Fast alle Rellinger Haushalte werden die Broschüre der Rellinger CDU kennen. Titel: „Zur Sache“. Die letzte Ausgabe September 2021 behandelt auch länger das Geschehen um die Autobahn A23 aus CDU-Sicht. Dieses Thema soll am 2. Nov. im Rellinger Verkehrsausschuss behandelt werden. als einziger Tagesordnungspunkt.

„Zur Sache!“ Das klingt Klasse, so wie „Follow the science!“ der Schüleraktion „Fridays for Future“. Das Haus der Erde brennt und die Politik diskutiert: „Das Löschwasser ist zu teuer!“ Das geht doch nicht, da fordert die Sache doch eine andere Haltung, oder? Schließlich gilt: „Es gibt keinen Planeten B!“

Die norwegische Öl- und Erdgasstadt grüßt Fußgänger. Das ist Tat-Sache. Warum gibt es so etwas nicht in Rellingen?

Eine rhetorische Frage und warum an die Adresse der CDU? Weil diese in Rellingen seit Jahrzehnten die Kommunalpolitik mit absoluter Mehrheit dominiert und meint, stolz auf die Ergebnisse sein zu können. Dabei verödet sie die Gemeinde z.B. per Stellplatzsatzung, hat für Wanderwege und Wald seit Jahrzehnten praktisch kaum etwas investiert usw.

Entscheidend für demokratische Parteien wird sein, dass sie unterschiedliche Werte und Realitätsinterpretationen beinhalten, damit sich Bürger ähnlicher Auffassung politisch vertreten sehen können.

Also müsste die Broschüre eigentlich „Zu unseren Wertentscheidungen“ heißen, oder? Soll der Begriff „Sache“ verhindern, dass man diese in Frage stellt?

Die norwegische Öl- und Erdgasstadt bedankt sich bei seinen Radfahrern, dass sie

Radfahren. Das ist Tat-Sache. Warum gibt es so etwas nicht in Rellingen?

Aber wenigstens „in der Sache“ sollte dann nicht Falsches in dieser Broschüre zu lesen sein, oder? **Leider ist das nicht der Fall.**

So heißt es auf S. 9 zum Ausbau der A 23 auf sechs Spuren: „Da wir diese Maßnahme kaum verhindern können…“

Das ist in mehrfacher Weise falsch:

a. die Gemeinde könnte sich mit Mehrheit der Nachbargemeinde Halstenbek anschließen und gegen den Ausbau votieren. Dies bliebe nicht ohne Einfluss auf die Landes- und Bundespolitik, denn

b. der Bund hat bisher kein Geld für den Ausbau bereitgestellt, solange kann ohnehin nicht gebaut werden – aus diesem Grund wurde auch die A20 bisher nicht weitergebaut. Aber leider hat sich auch der hiesige Bundestagskandidat der CDU vor der Bundestagswahl für den Ausbau schriftlich festgelegt. Er hätte besser wie der Kandidat der SPD diesen in mehrerer Hinsicht schädlichen Ausbau nicht für vordringlich einschätzen sollen, zumal nur eine fast groteske Nutzen-Kostenrechnung aus dem Jahre 2013 zur Einstufung „vordringlich“ führte.

c. Selbst, wenn die Mittel des Bundes bereitstünden: Das Land SH müsste deshalb den Ausbau nicht durchführen. Es könnte sich auch dagegen entscheiden. Und dies Land wird derzeit auch CDU-regiert.

