Verkehrsproblematik und –konzept im Landkreis Stade / Altes Land (Straße)

Diskussionsvorlage für eine interfraktionelle Besprechung von Kreistagsmitgliedern

Stade, <Datum>

Vorgelegt von:

BÜRGERINITIATIVE
ALTES LAND GEGEN DIE
VERKEHRSFLUT

Übersicht
Gliederung der Vorlage

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

- Wer ist die Bürgerinitiative „Verkehrsflut“
- Motivation und Problemstellung
  - Verkehrssituation (Straße) im Landkreis Stade
  - Besondere Bedingungen im Alten Land
- Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
  - Argumente und Gegenargumente
  - Einige Fragen für die Diskussion – Bisheriger Umgang mit der Thematik Verkehr (Straße)
  - Verkehrskonzept und Wechselwirkungen mit anderen Handlungsfeldern
- Diskussion / weiteres Vorgehen

Was ist die Bürgerinitiative „Verkehrsflut“

Wer sind die Referenten

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

- Die BI ist aktiv seit 2013
  - Motivation: zunehmende Verkehrsdichte, insbesondere seit der Eröffnung der Ortsumgehung Finkenwerder
  - Lokale Aktivitäten zu einzelnen Verkehrsthemen
  - Übergreifendes Anliegen: LKW-Transit-Verkehr durch das Alte Land
  - Verschiedene Informations-Aktivitäten, Fokus auf „Bürgerprotest“
  - Einbezug in das „Verkehrsmonitoring“
  - Das Thema ist im Alten Land präsent und „gärt“
- Neubeginn im Frühjahr 2017
  - Überarbeitung der Kernforderungen (siehe Kasten rechts), Fokus auf LKW-Transit-Verkehr
  - Ergänzung der Arbeitsweise der BI: vom reinen Protest zur Lösungsorientierung - den politischen Dialog zur Lösung der Verkehrsproblematik suchen und führen

Altländer gemeinsam für den Schutz und Erhalt des Alten Landes

Schluss mit dem LKW-Transit-Verkehr !

Täglich rollen über 1.800 LKW und Gefahrguttransporte durch das Alte Land. Der größere Teil davon ist reiner Transit-Verkehr zwischen den Häfen Hamburg und Bremerhaven. Diese Verkehrsflut gefährdet den Bestand von historischer Bausubstanz, die Qualität der Grundlagen des Obstanbaus und die Sicherheit von Anwohnern und Touristen.

Wir fordern den Erhalt und den Schutz unserer einmaligen Kulturlandschaft!

Deshalb:

• Leitung des LKW-Transit-Verkehrs ausschließlich über vorhandene Bundesstraßen und Autobahnen.
• Vorrang und Ausnahmeregelungen für den lokalen Verkehr und die Pendler aus dem Alten Land.
• Kein weiterer Ausbau der Straßen im Alten Land für den LKW-Transit-Verkehr.

Motivation und Problemstellung (1/7)
Verkehrssituation (Straße) im Landkreis Stade

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

WebSite des Landkreises Stade, Wirtschaft

„Die wirtschaftliche Entwicklung des Standortes Landkreis Stade wird getragen durch die **Zugehörigkeit zur Metropolregion Hamburg** und der positiven Entwicklung in den Wirtschaftszentren des Landkreises. Die etwa in der Mitte des Kreisgebietes gelegene Hansestadt Stade bildet dabei zusammen mit der Hansestadt Buxtehude das Kerngebiet der Entwicklungsaktivitäten im Landkreis.“

Verkehr:

- Die Verkehrssituation im LK wird in hohem Maße durch das Umfeld geprägt (Güter-Transit-Verkehr, Pendler).
- Der Hafen Hamburg ist der dominierende Faktor im Güter-Transit-Verkehr.
- Der Güter-Verkehr im Landkreis Stade („Quellverkehr“) ist ebenfalls ein zunehmende Faktor. Seine Zusammensetzung ändert sich (Herausbildung von neuen „Clustern“: betriebliche Ansiedlungen und Konzentrationen an neuen Standorten).
- Der Pendler-Verkehr verläuft einerseits als Transit durch den Landkreis hindurch, andererseits ist er Pendler-Verkehr innerhalb des Landkreises und des nahen Umlands.

Motivation und Problemstellung (2/7)
Verkehrssituation (Straße) im Landkreis Stade

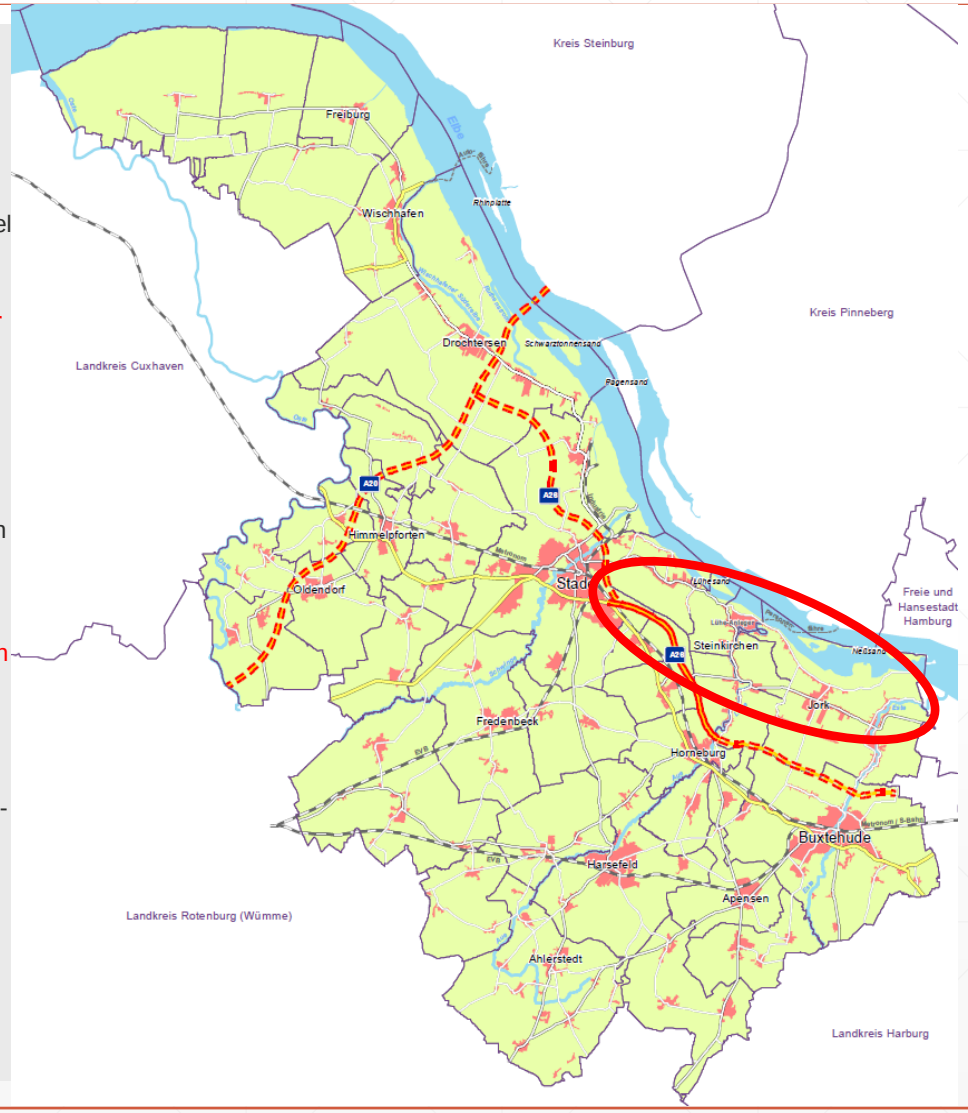
BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

