon heute im Quartier mit massiven Schleichverkehren zu kämpfen. Als Anlage finden Sie einen Auszug aus dem STERN 36/2009 bezüglich Autobahnstau/LKW und Navigationsystemen. Ein Großteil dieser Schleichverkehre berührt das Neubaugebiet von Schnelsen 83 sowie die Straße Anna-Susanna-Stieg mit ihrer großen Schulanlage sowie dem Integrationskindergarten der ev. Kirchengemeinde. Auch im Rönkamp / Nebenstraße Königskinderweg befindet sich eine weitere Schulanlage. Wie wir gerade im gestrigen Hamburger Abendblatt lesen durften, verunglückten im vergangenen Jahr 792 (!! ) Kinder unter 15 Jahren auf Hamburgs Straßen. Bedingt durch weitere (Bau-) Maßnahmen wie der zweigleisige AKN-Ausbau, Erschließung von Baugrundstücken entlang der Holsteiner Chaussee ( Deckelfinanzierung ), Erweiterung der Möbelmeile Halstenbek sowie dem Eidelstedt-Center und evtl. Möbel-Höffner wird es zu weiteren, starken Verkehrsbelastungen in Schnelsen führen. Befürchtet wird auch ein „Möbeltourismus“ zwischen den einzelnen Möbelhäusern. Es gibt bis heute auch keinen vernünftigen „Masterplan“ bzw. einen AGENDA21-Prozeß für Schnelsen, bzw. Schnelsen Nord. Auch an dieser Stelle können wir als ALLIANZ Schnelsen Nord noch einmal darum bitten, den B-Plan Schnelsen 83 bis zur Beendigung der Baumaßnahmen auf der BAB 7 sowie den weiteren Großprojekten in Schnelsen und Eidelstedt auszusetzen. Bitte bedenken Sie auch, welchen Umweltbelastungen vor allen die betroffenen Kinder im Anna-Susann-Stieg ausgesetzt sind. Wird Hamburg nicht sogar Umwelthauptstadt 2011 für Europa? Weitere und nähere Informationen finden Sie unter [www.asn-news.de](http://www.asn-news.de) / Röhe ( Schnelsen 83 ). Wir bitten Sie hiermit um eine zeitnahe Antwort / Stellungnahme. Vielen Dank für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihre ALLIANZ Schnelsen Nord  
i.A. Heinrich Flügge

Sprecher ASN / BI-Märchenviertel

ALLIANZ Schnelsen Nord

# B -Plan Schnelsen 79 # BI gegen Bauverdichtung und Straßenausbau im Märchenviertel / Schnelsen 80 # BI IKEA  
Neu # BI Rettet den Grothwisch #



# Baustelle Verkehr

Auf den Autobahnen wird so viel gebaut wie noch nie, denn der Bedarf ist riesig: In einigen Jahren werden fast doppelt so viele Lkws unterwegs sein wie heute. Weil der Staat die Straßen der Zukunft nicht mehr finanzieren kann, werden die ersten Autobahnen privatisiert – wie beim größten Bauprojekt auf der A1 zwischen Hamburg und Bremen. Ein Ortstermin

Text MARTIN KNOBBE  
Fotos SAMUEL ZUDER

Nächtlicher Brückenschlag: Eine Überführung aus den 30er Jahren wird durch eine breitere ersetzt; die Autobahn A1 bei Stuckenborstel ist voll gesperrt



**F**ünfzig Meter Entwässerungsrohr an einem Tag, das ist das Ziel, und so baggern sie, ohne Unterlass, drei Meter tief, zwei Meter breit, unter der provisorischen Brücke nahe dem Ort, der Stuckenborstel heißt. Autobahn A1, Hamburg Richtung Bremen, Bauabschnitt 24, Bauwerk 165, neunter Monat seit Baubeginn, drei Bagger, sechs Arbeiter, es ist weitgehend alles im zeitlichen Soll, als ein kurzer Moment der Unachtsamkeit das diffizile Konstrukt aus Mensch, Gerät und Zeit zum Erschüttern bringt.

Ein Kasten aus Stahl, als Trennwand zwischen Erdhaufen und Grube gedacht, donnert, an der Schaufel des Baggers hängend, gegen das Führerhaus. Die Scheibe splittert, der Kasten setzt auf den Bagger auf und drückt ihn nach unten. Ein verdutzter Fahrer wischt sich den Schweiß von der nackten Brust und zündet erst mal eine Zigarette an.

Der Polier eilt herbei, per Handy alarmiert, Roman Wellenbrock, 37 Jahre alt, gelernter Anlagenbauer „mit Abitur“, wie er betont, Chef von acht Arbeitern. Er zählt auf, was nun zu tun sei: Splitter beseitigen, Scheibe bestellen, Ersatzbagger bei der Behörde anmelden und, bis das erledigt ist, weiterbaggern, ohne Scheibe. Vielleicht muss er dann auch nicht bei Willi Sedlatschek in der Zentrale anrufen, um die Lkws abzubestellen, die zum Abholen der Erde kommen sollen. Vielleicht schaffen sie es dann, im Zeitplan zu bleiben. Vielleicht also gerät nicht alles durcheinander, an diesem heißen Nachmittag im derzeit größten Bauprojekt auf einer deutschen Fernstraße.