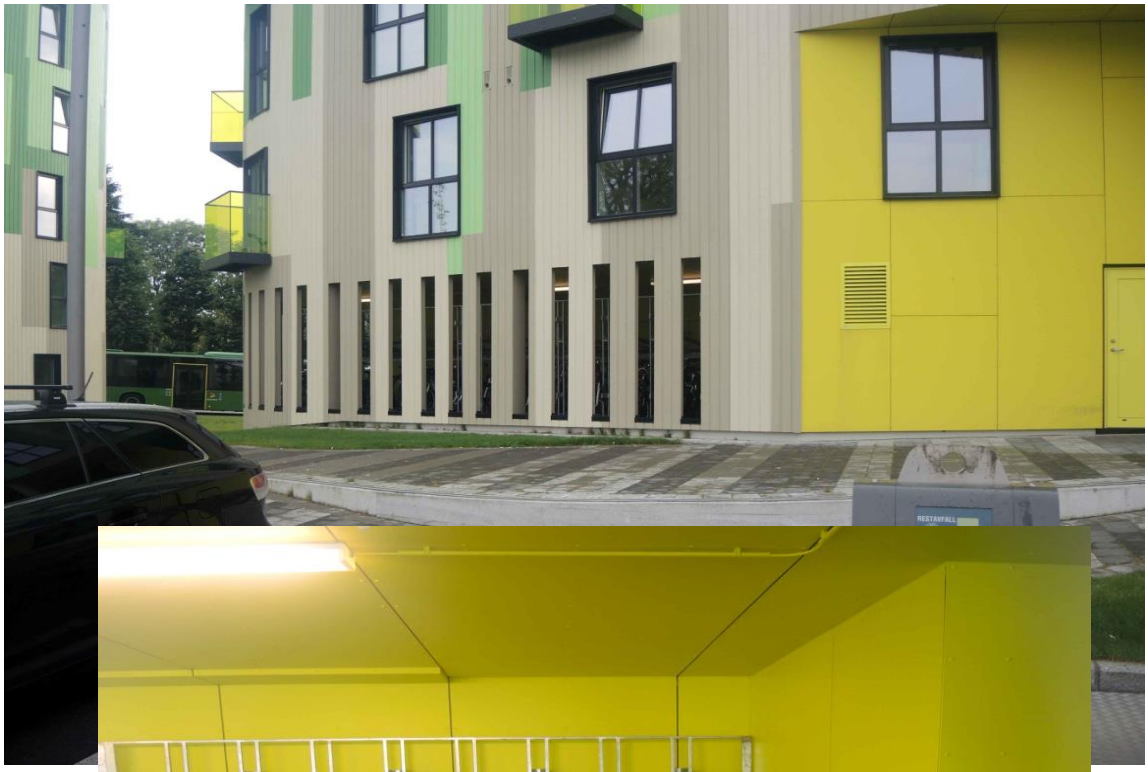
d. Die BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität hat ausführlich darauf hingewiesen, dass eine zeitweilig große Verkehrsdichte auf der A23 kein Wunder ist: das ÖPNV-Angebot für Pendler auf dieser Siedlungsachse der Metropolregion Hamburg ist zeitlich und in der Zuverlässigkeit merklich nachteilig. In den letzten Jahrzehnten ist sind die umweltfreundlichen Verkehrsträger Fuß/Rad/Bus/Schiene derart vernachlässigt worden, dass viel mehr Leute als nötig das Auto wählen. Maß0geblich verantwortlich für diese Politik sind CDU/CSU.

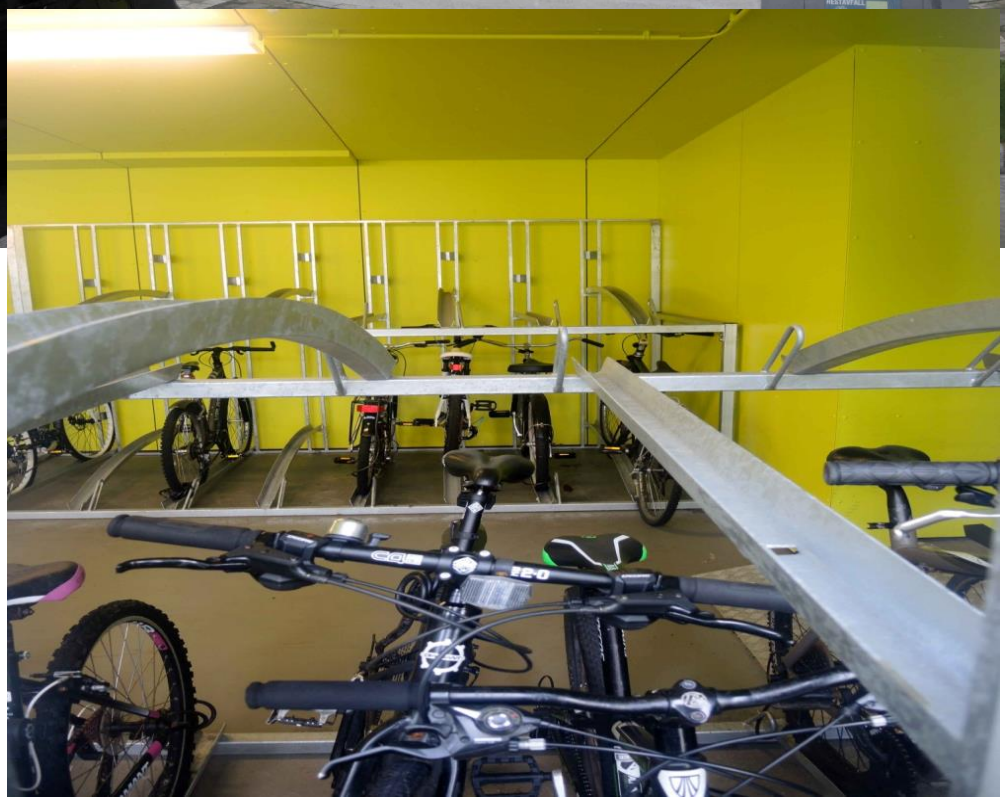
Die norwegische Öl- und Erdgasstadt zeigt seinen Bürgern, dass ein Autoparkplatz Platz für fünf Fahrrad-Anschließbügel schafft, an denen bis zu 10 Fahrräder angeschlossen werden können. Das ist Tat-Sache. Warum gibt es so etwas nicht in Rellingen?