WebSite des Landkreises Stade, Verkehr:

„Hauptverkehrsadern des Landkreises Stade sind die entlang der Geestkante verlaufende **B 73** und die parallel dazu geführte Bahnlinie von Hamburg nach Cuxhaven. Der **Obstmarschenweg (L 140)** und die **K 39** nach Finkenwerder **nehmen im Alten Land an Verkehrsbedeutung** in den Beziehungen zu Hamburg **zu**. Die **L 111**, an der sich der Industriestandort Stade-Bützfleth entwickelt hat, verläuft parallel zum Kehdinger Elbufer. Zur Entlastung der Straßen wurde das Industriegebiet mit einem neuen und modernen Industriebahnhof ausgestattet.

Die **Perspektiven** hinsichtlich der weiteren Entwicklung der verkehrlichen Straßeninfrastruktur sind gut. Der erste Bauabschnitt der Bundesautobahn **A 26** von Stade nach Hamburg wurde im Oktober 2008 für den Verkehr freigegeben (Abschnitt Stade - Horneburg). Seit Sommer 2015 die Strecke Horneburg - Jork fertig.Der dritte Abschnitt bis zur Hamburger Landesgrenze ist in Bau. Die weiteren Abschnitte befinden sich in Planung.

In Planung befindet sich auch die Bundesautobahn **A 20**, die sogenannte Küstenautobahn.“



- Eine reine „Binnensicht“ auf den Landkreis und eine reine Nennung der Ist-Situation der Hauptverkehrsadern ergibt ein unvollständiges Bild.
- Fakt: Die „Zunahme der Verkehrsbedeutung“ der L140 und K39 ist vor allem bestimmt durch die Zunahme des LKW-Transit-Verkehrs vom und zum Hamburger Hafen, die durch die von Hamburg einseitig erstellte Ortsumgehung Finkenwerder verursacht worden ist.
- Eine Bewertung der Perspektiven der weiteren Entwicklung Straßeninfrastruktur ist nur möglich, wenn eine ganzheitliche und systematische Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten, -ursachen und –mengen erfolgt.
- Erst daraus lassen sich verschiedene Gestaltungs-Optionen ableiten, die vergleichend bewertet werden können.

Motivation und Problemstellung (3/7)

Exkurs: Warum der Schwerlastverkehr besondere Beachtung erfordert

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

Infrastrukturschäden durch den Straßengüterverkehr

Besonders starke Auswirkungen haben die von schweren Lkw ausgehenden Schwingungen. Diese gelten als Hauptverursacher für eine beschleunigte Abnutzung von Fahrbahndecken, denn die Straßenabnutzung steigt mit der vierten Potenz der Achslast. **Ein Lastwagen mit 10 Tonnen Achslast beansprucht die Verkehrswege damit pro Entfernungseinheit 160.000 mal stärker als ein Pkw mit einer Achslast von 0,5 Tonnen** [EcWi00]. Damit ist der Lkw-Verkehr der entscheidende Faktor für die Beanspruchung des Straßenkörpers. Ohne diesen Faktor würden Straßen eher durch Umwelteinflüsse als durch Verkehr beansprucht werden. Der Pkw spielt nur eine untergeordnete Rolle. **Wachsender Lkw-Verkehr führt deshalb zu einem überproportionalen Anstieg von Straßenschäden**. Gleiches gilt für die Erhöhung zulässiger Achslasten. In beiden Fällen müssen bei Neubau- und Erneuerungsmaßnahmen aufwendigere und deshalb teurere Straßenaufbauten verwendet werden [ElSt02b].

Dies führt zu erheblichen Kosten für Bund, Länder und Kommunen. Allein für die Erhaltung und Sanierung der Bundesfernstraßen von 2001 bis zum Jahr 2015 waren etwa 37 Milliarden Euro vorgesehen [VonH09]. In dem Verkehrsetat 2017 sind für die Fernstraßen rund 6,6 Milliarden Euro vorgesehen. Das sind rund 370 Millionen Euro mehr als noch im Etat 2016 [ProMo16].

Zitiert nach: www.forschungsinformationssystem.de, **Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Prof. Dr.-Ing. H. Flämig, Stand des Wissens: 22.02.2017**

Motivation und Problemstellung (4/7)
Besondere Bedingungen im Alten Land

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

Kartenquelle: Prospekt des Tourismusvereins Altes Land e.V.

Motivation und Problemstellung (5/7)
Besondere Bedingungen im Alten Land

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

- Das Alte Land ist ein „funktionaler Polder“ – d.h.: es ist ein von Wasser umgebenes und zumeist von Deichen umgebenes Gebiet, in welchem der Wasserspiegel permanent reguliert und eingestellt werden muss.

  Es wurde im 12. Jahrhundert vollständig von Menschenhand geschaffen. Die unterliegenden Bodenstrukturen sind heute geprägt von in Jahrhunderten angelegten Ackerbau-Strukturen (Hufen), die von einem komplexes System von Be- und Entwässerungsgräben und –anlagen durchzogen sind. Die Bodenstruktur ist zudem unterschiedlich in verschiedenen Zonen des Alten Landes (Elb-und andere flussnahe Bereiche unterscheiden sich vom geestnahen Sietland). Der Untergrund ist lehmig, weich, der Wasserspiegel schwankt tide- und regulierungsbedingt, und so ist der Boden in stetiger Belastung und Bewegung.

  Die Bodenbeschaffenheit im Alten Land ist folglich vollständig unterschiedlich zu den Bedingungen auf der Geest und in den Moorgebieten im nordwestlichen Landkreis. **Sie verbietet dem Grunde nach eine Nutzung durch Schwerlastverkehr.** Der Straßenbau durch das Alte Land ist erst seit Mitte des 20. Jahrhunderts forciert worden, als die Transportwege auf dem Wasserwege als nicht mehr zeitgemäß und wettbewerbsfähig angesehen wurden. Seitdem wird diese Fehlentwicklung kontinuierlich fortgesetzt und durch den Transit-Güterverkehr nochmals massiv verstärkt.