Das Leben ist eine Baustelle, mehr als 800 größere gibt es in diesem Jahr auf Deutschlands Autobahnen, 755 Kilometer werden aus- oder neu gebaut, 2000 Kilometer renoviert. Wer mit dem Auto in die Ferien fuhr, hat es bemerkt. Gelbe Markierungen, enge Fahrbahnen, und das Radio meldet „stockenden Verkehr“. Ein Bauboom dank Konjunkturpaket,

vor allem aber, weil der Verkehr ihn erfordert.

Seit Jahren steigt die Anzahl der Autos auf den Straßen, und die der Lkws noch stärker. Unterbrochen von einem Rückgang nun, um bis zu 14 Prozent im Güterverkehr, wegen der Wirtschaftskrise. Doch man geht davon aus, dass sich das Wachstum bald fortsetzt, denn schon geht der Rückgang wieder zurück.

Das Bundesverkehrsministerium hat errechnet, wie viele Lasten wie viele Kilometer im Jahr 2025 auf deutschen Straßen zurückgelegt werden, und kam auf die Zahl von 704,3 Milliarden sogenannter Tonnenkilometer. Das sind 79 Prozent mehr als im Jahr 2004. Das Prograns-Institut in Bern, das den deutschen Verkehr in Zahlen, Tabellen und Prognosen verpackt, hat kalkuliert, dass sich der Güterverkehr auf den Autobahnen allein zwischen 2007 und 2012 um ein knappes Drittel erhöhen wird. Wo heute eine Spur von Lkws genutzt wird, seien in 20 Jahren zwei Spuren nötig, heißt es in einem Papier des Bundesverkehrsministeriums.

Die Frage ist, ob der Straßenbau so schnell nachkommt. Die Antwort ist: wahrscheinlich nicht. Vermutlich werden die Finanzen nicht ausreichen, um 2200 Autobahnkilometer aus- und 1900 Kilometer neu zu bauen, wie es der seit 2001 gültige Bundesverkehrswegeplan bis 2015 vorsieht. Interessenverbände behaupten, dass selbst dies nicht reichen würde. Nach einer Studie des ADAC müssten dann immer noch 1645 Kilometer ausgebaut werden, „um die prognostizierten Verkehrsmengen abwickeln zu können“.

Auf der A1 zwischen Hamburg und Bremen fahren mehr Lkws als anderswo in Deutschland, täglich zwischen 15 000 und 20 000, jedes vierte Fahrzeug ist ein Laster. Die Strecke verbindet Skandinavien und den Hamburger Hafen mit dem Westen der Republik, auch mit Frankreich, Holland und Belgien. Der Ausbau von vier auf sechs Spuren ist seit vielen Jahren nötig. Dass es so lange gedauert hat, bis es im November endlich losging, lag wie immer am Geld.

650 Millionen Euro kostet der Ausbau von 72,5 Kilometern, und weil der Staat das nicht auf einmal finanzieren konnte, hat man sich etwas Neues einfallen lassen: Das Stück Straße wurde privatisiert. Der zweitgrößte Baukonzern der Republik, Bilfinger Berger mit Sitz in Mannheim, der Unternehmer Johann Bunte aus dem Emsland und der Investor John Laing aus London haben sich zu einem Konsortium zusammengeschlossen. Die „A1 mobil GmbH & Co. KG“ hat die nötigen Kredite aufgetrieben, organisiert den Ausbau, betreibt die Autobahn dann 30 Jahre lang und erhält dafür den überwiegenden Anteil der dort eingenommenen Lkw-Maut. Es ist eines von vier „Public-Private-Partnership-Projekten“ auf der Autobahn, es ist ein Experiment, und vermutlich ist es die Zukunft des deutschen Straßenbaus.

**D**ieses Experiment bedeutet für Willi Sedlatschek, dass sein Feierabend meist sehr spät beginnt. Er sitzt in seinem Büro, das er gar nicht braucht, denn seine Arbeitsgeräte sind Handy und Laptop. Er ist selbst viele Jahre lang Laster gefahren, und nun ist er dafür verantwortlich, dass 60 Lkw auf der Großbaustelle ständig in Bewegung sind, von morgens um halb sieben bis spätabends, manchmal bis zum nächsten Morgen. Erde und Schutt wegschaffen, Holz und Eisenstäbe liefern, Geräte umsetzen, je nachdem, was die Schichtleiter, Poliere oder Bauleiter gerade brauchen. Und obwohl die Planung dieser großen Baustelle seit Jahren feststeht und obwohl Sedlatschek alles fein säuberlich in einer Excel-Tabelle niedergeschrieben hat, muss er ständig umdisponieren. Einem Lkw wurde über Nacht Diesel gestohlen, ein anderer war schneller als erwartet, ein Fahrer ist krank geworden, und manchmal verhindert auch der Regen, dass die Arbeiter mit dem Beton weitermachen können. Jede unnötige Pause kostet Geld, jede Stunde 60 Euro pro Lkw, und Willi Sedlatschek ist dafür verantwortlich, dass kein Geld verschwendet wird. „Einen Fahrer, der auf →