„Die Verkehrsprobleme lassen sich in Rellingen nur durch Ausbau der A23 lösen.“ (S. 21)

Das ist sicher falsch und damit unsachlich. Die Probleme, die die A23 für Rellingen schafft, werden durch einen Ausbau noch vertieft.

Denn eine übliche Entlastungsrhetorik nach der sogenannten „Klempnermethode“ – wo es einen Stau gibt, muss ein Loch geschaffen werden - hat die Privilegierung des Autoverkehrs im Vergleich zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern und damit eine bevorzugte Wahl des Autos als Verkehrsträger erst geschaffen. Während beim Pro und Kontra der Ausbaudiskussion von der Pro-Seite dieses Argument sorgsam gemieden oder gar geleugnet wird, finden Sie eine volle Bestätigung des Arguments in der von der Gemeinde-Webseite herunterladbaren Begründung für die Rellinger Stellplatz-Satzung auf S. 2. Siehe auch die Dokumentation „Ein Hydrakopf des Autosyndroms unserer Gegenwart in Rellingen?“





Die norwegische Öl- und Erdgasstadt sorgt in einem neuen Mehrwohnungshaus dafür, dass ein ebener, barrierefreier Fahrradraum im Erdgeschoss Fahrradgebrauch attraktiv werden lässt. Eine Tat-Sache. Warum gibt es so etwas nicht in Rellingen?

„Dabei ist der volkswirtschaftliche Schaden durch die verbrachten Stunden im Stau kaum zu berechnen“ (S. 23).

Diese Behauptung ist schlicht falsch. Abgesehen von den deutlich zu niedrig angesetzten Ausbaukosten geht die maßgeblich zugrundeliegende Nutzen-Kostenrechnung aus dem Jahr 2013 von täglichen, 10-15 km langen Staus auf der A23 aus. Selbst in allen aktuelle stattgefunden Diskussionen mit der DEGES konnte diese Behauptung nicht nachgewiesen werden, sondern dort hieß es dann nur, die „Überlastung“ würde sich bei schnellem Verkehr überwiegend durch zu – gemessen an den gefahrenen Geschwindigkeiten –kurze Sicherheitsabstände äußern.

Um dann den angeblichen und gewünschten Nutzen hochrechnen zu können, wird dieser – vermiedene - Stau für 27 Jahre nach Ausbauende angenommen und die Stauzeiten werden mit fiktiven Lohnkosten der dort fahrenden Fahrzeuglenker bis 80€ pro Stunde angenommen.

Nur durch einen fiktiven auf der A23 angenommenen Stau vom Jahre 2030 (evtl. Ausbaufertigstellung) bis fast 2060 von 10-15km Länge kommt überhaupt eine positive Nutzen-Kostenrechnung zustande. Wenn man bedenkt, dass sich in dieser Zeit in Deutschland und der Welt etwas drastisch geändert haben muss – auch in Richtung Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger usw. – ist das eine wahnwitzig realitätsfremde Rechnung.