  Auswirkungen für den Verkehr:

  - Hohe Kosten: Das hat letztlich zur Folge, dass der Straßen- und Wegebau im Alten Land per se deutlich kostenintensiver ist als auf Straßen und Wegen in anderen Gebieten und dass der Verschleiß bei vergleichbarer Nutzung im Alten Land deutlich höher als andernorts liegen dürfte.
  - Hohe Schäden: Die intensive und weiter intensivierte Nutzung der Straßen im Alten Land durch (Transit-) Schwerlastverkehr führte und führt in der Folge zu weiteren Risiken: Schäden an der Bausubstanz durch starke Vibration, besonders – aber nicht nur - an den zahlreichen Baudenkmälern, beschleunigter Ersatzbedarf für Straßen und Wege.

Motivation und Problemstellung (6/7)
Besondere Bedingungen im Alten Land

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

- Das Alte Land ist auf der Grundlage der Eigenschaft als Polder ein Intensiv-Obstbau-Gebiet.

  Auswirkungen:

  - Ein erhöhtes Risiko in Bezug auf die Verkehrssicherheit besteht deshalb bei Gefahrguttransporten aller Art durch potenzielle großflächige Verseuchung des Wassers, und damit
  - schwer kalkulierbare Folgeschäden für den Obstbau, schwer kalkulierbare Haftungsfragen für die Schaden-Verursacher **und auch** ggf. für die zuständige Gebietskörperschaft, die für die Verkehrssicherheit verantwortlich ist.

- Die gegebene schmale Begegnungsbreite auf den Straßen im Alten Land führt wiederholt durch entsprechende Fahrmanöver der Transit-LKWs zu Beschädigungen der Deichfüße. Dies erhöht das Risiko von Dammbrüchen.

  Auswirkungen: Die im Rahmen des Hochwasserschutzes zwingend erforderliche Wiederherstellung ist t.T. aufwendig und kostenintensiv.

- Das Alte Land ist im Bewerbungsprozess für den Status des Weltkulturerbes mit guter Aussicht auf Erfolg, denn es stellt aufgrund seiner historischen Kulturlandschaft (Hollernkolonie, Polder, siehe oben) ein weltweit einzigartiges Ensemble dar, in dem trotz aller bisherigen Entwicklungen und Modernisierungen – einschließlich von Fehlentwicklungen - noch vereinzelt die Grundstrukturen in Landschaftsbild und Wirtschaftsweise erkennbar sind. Daraus ergibt sich mit besonderer Dringlichkeit ein spezieller Schutzbedarf für das Alte Land.

  Auswirkungen bei fehlenden Schutzmaßnahmen:

  Verlust des Restes der Kulturlandschaft Altes Land durch Zerstörungen, die vermeidbar bzw. abwendbar sind, und dadurch: Verlust von vielfältigen positiven wirtschaftlichen und kulturellen Möglichkeiten und Chancen (u.a. Attraktivität für Tourismus, auch auf das Umland …..)

Motivation und Problemstellung (7/7)
Besondere Bedingungen im Alten Land

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

- Das Alte Land ist ein bekanntes und intensiv genutztes Tourismusziel. Der Tourismus im Alten Land ist neben dem Obstbau im Landkreis ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor. Die Rückmeldungen der Touristen – zunehmend aus den letzten beiden Jahren – in Bezug auf den Verkehr sind unter anderem
  - Klagen über den intensiven Transit-LKW-Verkehr und die damit verbundene Gefährung insbesondere für Radler
  - Klagen über den Lärm durch Schwerlastverkehr in Nacht- und frühen Morgenstunden
  - Klagen über ein unzulängliches Radewegenetz (Angebot, Zustand, Lage, Führung entlang der Durchgangsstraßen, …)

  Auswirkungen:
  - Es werden andere Ziele angesteuert, der „sanfte“ Tourismus erlebt einen Rückgang.
  - Wirtschaftliche Nachteile für alle direkt und indirekt am Tourismus teilhabenden Betriebe

- Und letztlich: das Alte Land hat Bewohner, die täglich der Belastung durch die Transit-LKW ausgesetzt sind, und deren Sicherheit, Gesundheit und Eigentum dadurch Risiken ausgesetzt sind. Der LKW-Transit-Verkehr kennt keine zeitliche Beschränkung, er rollt Tag und Nacht und werktags wie an Wochendenden.

  Auswirkungen: Unzufriedenheit, mangelndes Vertrauen in die Gestaltungskraft der Politik auf lokaler Ebene und der Ebene des Landkreises, Proteste

Motivation und Problemstellung
„neuralgische Punkte“ und erforderliche Beschränkungen

BÜRGERINITIATIVE
ALTES LAND GEGEN DIE
VERKEHRSFLUT

Altländer gemeinsam für den Schutz und Erhalt des Alten Landes

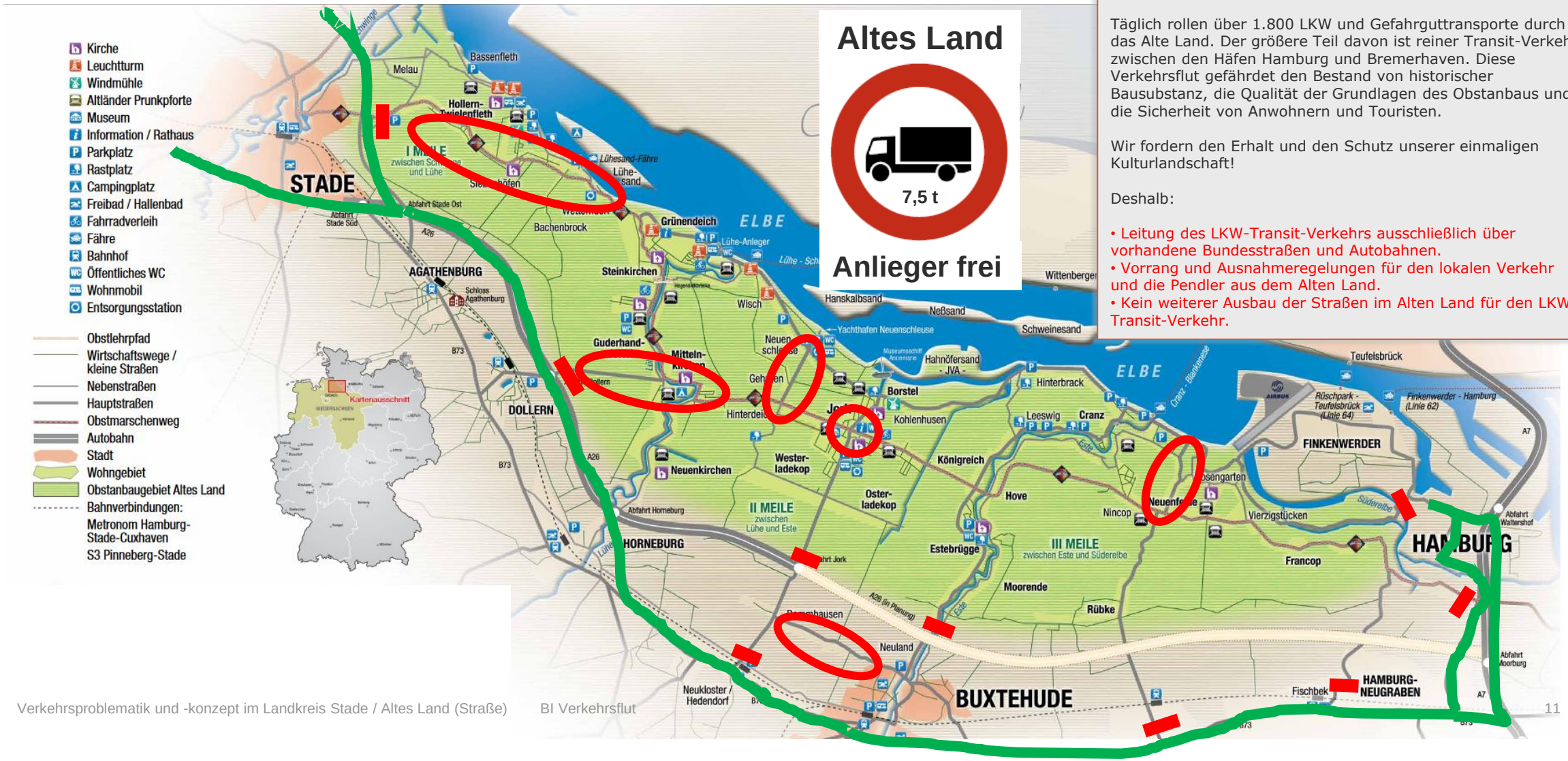
Schluss mit dem LKW-Transit-Verkehr !

