

# P R E S S E D I E N S T

Sperrfrist: Redebeginn  
Es gilt das gesprochene Wort!

Zu TOP 14 - Ausbau der A7 und A23 -  
erklärt der Fraktionsvorsitzende von  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,  
**Karl-Martin Hentschel:**

Fraktion im Landtag  
Schleswig-Holstein

Pressesprecherin  
Claudia Jacob

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: [presse@gruene.ltsh.de](mailto:presse@gruene.ltsh.de)

Internet: [www.gruene-landtag-sh.de](http://www.gruene-landtag-sh.de)

**Nr. 236.00 / 18.10.2000**

Grüne

## Der Stau beginnt in Hamburg

Wer die Situation vor Ort etwas kennt, weiß, dass die täglichen Staus auf der A7 und der A23 bereits auf Hamburger Gebiet an der Abfahrt Stellingen entstehen, weil der Pendler- und Lieferverkehr nach Hamburg nicht schnell genug von der Autobahn runterkommt.

Da die Kapazität der Hamburger Innenstadt begrenzt ist, ist der Stau auch nicht zu beseitigen, er kann lediglich verlagert werden. Nur attraktive ÖPNV-Anbindungen führen dazu, dass ein Teil der Pendler umsteigt.

Trotzdem ist es sinnvoll, dass zumindest in Hamburg die A7 achtspurig ausgebaut wird, um den Durchgangsverkehr am Stau vorbei zu leiten. Der Durchgangsverkehr hat nämlich nur einen Anteil von unter 10 Prozent am gesamten Verkehr.

Noch sinnvoller allerdings wäre es, den Verkehr in die Innenstadt Hamburg bereits am Autobahndreieck Eidelstedt vom Durchgangsverkehr zu trennen, damit der Durchgangsverkehr am Stau vorbeifahren kann. Dies könnte durch eine frühzeitige Abtrennung der Abzweigespuren erreicht werden.

Erwähnen möchte ich auch noch den zweiten Dauerstau in südlicher Richtung auf der A7, nämlich den am Elbtunnel. Dieser setzt sich zwar nur selten bis nach Schleswig-Holstein fort. Trotzdem ist auch dieser Stau für die schleswig-holsteinische Verkehrspolitik von Bedeutung, da er eine Zeitverzögerung und Zeitunsicherheit für Lieferverkehre darstellt.

Dieser Stau ließe sich am besten vermeiden, wenn man im Zusammenhang mit der Eröffnung der neuen Elbtunnelröhre eine Mautgebühr am Elbtunnel einführt, die einem erneuten Anwachsen der Verkehre entgegnen wirkt.

*BÜNDNIS 90*  
DIE GRÜNEN

Die Pällmann-Kommission hat ja der Bundesregierung vorgeschlagen, die Einführung von Mautgebühren auch auf Strecken zu ermöglichen. Ich glaube, dass die Chance auf einen Abbau der Staus am Elbtunnel vielen Menschen eine Gebühr von fünf DM pro Fahrt oder von 100 DM für ein Monatsabonnement wert wäre.

Ich habe diese beiden Punkte deswegen ausgeführt, weil einem Ausbau einer Autobahn immer erst die Analyse der Stauursachen vorausgehen sollte. Da die Staus auf schleswig-holsteinischem Boden nur Rückstaus aus Hamburger Gebiet sind, würde ein Ausbau der A7 auf schleswig-holsteinischem Boden ohne Maßnahmen in Hamburg jedenfalls nichts nützen. Die Staus würde sich nur statt auf zwei auf drei Fahrspuren verteilen.

Nur in Verbindung mit Maßnahmen in Hamburg hat es einen Sinn, den Ausbau der A7 in Schleswig-Holstein zu prüfen. Deshalb halte ich auch den Vorschlag des Ministers, den sechsspurigen Betrieb erst mal probeweise einzuführen, für erwägenswert.

Welche Implikationen sich aus einem solchen intelligenten Konzept für den Bau der A20 ergeben, darauf werde ich heute nicht eingehen, weil ich den Gröhlern aus der ersten Reihe der Opposition etwas Atem ersparen möchte. Ich überlasse diesbezügliche Konsequenzen Ihrer Intelligenz.

Gestatten Sie mir statt dessen eine Anmerkung zum Ausbau der A23. Jeder, der die A23 zwischen Eidelstedt und Pinneberg kennt, weiß, dass die Autobahn auf beiden Seiten von meterhohen Lärmschutzwänden umsäumt ist, die zum Teil erst in den letzten Jahren gebaut wurden. Und dies nicht ohne Grund! Die Autobahn führt mitten zwischen den Ortschaften Halstenbek, Rellingen und Pinneberg hindurch, die inzwischen zusammengewachsen sind. Hinter den Lärmschutzwänden befinden sich fast durchgehend teilweise bebaute Gewerbegebiete, teilweise sogar Wohngebiete, die bis an die Lärmschutzwände heranreichen. Ein Ausbau der A23 ist weder finanzierbar noch politisch durchsetzbar, ohne einen Volksaufstand zu riskieren. Ich kann allen Verantwortlichen deshalb nur raten, möglichst schnell von dies betreffenden Überlegungen Abstand zu nehmen.

Ich fasse kurz zusammen: Wer die Verkehrsprobleme auf der A7 in Hamburg lösen will, muss erstens den Durchgangsverkehr vom Pendler- und Lieferverkehr trennen und zweitens für die Pendler den öffentlichen Verkehr auf Straße und Schiene ausbauen. Das ist billiger, nützt der Wirtschaft und den Pendlern und sogar der Umwelt.

\*\*\*