Der volkswirtschaftliche Schaden durch Abwälzung externer Kosten des Kfz-Verkehrs auf die Allgemeinheit in Deutschland ist berechenbar und wurde berechnet: Der Kfz-Verkehr trägt nur 36% seiner Kosten, ist also hochsubventioniert und der Schaden beträgt fast 60 Mrd. € im Jahr (Umweltbundesamt 2005). Also für jeden Rellinger Haushalt 125€ im Monat. Zum Vergleich: in den letzten 20 Jahren gab Rellingen praktisch kein Geld für Radfahrinfrastruktur aus, dabei wäre da so viel möglich – siehe Stavanger-Beispiele.

„….entwickelte sich die Wahl (der A23-Trasse zwischen Rellingen und Halstenbek) zu einer der größten verkehrspolitischen Fehlentscheidung des letzten Jahrhunderts…wurde die Gemeinde Rellingen zusätzlich noch durch vier Autobahnanschlüsse bedacht, ein weiterer katastrophaler Fehler…“(S. 23)

Dem kann man wohl zustimmen. Sachlich gesehen ergibt es jedoch wenig Logik, diese Trasse nun mit einem Ausbau in der Bedeutung noch mehr zu verstärken, die Bevorzugung des Autos für Pendler aus dem Kreis Steinburg und Dithmarschen noch mehr zu vergrößern. Damit beschert man Rellingen und Halstenbek eine dauerhafte Penetration wie die Verkehrstrassen, die Hamburg-Wilhelmsburg über Jahrzehnte schädigten.

Die erste Verkehrszählung zur Begründung einer Schaffung der A23 mit Hilfe der Bundeswehr habe ich noch in Erinnerung und die geschah ca. 1964. Welche Partei dominiert damals die Landesregierung in SH und im Bund? Warum erwähnt die Broschüre „Zur Sache“ diese agierende Partei wohl nicht, die im Autowahn in SH zu jeder Milchkanne eine Asphaltstraße führen ließ und teure Brückenbauwerke deutlich billigeren Kreisverkehren vorzog?

„Bloße Schuldzuweisungen über eine nicht ausreichende Verkehrspolitik in den vergangenen Jahren in Rellingen sind nicht zielführend und stören einen konstruktiven Dialog.“ (S.25).

Wäre es nicht angemessen, im Hinblick auf weitere „katastrophale Fehler“ in Zukunft, nämlich einer in der Wirkung bagatellisierten Zustimmung zum Ausbau der A23 durch die Rellinger CDU sehr wohl auf die früheren und derzeitigen Unterlassungen hinzuweisen, mit denen die Privilegierung eines nicht zukunftsfähigen Verkehrssystems für die Ewigkeit festgeschrieben werden soll? Und: Mit dieser Feststellung wird unterstellt, dass es vor allem Leute gibt, die nur Schuldzuweisungen formulieren, ohne Lösungen zu präsentieren. Das hat es m.E. in der Ratsversammlung fast nie gegeben, stattdessen wurden und werden dort zahlreiche sinnvolle Vorschläge von der Mehrheitsfraktion im Zweifelsfall niedergestimmt. Damit nicht auffällt, dass man für das Niederstimmen über nicht so überzeugende Argumente verfügt, lässt man die für die Mehrheitsfraktion eher unangenehmen Themen lieber nichtöffentlich verhandeln. Die Dynamik im nicht-öffentlich tagen müssenden Umweltbeirat in den 90er Jahren generieren immer noch sehr unangenehme Erinnerungen.

„Gegen jeglichen Straßenbau zu protestieren und gleichzeitig mit dem eigenen Auto Teilnehmer am Straßenverkehr zu sein, ist absolut heuchlerisch und völlig unakzeptabel.“ (S.25)

Liest sich wie eine witzige Schlusspointe und sollte dennoch als reichlich unsachlich eingeschätzt werden!

Gibt es in Rellingen jemanden, der „gegen jeglichen Straßenbau“ protestiert? Nein, diese implizite Behauptung soll konstruktiv begründete Kritik der CDU-Verkehrspolitik ins Unrecht setzen! Gibt es derzeit jemanden, der die Existenz der A23 in Frage stellt? Das dürfte auch aufmerksamen Medienbeobachtern entgangen sein.

Muss denn jeder Autohalter und –nutzer gleichzeitig glühender Fan der CSU-Verkehrsminister-Riege sein? So könnte man mit ähnlicher Polemik gegenfragen. Wer zuhause elektrischen Strom nutzt, muss der automatisch Befürworter von Kernkraftwerken und ihrem 500 Tsd. Jahre lang hochgefährlichem Strahlungsmüll sein?