Täglich rollen über 1.800 LKW und Gefahrguttransporte durch das Alte Land. Der größere Teil davon ist reiner Transit-Verkehr zwischen den Häfen Hamburg und Bremerhaven. Diese Verkehrsflut gefährdet den Bestand von historischer Bausubstanz, die Qualität der Grundlagen des Obstanbaus und die Sicherheit von Anwohnern und Touristen.

Wir fordern den Erhalt und den Schutz unserer einmaligen Kulturlandschaft!

Deshalb:

- Leitung des LKW-Transit-Verkehrs ausschließlich über vorhandene Bundesstraßen und Autobahnen.
- Vorrang und Ausnahmeregelungen für den lokalen Verkehr und die Pendler aus dem Alten Land.
- Kein weiterer Ausbau der Straßen im Alten Land für den LKW-Transit-Verkehr.



Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
Argumente und Gegenargumente (1/3)

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

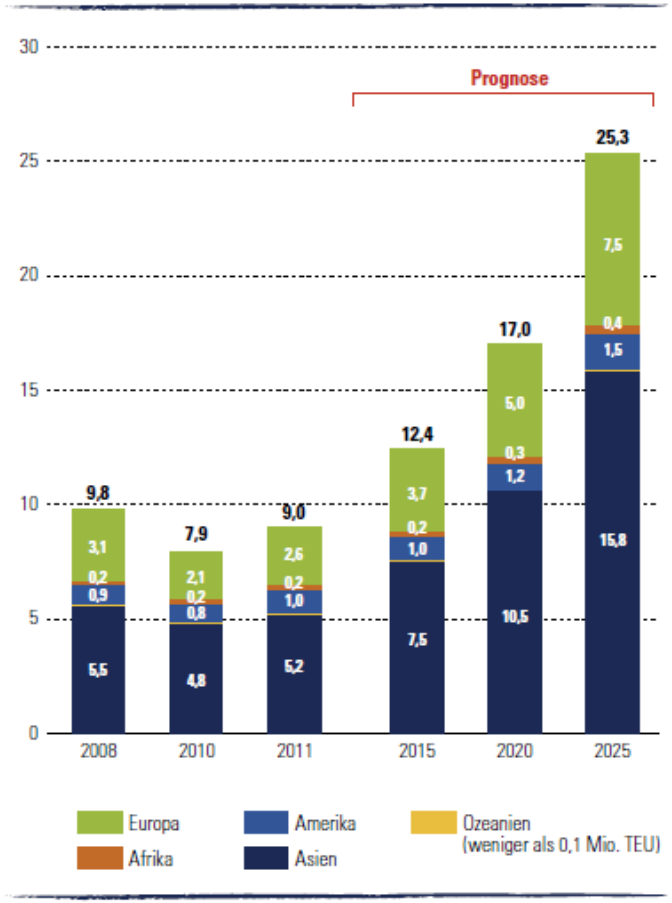
Argument:	Gegenargument:
▪ Der Güterverkehr aus dem Hamburger Hafen wird – gemäß Prognosen der Hamburg Port Authority (HPA) – bis 2025 auf 25,3 Mio Einheiten ansteigen.	▪ Die HPA-Prognosen stammen aus dem Jahr 2010. Bereits jetzt sind die angenommenen Größenordnungen (mit Zielprognose 25,3 Mio Einheiten in 2025) nicht erreicht. Es gibt Indikationen, dass aufgrund verschiedenster Einflüsse die Prognosewerte bei weitem unterschritten werden. Demnach wird immer noch mit einem Zuwachs von ca. 9 Mio (2013) auf 16,4 Mio Einheiten (2030) gerechnet (siehe 2 Grafiken auf der Folgeseite).
▪ Die umgebende Infrastruktur muss dafür gerüstet sein.	▪ Die nach unten korrigierten Prognosen erfordern und erlauben eine Überarbeitung der Annahmen im Umland. Beabsichtigte Ertüchtigungsmaßnahmen von Straßen können revidiert werden. Deshalb sind auch Sofortmaßnahmen (Einschränkung der Widmung der entsprechenden Straßen auf maximal 7,5 t) geboten und möglich.
▪ Die A26 wird alle Probleme des Transitverkehrs durch das Alte Landes lösen.	▪ Die Fertigstellung der A26 wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Bis zu - und auch nach - ihrer Inbetriebnahme wird die Abkürzung durch das Alte Land für den Transitverkehr genutzt werden (kürzere Wege und Fahrzeiten, weniger Hindernisse im Verkehrsfluss – Maßstab für Spediteure sind die reinen Fahr- und Ruhezeiten).
▪ Die Ausbaumaßnahmen im Alten Land haben bisher bereits erhebliche Mittel erfordert. Dies muss sich zunächst amortisieren.	▪ Der Erhalt des Zustands der Straßen wird bei der bestehenden und beabsichtigten Belastung durch Transitverkehr fortwährend teurer (exponentielle Entwicklung). Geplante Maßnahmen werden teurer als erwartet (z.B. K38 / Yachthafenstraße). Wäre ein anderer Einsatz der Geldmittel wünschenswerter? Man kann die bisherige Verwendung auch als „Investitionen auf unvollständiger Grundlage“ bezeichnen. Oder: eine Fehlinvestition wird nicht dadurch geheilt, dass man sie fortsetzt.