Für ein Drittel aller Staus gibt es eine klare Ursache, und das sind Baustellen. Eine Reihe von sieben Großbaustellen wie auf der A1 hält Verkehrsforscher Schreckenberg daher für „einen Irrsinn“. Er sei für zügiges, intelligentes Bauen. Man könne die Abläufe an Baustellen optimieren, mehr Nachtschichten einführen, wie es derzeit in Nordrhein-Westfalen geschehe, wo man die Betreiber mit einem Bonus belohnt, wenn sie schneller fertig werden. In der Abfolge von Baustellen müsse man aber berücksichtigen, wie leicht der Autofahrer ermüde. „Die Belastungsgrenze ist schnell erreicht.“

**D**ie Baustelle aber wird in Zukunft zur Autobahn gehören wie die „Sanifair“-Toilette zur Raststätte. Mehr als 20 Milliarden Euro an notwendigen Investitionen haben sich nach Meinung der Experten in den vergangenen Jahren angestaut, die 240 Millionen Euro aus den Konjunkturpaketen I und II zum Neu- und Ausbau von Autobahnen und die eine Milliarde für die Bundesstraßen haben etwas Abhilfe geschaffen, aber das Problem nicht gelöst. In den Kommunen ist die Lage noch brisanter. Um Straßen auszubauen und in Stand zu halten, sei etwa zehnmal so viel Geld nötig wie in der Regel zur Verfügung stehe, sagt Gerd-Axel Ahrens, der Verkehrsforscher aus Dresden. Wer soll die Lücken stopfen? Und wer bezahlt die Straße der Zukunft?

Im Bundesverkehrsministerium geht man davon aus, dass in den nächsten Jahren noch mehr Autobahnen privat betrieben werden. Die bisherigen Erfahrungen mit den vier Pilotprojekten würden dazu „ermutigen“, heißt es in einer Stellungnahme. Michael Schreckenberg, der Verkehrsforscher aus Duisburg, sagt, der Bau neuer Straßen sei nicht die einzige Antwort. Man könne Verkehr auch klüger steuern, über satellitengestützte Systeme, die sogenannte Telematik. Heute sei es so, dass alle Autofahrer denselben Weg nehmen, wenn sie einen Stau umfahren wollen. Dort ent-

steht ein neuer Stau, meist ein noch größerer. Es sind die Navigationssysteme, die, egal welcher Marke, dem Fahrer dieselbe Ausweichroute präsentieren. „Daran kann man etwas ändern“, sagt der Professor. Man müsse die Systeme aufeinander abstimmen, im Idealfall durch eine zentrale Steuerung.

Ein anderes Mittel ist die Maut für Pkws. „Sie wäre am gerechtesten für den Autofahrer“, sagt Schreckenberg. „Jeder zahlt exakt für den Weg, den er fährt. Im Gegenzug müssten dann Mineralöl- oder Kfz-Steuer gesenkt werden.“ Mit den Einnahmen könnten auch neue Straßen gebaut werden, was bei der jetzigen Finanzierung nicht automatisch der Fall ist. Steuern sind nicht zweckgebunden, deshalb fließen sie zunächst komplett in den allgemeinen öffentlichen Haushalt. Wofür sie ausgegeben werden, entscheidet die Politik. Bei einer Gebühr wäre das anders.

Die Forderung nach einer Pkw-Maut ist nicht neu, sie wurde vor vier Jahren bereits vom wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums erhoben. Das Gremium, in dem 18 Professoren aus unterschiedlichen Fachbereichen sitzen und den Minister beraten, befürwortete diese Art von Gebühr einhellig. „Sie wäre ein gesellschaftlicher Gewinn, auch für die Verkehrsteilnehmer“, sagt Forscher Gerd-Axel Ahrens, der Mitglied im Beirat ist. „Über die Pkw-Maut kann man Staumanagement betreiben, in Spitzenzeiten mehr verlangen als zum Beispiel nachts. Und Fahrer aus dem Ausland würde man an den Verkehrskosten beteiligen.“

Es gibt mehrere Modelle, die möglich sind. Eine Vignette zum Beispiel, ähnlich wie in Österreich. Bei einem Jahrespreis von 100 Euro, wie ihn die CSU vorschlägt, würde sie drei bis vier Milliarden Euro einbringen. Um den Verkehr über die Maut wirklich steuern zu können, müsste jedoch ein satellitengestütztes Abrechnungssystem für Pkws eingerichtet werden, ähnlich, wie es derzeit bei den Lkws funktioniert. Jeder gefahrene Kilometer würde