Wer mit dem Zeige-Finger auf andere zeigt, sollte stets die auf sich selber zeigenden drei Finger achten:

Welche Partei hat jahrelang die Einrichtung von Tempo-30 Zonen in Rellingen abgelehnt? Und damit einer ausgeübten strukturellen Gewalt auf Rellingens Straßen

nicht entgegentreten wollen? Radfahrer tragen für die gleiche Wegstrecke ein vierfach größeres Verletzungsrisiko als der Autofahrer und 70% ihrer Unfälle sind durch Fehlverhalten der Autofahrer verursacht. Wer dieses Risiko nicht tragen will, muss – so jahrelange Erfahrung – ca. 20-30% Umwege zwischen Quell- und Zielort in Kauf nehmen und auch ganz häufig unkomfortable Wegoberflächen im Vergleich zu Autonutzern.

In der geltenden Stellplatzsatzung für Rellingen wird schlicht jede positive Maßnahme für Radfahrinfrastruktur als überflüssig erachtet. In ihrer Begründung wird zugegeben, dass Autofahrer ungemein im Vorteil vor ÖPNV-Nutzern sind. Mit der Zustimmung zum A23-Ausbau will man diesen Vorsprung sogar noch vergrößern!

Wer solche Politik betreibt, darf der beklagen, wenn sich Leute mit Präferenz für zukunftsfähige Mobilität auch eines Autos bedienen? Wäre nicht dies eher als „heuchlerisch und völlig unakzeptabel“ zu etikettieren?

In lebendiger Demokratie sollten Demokraten um die besten Zukunftskonzepte konkurrieren und sich dabei möglichst sachlich korrekt informieren, in den Wertentscheidungen aber transparent offenbaren. Ein Titel „Zur Sache“ behauptet das Erste, sollte dies aber ernsthafter betreiben. Er versteckt seine Wertentscheidungen hinter der angeblichen „Sache“ und überlässt damit einer politischen Opposition, dies zu kritisieren. Auch in der Transparenz für den Bürger gibt es also viel Verbesserungsbedarf.

Alle A23-Auffahrten sollen bei einem Ausbau erhalten bleiben, es ist eher wenig vorstellbar, dass diese Umleitungsstrecken in Rellingen künftig wegfallen werden.

Bei einem Ausbau mit von zwei auf vier Metern vergrößertem Mittelstreifen und auf 3,75m vergrößerten Spurbreiten für sechs Spuren soll die derzeitige Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A23 im Bereich Rellingen/Halstenbek wegfallen.

Für künftigen und versprochenen Lärmschutz gilt:

Es wird nur den gesetzlich vorgesehenen Lärmschutz geben und bisher sind bei DEGES-Verlautbarungen nur Wände bis 7,5m überkragend zu hören gewesen. Der als Bonbon für Rellingen von der CDU vorgeschlagene Deckel wird also den Charakter einer Blendgranate sehr wahrscheinlich behalten. Eher drohen bis 14m hohe Lärmschutzwände, wie derzeit in Leverkusen.

Quelle: sfv.de

Apropos konstruktiv begründete Kritik:

Die BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität stellt etliche Infomöglichkeiten über ihre Anliegen auch im Internet bereit. Schauen Sie doch mal rein:

https://autobahn23.de/

Auch der VCD fordert seit fast 40 Jahren eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik. Für die neue Bundesregierung hat er schon seit Monaten ein Bundesmobilitätsgesetz vorbereitet:

https://www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz/

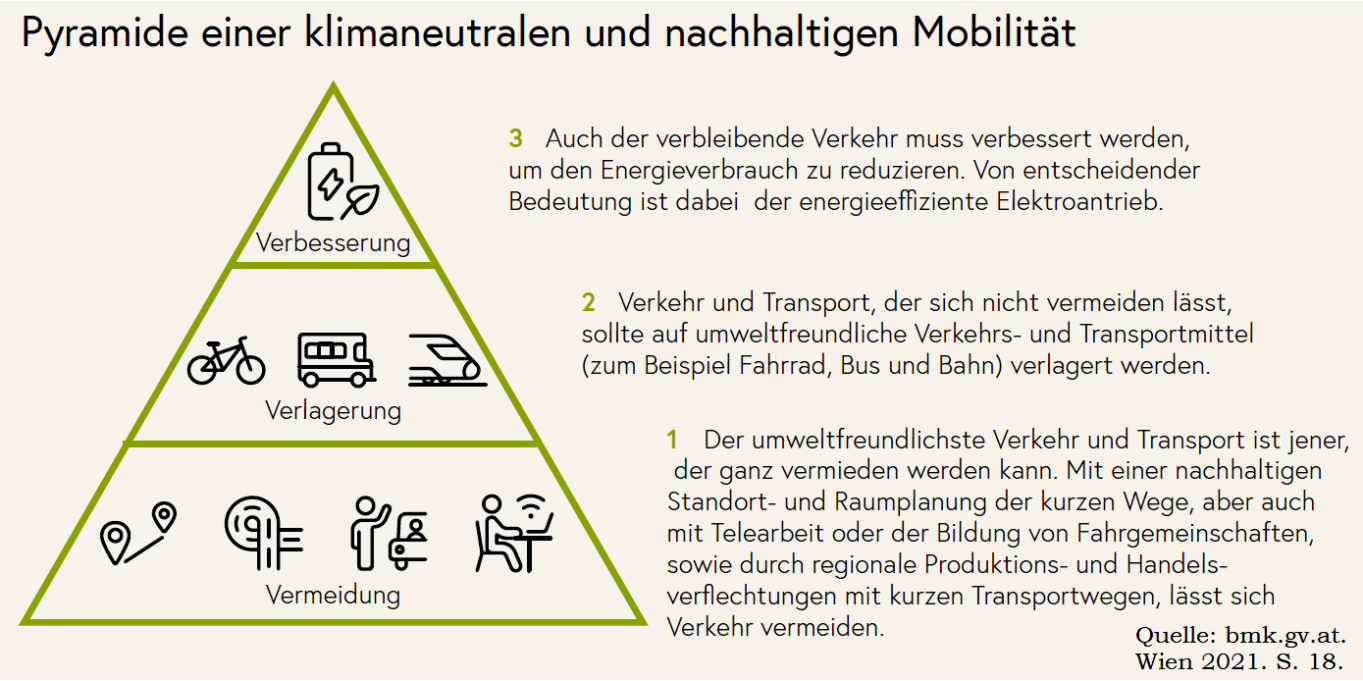
Die BI-A23 für umweltfreundliche Mobilität forderte eine Lösung schon im Namen, konstruktive Vorschläge ihrer inhaltlichen Ausrichtung u.a.:

1. Vermeidung von nicht erforderlichem Verkehr (siehe Pyramide unten)
2. Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
3. Verbesserung durch Reduzierung des Energieverbrauchs

4. Abhilfe verspricht nur eine Reparatur der Ursachen: Das viele Geld für einen weiteren Straßenausbau fehlt der umweltfreundlichen Infrastruktur. Wir benötigen aber als Klimaschutz und Menschenschutz eine echte Verkehrswende, nicht nur eine Antriebswende, die mit tonnenschweren teuren Fahrzeugen erneut alle Straßen dominieren wird und damit zu viel Lebensqualität kostet und zu wenig Klimaschutz einbringt.

5. Vorschriften, die eine Reparatur eines Radweges nur erlauben, wenn gleichzeitig die Straße erneuert wird, und einen verbesserten Lärmschutz erst ermöglichen, wenn durch einen Ausbau der Autobahn der Lärmpegel noch weiter steigt, müssen geändert werden. Sie erzeugen Zwänge, eine nicht zukunftsfähige Verkehrsart zu unterstützen.

6. Für eine effiziente und langfristig erfolgreiche Raumplanung in der Metropolregion Hamburg ist eine integrierte, Verwaltungsgrenzen überschreitende, verbindliche Mobilitäts-, Siedlungs-, Wirtschafts- und Freiraumplanung erforderlich. Es fehlte bisher nur der politische Wille bei den verantwortlichen Landesregierungen dafür. Allein dies wird der nächsten Generationen eine Freiheit zu sichern helfen, die mit der gegenwärtig noch in Anspruch genommenen vergleichbar sein könnte.



Diese Zielsetzung aus einem österreichischen Info wäre auch für Siedlungen wie Tornesch, Prisdorf, Kummerfeld, Ellerbek, Halstenbek, Rellingen hilfreich. Sie würde den Einzelhandel, örtliche Dienstleistungen und lokale Kulturentwicklung stärken und auf der A23 wären weniger Pkw auf Kurzstrecken unterwegs.

Ende.