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags

Exkurs: HPA – Prognosen 2010 und 2014

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

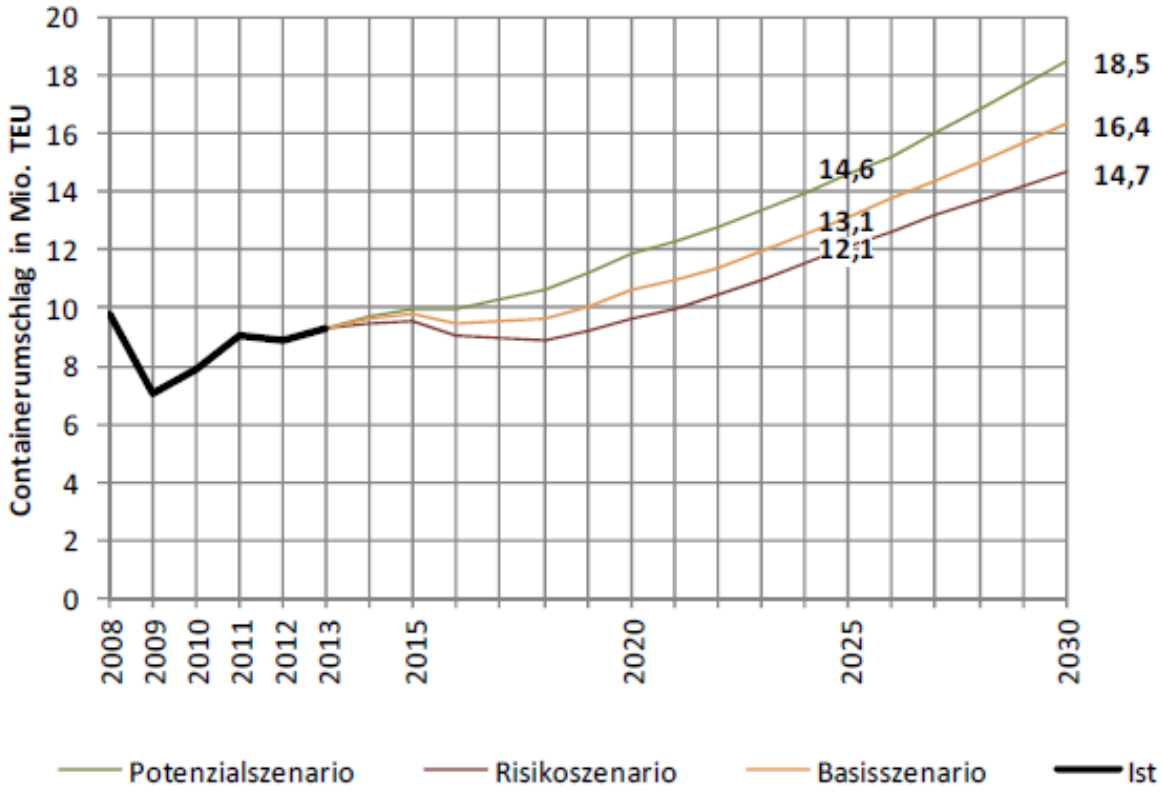
Containerumschlag des Hamburger Hafens nach Fahrtgebieten in Mio. TEU:
Ist-Werte und Prognose



Quelle: ISL/IHS Global Insight (2010), HPA

2010

Abb. 73 Containerumschlagpotenziale für den Hafen Hamburg bis 2030, pessimistische Wirtschaftsprognose, Basis-Wettbewerbsszenario



Quelle: ISL/IHS, 2014

2014

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
Argumente und Gegenargumente (2/3)

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

Argument:

- Die Nutzung der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ist festgeschrieben und kann nicht verändert werden. „Was kaputt ist, muss wieder repariert werden.“ (Zitat Frau Streitz, LK Stade).

- § 30 der Straßenverkehrsordnung verbietet Einschränkungen für den Transit-Güterverkehr um Umkreis von 150 km eines Hafens.

Gegenargument:

- Das Niedersächsische Straßengesetz regelt in seinen §§ 5-8 die **Widmung von Straßen** für alle Straßen in der Verantwortung des Landes Niedersachen und der nachgeordneten Gebietskörperschaften (also nicht für BABs und Bundesstraßen). Danach kann die vorhandene Widmung einer Straße für Verkehre sowohl erweitert als auch eingeschränkt werden, bis hin zur Stilllegung. Eine Teileinziehung der Widmung ist durch den jeweiligen Träger möglich unter „Abwägung des öffentlichen Wohls“. Das Gesetz regelt auf dieser Grundlage weiterhin die verfahrenstechnischen Einzelheiten / Beteiligungen.

  Beispiel: Für die K39 ließe sich bewerten, ob die ursprüngliche Widmung der Straße noch Bestand hat oder ob eine Teileinziehung der Widmung z.B. auf LKW nur bis 7,5 t ratsam wäre. Die „Abwägung des öffentlichen Wohls“ ist im Ergebnis eine politische Willenserklärung. Ein Fuhrunternehmer, der an dieser Straße Anlieger ist und dessen Betrieb durch die Umwidmung gefährdet wäre, hätte Anlass zu einer erfolgreichen Klage, also müsste die Umwidmung eine Ausnahme-Erlaubnis für Anlieger enthalten. Für andere Nutzer von außerhalb besteht diese Klagemöglichkeit nicht, weil es akzeptable Alternativen gibt (B 73 / A 7 / A 26)

- § 30 StVO befasst sich mit Sonn- und Feiertags-Fahrverboten. Ist eine Straße grundsätzlich für Verkehre gewidmet, so gilt die 150km-Grenze für solche befristeten Fahrverbote (wg. verderblichen Gütern usw.). Ist die Straße aber grundsätzlich nicht für den LKW-Verkehr gewidmet, kann logischerweise eine zeitliche Einschränkung auch nicht auf diese Straße angewendet werden.

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
Argumente und Gegenargumente (3/3)

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

Argument:

- Die verschiedenen Zuständigkeiten (Land Niedersachsen – Landkreis Stade - Gemeinden im LK - Land Hamburg) machen es dem Landkreis Stade unmöglich, eine Regelung herbeizuführen, durch die der Transit LKW-Verkehr aus dem Alten Land ferngehalten werden kann.

Gegenargument:

- Der Regionale Raumordnungsplan (RROP) des LK Stade vom 22.7. 2014 umfasst Zielstellungen für die verschiedenen Infrastrukturen, u.a. Verkehr. Darin sind auch Zielstellungen und Maßnahmen enthalten, die sich ganz oder teilweise in der Zuständigkeit anderer Ebenen befinden (z.B. zur Bahn, Energie, Deichbau usw., konkret: auch Rückbau der B73 in den Ortsdurchfahrten von Hedendorf bis Agathenburg im Zuge des Ausbaus der A26, usw.). Der Landkreis ist also durchaus gestaltungsfähig auch in solchen Fragen, in denen die Mitwirkung verschiedener weiterer Ebenen und Instanzen erforderlich ist.

