

Zum Artikel „Kampf gegen Verkehrsflut geht weiter“ (TAGEBLATT vom 5. März) schreibt Ernst-Otto Schuldt, Neuenschleuse in Jork:

Es erstaunt, welche Antworten des Landkreises, warum etwas nicht gehen sollte, mündigen Bürgern, die auf real existierende Missstände aufmerksam machen, zugemutet werden. Eine Reduzierung von 70 auf 50 Stundenkilometer auf der erwähnten 1,3 Kilometer langen Strecke erhöht den Zeitaufwand um ganze 26 Sekunden. Die Behauptung, dies bringe die Bustaktung durcheinander, ist abenteuerlich. Was macht denn ein Bus, wenn vor ihm ein Trecker fährt und er wegen Gegenverkehrs nicht überholen kann? Bei Tourenplanungen sind sowohl Verzögerungen als auch Umsteigezeiten beim Wechsel auf andere Verkehrsträger einzukalkulieren.

Frau Streitz hat einmal verlauten lassen, dass „außerhalb von Recht und Gesetz“ mit ihr „nichts zu machen“ sei. Das kann auch niemand verlangen, wohl aber, dass dann wenigstens rechtliche und gesetzliche Möglichkeiten genutzt werden. Für den Fernverkehr (mehr als 50 Kilometer Fahrtstrecke) sind grundsätzlich Bundesstraßen und Autobahnen vorgesehen. Bundesstraßen liegen im örtlichen Bereich auf der Geest. Auch vom dortigen Untergrund her sind sie – im Gegensatz zum „Puddingboden“ im Polder Altes Land – für diese Verkehre ausgelegt. Eine frühere Aussage: „Was kaputt ist, muss wieder repariert werden“ ist ebenfalls zu hinterfragen. Bei einem Sanierungsstau von 200 Millionen Euro auf den Straßen im Landkreis und einem zuletzt genannten Budget von acht Millionen Euro ist zu fragen, warum parallel nicht auch eine Strategie der Schadensvermeidung verfolgt wird, anstatt ausschließlich mit Schadensreparaturen Steuergelder zu „versenken“.

Die Beurteilung der Erfolgsaussichten von Klagen durch Spediteure sollte Gerichten überlassen werden. Manchmal kann es geradezu sinnvoll sein, bestimmte Angelegenheiten einmal einer gerichtlichen Klärung zuzuführen, damit dann Gewissheit für beide Seiten besteht. Bei der derzeitigen Rechtslage, welche Verkehrswege für welche Verkehre grundsätzlich vorgesehen sind, wäre es – in Verbindung mit dem großen volkswirtschaftlichen Schadenspotenzial durch Lkw-Verkehr – doch sehr verwunderlich, wenn derartigen Klagen vor Gericht stattgegeben werden sollte, zumal ein Transitverkehr zwischen Hamburg und westlich gelegenen Häfen damit nicht unverhältnismäßig erschwert werden würde.