- Der Landesraumordnungsplan Niedersachsen (LROP, Neufassung 2017) enthält generelle Aussagen zur Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg, u.a.

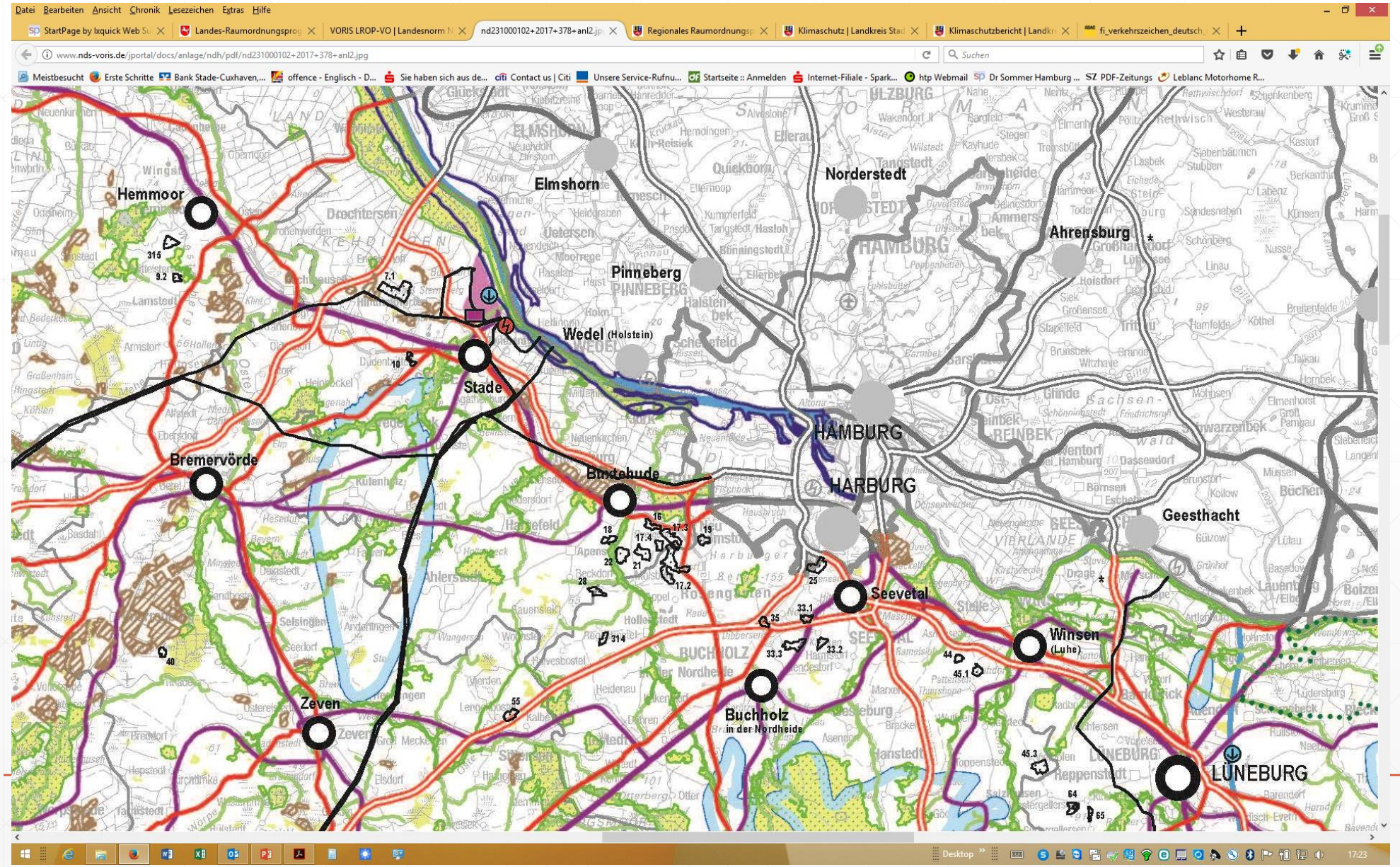
  - „In den Metropolregionen soll im Interesse einer nachhaltigen Entwicklung des Landes eine partnerschaftliche Zusammenarbeit der metropolitanen Kerne mit den ländlich geprägten Verflechtungsräumen erfolgen, die die spezifischen Ressourcen und Potenziale der unterschiedlichen Teilräume nutzt und entwickelt.“
  - „Die kulturhistorischen und landschaftlichen Besonderheiten des Küstenraumes sollen als Identität stiftende Merkmale für die maritime Landschaft erhalten werden. Sie sollen in die touristische und wirtschaftliche Nutzung einbezogen werden, wenn es ihrem Erhalt dient.“

  Die Verkehrswege durch das Alte Land werden im LROP nicht als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen, es wird keine Festlegung getroffen, die einen verstärkten Ausbau dieser Verkehrswege nahelegt oder fordert.

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags

Landes-Raumordnungsplan 2017 (LROP) – grafische Sicht (Ausschnitt)

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

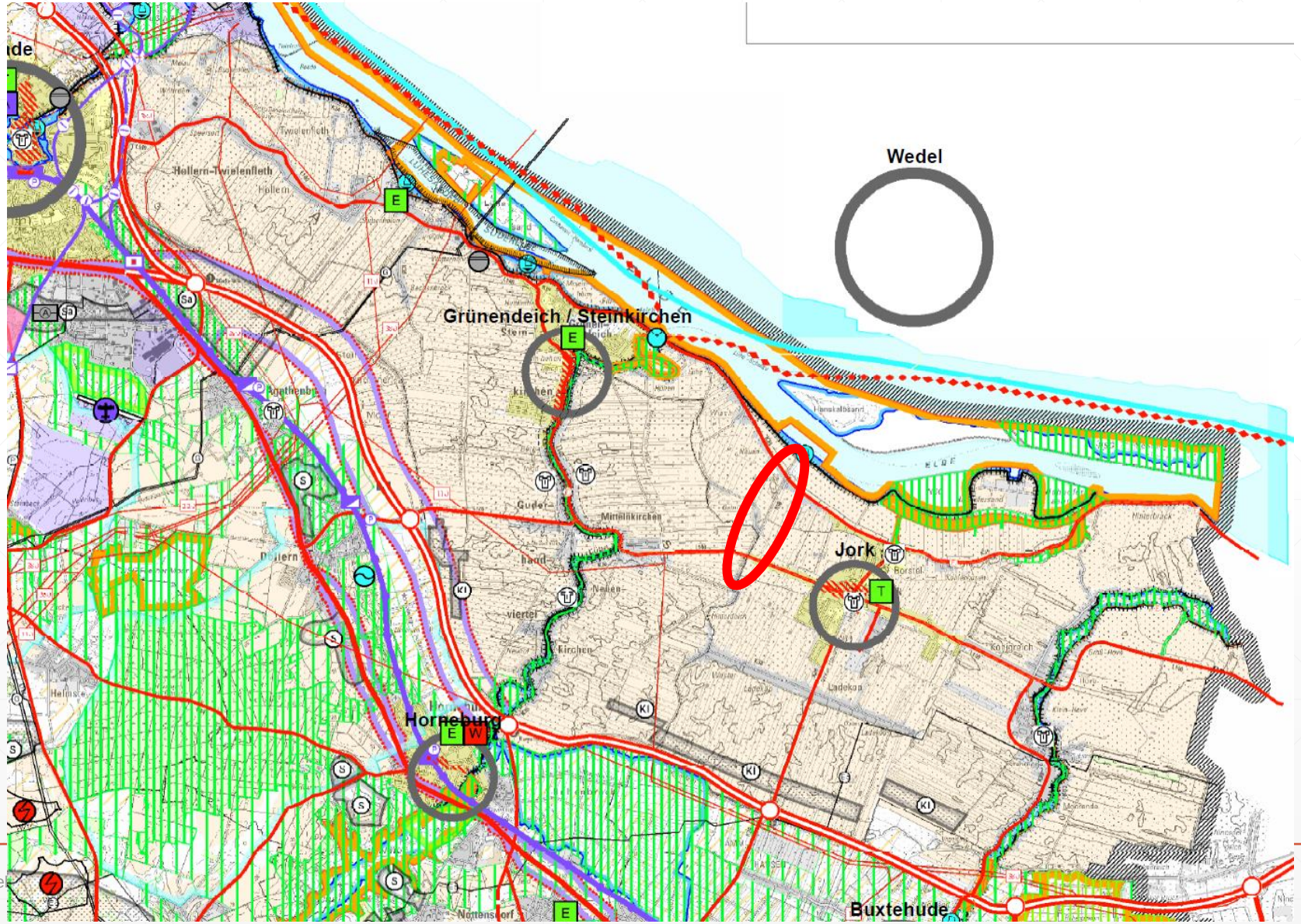


LROP 2017:

Die Logistik-Verkehrswege – auch zwischen den im LROP genannten „Logistikzentren“ Hamburg, Harburg und Stade - verlaufen auch künftig nicht durch das Alte Land, sondern über die B73 und A26 sowie die weiter geplanten Ausbauten (A20 usw.).

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
Verkehr im RROP

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT



RROP grafisch

rot/schwache Linie: Straßen von regionaler Bedeutung

Im RROP ist die K38 / Yachthafen-straße

nicht genannt.

Auf welcher Grundlage wird sie - mit hohen Kosten - ertüchtigt ?

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
Argumente und Gegenargumente (3/3)

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

Argument:

- (wie auf der vorangehenden Folie) Die verschiedenen Zuständigkeiten (Land Niedersachsen – Landkreis Stade - Gemeinden im LK - Land Hamburg) machen es dem Landkreis Stade unmöglich, eine Regelung herbeizuführen, durch die der Transit LKW-Verkehr aus dem Alten Land ferngehalten werden kann.

Gegenargument:

- Die oben angeführten Aussagen im LROP und der Anspruch der Metropolregion – und des Landkreises Stade als dessen Teil (siehe nächste Folie) bedeuten, dass es sich verbietet, einzelne Teile der Metropolregion einseitig und dominierend zu Lasten anderen Teile zu entwickeln.

  Besonderer Schutzbedarf für das Alte Land aus den oben angeführten Gründen findet im RROP bisher noch keine Berücksichtigung. Das Fernhalten des Transit-LKW-Verkehrs ist – neben allen anderen Unterstützungsmaßnahmen für den Prozess „Weltkulturerbe“ – ein Schlüsselelement für diesen Schutz.

  Dem Landkreis Stade würde es nützen, bei der Entwicklung eines selbstbewussten eigenen Entwicklungsbildes (incl. Verkehrskonzept) Konflikt mit Hamburg in Einzelfragen nicht zu scheuen. Eine Unterstützung der Landesebene Niedersachsen wäre dabei hilfreich.

  Es ist somit eine politische Entscheidung auf der Ebene des Kreistags, einen solchen Prozess zu initiieren und ihn sehr aktiv voranzutreiben.

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
Exkurs: Anspruch Metropolregion Hamburg

WebSite des LK Stade, Kapitel Wirtschaft:

Die Metropolregion Hamburg ist der Zusammenschluss von acht Landkreisen aus Niedersachsen, zwei Landkreisen aus Mecklenburg-Vorpommern, sieben Kreisen und zwei kreisfreien Städten aus Schleswig-Holstein und der Stadt Hamburg. Hier leben auf einer Fläche von ca. 26.000 km² rund 5 Millionen Einwohner und bilden einen einheitlichen Wirtschaftsraum und einen gemeinsamen Arbeitsmarkt. Der globale Wettbewerb zwingt weltweit Regionen, ihre Standortbedingungen zu optimieren - **nur so** können langfristig Unternehmen, Arbeitsplätze und Wohlstand gesichert und ausgebaut werden. Eine erfolgreiche Positionierung der Region im internationalen Wettbewerb kann nur gelingen, wenn alle Akteure erkennen, dass sie nur miteinander erfolgreich sein können.

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags

Einige Fragen für die Diskussion (1)

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

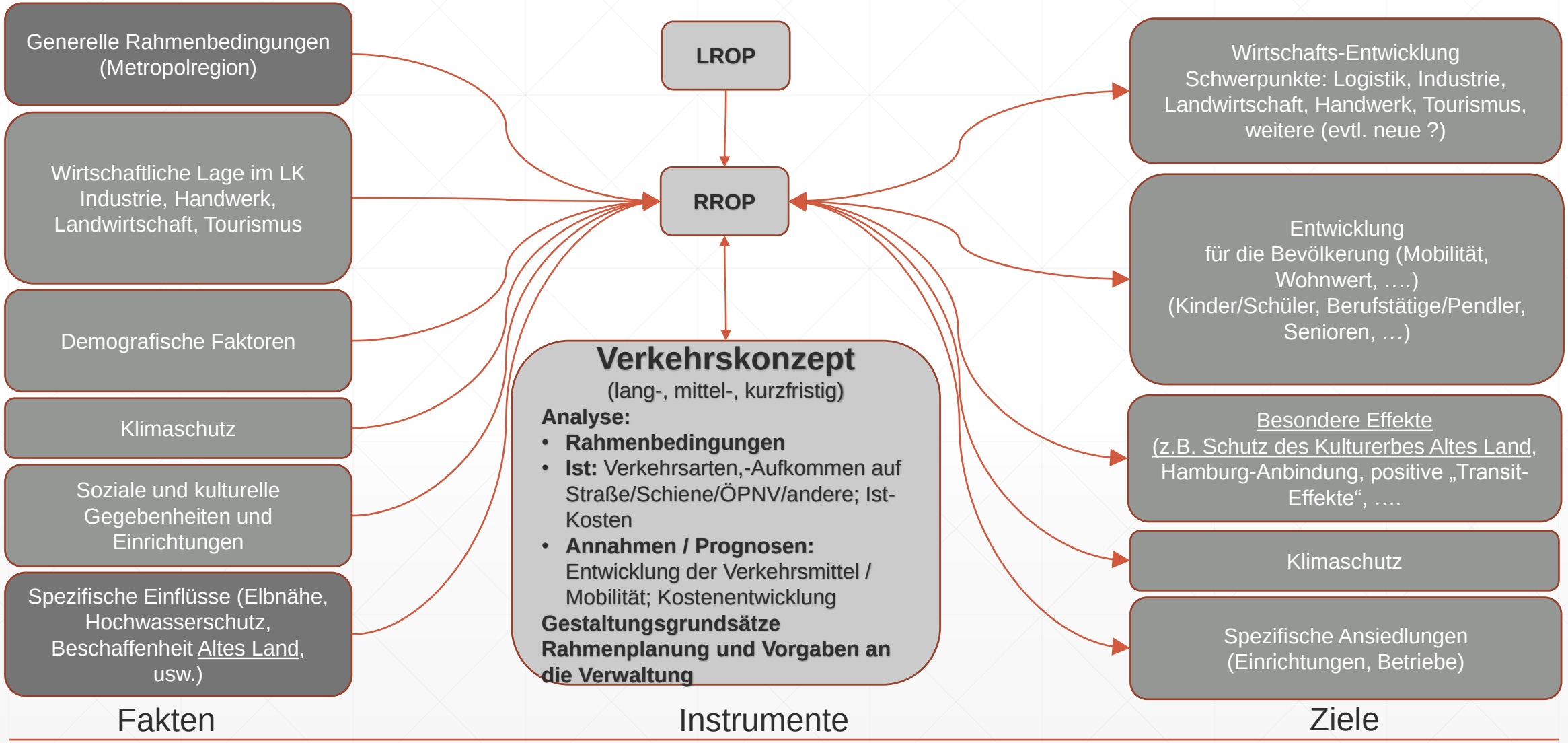
Einige weitere Fragen zur bisherigen Behandlung der Thematik „Verkehr“, besonders Straßenverkehr / Gütertransit auf der Ebene des Kreises:

- Eine systematisierte Sicht auf verschiedene Aspekte des Verkehrs, darunter auch Straßenverkehr, ist im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des LK Stade von 2014 enthalten. Die Straßen durch das Alte Land K39/L140 sind dort noch als „Vorranggebiete“ benannt. Da der Transit-LKW-Verkehr erst durch die Öffnung der Umgehung Finkenwerder 2012 ermöglicht worden ist und sich seitdem entwickelt hat, ist dieser Aspekt seinerzeit noch nicht im Erstellungsprozess des RROP berücksichtigt worden. Da sich wesentliche Ausgangsbedingungen für den RROP geändert haben, ist eine Revision bzw. Ergänzung des Kapitels Straßenverkehr geboten, der Schutz des Alten Landes durch die Begrenzung des LKW-Verkehrs auf 7,5 t wäre hier aufzunehmen.
- Wird die Thematik „Straßenverkehr“ bisher eher „klein-klein“ behandelt, d.h. ausschließlich einzelfallbezogen (Planungen, Investitionen, Genehmigungen) ? Werden bei Entscheidungen über Straßenbaumaßnahmen Abwägungen zur Auswirkung der Maßnahmen vorgenommen (Alternativen, positive wie negative Seiteneffekte, usw.) ? Gibt es eine „Vision“ oder Strategie in Bezug auf die Gestaltung des Straßenverkehrs im Landkreis ?
- Werden die Investitionen in Verkehrswege nach Kosten-Nutzen-Aspekten über den gesamten erwartbaren Lebenszyklus bewertet, bevor sie entschieden werden ? Findet eine Nachbetrachtung / -kalkulation statt ?
- Verfügt der Landkreis über Instrumente, mit denen er die mittel- und langfristigen Investitionen insgesamt gegeneinander abwägt, priorisiert und an einem generellen Leitbild zur Entwicklung des Landkreises orientiert ?
- Der Klimaschutzbericht 2015 des Landkreises Stade beschreibt als Ziel: „Die Anpassung an die Folgen der Klimaerwärmung (Adaption) sollen zukünftig immer mehr zum integralen Bestandteil aller Verwaltungsentscheidungen und Maßnahmenumsetzungen werden.“ Indessen fehlt im Bericht jeder Bezug zu dem als integral genannten Handlungsfeldes „Vorausschauende Maßnahmen zum Hochwasserschutz“, in dem der gesamte Elbuferbereich und damit ganz wesentlich das Alte Land zu berücksichtigen wären. Folglich findet auch das Thema „Transit-Güterverkehr“ im Alten Land dort bislang keine Berücksichtigung.

Fragestellungen für die politische Diskussion auf der Ebene des Kreistags
Einige Thesen für die Diskussion (2/2)

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT

- Die Verwaltung (Landesbehörde, Kreis) betreibt einerseits eine „reaktive Bestandsverwaltung“ („Was kaputt ist, muss wieder repariert werden“ - Zitat Frau Streitz, LK Stade). Die Verwaltung agiert andererseits bei Investitionen ohne durch den Kreistag formulierte politische Vorgaben/Führung und schafft damit Fakten. Beispiel: Ertüchtigung der K38/Yachthafenstraße zur Nutzung für Schwerlasttransporte bis 40 t.
- Konflikte mit betroffenen Anwohnern / Gemeinden werden teilweise mit viel Aufwand moderiert. Die grundlegenden Fragestellungen werden dabei jedoch nicht behandelt:
  - Beispiel: „Verkehrsmonitoring“: die Meßmethodik, -orte und –zeitpunkte enthielten zahlreiche Mängel, die Glaubwürdigkeit war nur begrenzt
  - Beispiel: Veranstaltung de Landesbehörde (Hr. Haase) in Jork im November 2017: Baustellen-Management, Information der Anlieger über individuelle Betroffenheiten
  - Einzelne Betroffene / Beteiligte stellen Fragen in Ausschüssen (Verkehrsausschuss) und streiten sich mit der Verwaltung über Detailfragen wie Beschilderungen oder Messdichte bei Verkehrskontrollen (die in der Tat kapazitätsbedingt unzureichend ist)
- Hat der Kreistag als politisches Gremium bisher ausreichende Möglichkeiten etabliert, die Exekutive (hier: Straßenverkehrsverwaltung) wirksam zu steuern und zu kontrollieren ? Einfache aber wirksame Kontrollinstrumente wie regelmäßige strukturierte Berichte können wirksame Instrumente sein.
- Folgt der Kreistag eher der Straßenbauverwaltung als dass er sie durch Vorgaben und Kontrolle steuert ?

Ansätze für ein Verkehrskonzept und Wechselwirkungen mit anderen Handlungsfeldern

BÜRGERINITIATIVE ALTES LAND GEGEN DIE VERKEHRSFLUT