

# Politischer Dialog – Unsere Erfahrungen mit den politischen Akteuren

## 1. Chronik

Im Sommer 2018 begann der „politische Dialog“. Zuvor hatten wir erlebt, dass wir immer wieder von Mitarbeitern der Kreisverwaltung mit unzutreffenden Aussagen und den abenteuerlichen Behauptungen in den „Zuständigkeitsdschungel“ geschickt wurden.

Die BI Verkehrsflut hatte beschlossen, sich mit der erforderlichen Sachkunde auszustatten, eine umfangreiche Argumentation auszuarbeiten und diejenige Ebene anzusprechen, die für das Anliegen „LKW-Transit-Verkehr durch das Alte Land“ tatsächlich entscheidungsbefugt ist: die Kreisverwaltung und der Kreistag.

Die Bürgerinitiative lud zunächst die Altländer Kreistagsabgeordneten aus den politischen Fraktionen CDU, SPD, Grüne, FDP und Freie Wähler ein. Dabei hatten diese signalisiert, dass sie das Anliegen der Bürgerinitiative Verkehrsflut – den LKW-Transit-Verkehr durchs Alte Land (über die Kreisstraße K39 und die Landesstraße L140) zu stoppen – unterstützen.

### Die Entwicklung:

- Juni 2018: Treffen mit den Altländer Kreistagsabgeordneten
- Sommer/Herbst 2018: Gespräche und Überlegungen, Vorschläge der BI zu konkreten Anträgen im Kreistag, Ankündigungen von einer Veranstaltung mit CDU-Minister Althusmann –alles ohne Echo, ohne Ergebnis, lediglich die FDP Fraktion bleibt im Gespräch.
- Frühjahr 2019: die BI beschließt, den Dialog im gesamten Kreistag und in seinen Ausschüssen zu führen. Die SPD stellt eine Unterstützung in Aussicht.
- 8.3.2019: Bau- und Wege-Ausschuss:
  - die Freien Wähler, die FDP und die Linke problematisieren den hohen Sanierungsstau bei den Straßen im Landkreis und fordern, dass über Alternativen nachgedacht wird, z.B. über die Lenkung der Verkehre, um mit den knappen Steuergeldern verantwortlich umzugehen.
- Mai 2019:
  - Bürgersprechstunde mit Landrat Roesberg: die BI fragt nach den Möglichkeiten, die der Landkreis hat, um den LKW-Verkehr auf der K39 zu unterbinden. Seine Antwort lautet, er habe keine. Die BI macht sich weiter rechtskundig, auch im Ministerium in Hannover: der Landkreis hat sehr wohl einige Möglichkeiten.
- 17. 6. 2019:
  - In der Bürgerfragestunde fragt die BI danach, warum die Kreisstraße K 9 für den LKW-Schwerverkehr gesperrt wurde und warum dies für die K39 nicht möglich sein soll. Der Mitarbeiter des Baudezernats behauptet sofort, für die

K39 gelte das Beispiel nicht. Er kann aber auf Nachfrage nicht einmal die Rechtsgrundlage für die Sperrung der K9 benennen.

- Antrag der FWG im Bau- und Wege-Ausschuss, die Verwaltung möge aufzeigen, welche Möglichkeiten der Landkreis hat, den LKW-Verkehr zu lenken
- 24.6. 2019: Kreistagssitzung:
  - die BI erläutert in der Bürgerfragestunde des Kreistages fundiert die rechtlichen Möglichkeiten, die der Landkreis hat, um den LKW Transit Verkehr auf der K39 und K38 zu unterbinden
  - gemeinsamer Antrag von FDP/Piraten und Freien Wählern, die K39 auf einem Streckenabschnitt für den LKW-Verkehr zu sperren – wird in den Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Tourismus verwiesen
- 29.8. 2019: Bau- und Wege-Ausschuss:
  - Die BI fragt, wie die Finanzierung des Straßenbaus und insbesondere der hohen Beträge für die K38 und K39 zustande kommen, und wie der Kreistag sicherstellt, dass er selbst die Hoheit über die Investitionen hat, wie es die Kommunalverfassung vorschreibt.
  - Erläuterung des hohen Sanierungsbedarfs der Straßen im Landkreis durch einen externen Experten
  - „Kenntnisnahme“ der Kostenplanung für den Straßenausbau durch den Ausschuss – darin sind 7,5 Millionen Euro allein für die K39 von 2020-2022 enthalten!
- 4.9. 2019: Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Tourismus:

Die Dezernentinnen Pönitz (Bau) und Streitz (Verkehr) erläutern in einem gemeinsamen Vortrag, warum der Landkreis ihrer Ansicht nach keine Möglichkeit hat, den LKW-Verkehr zu lenken. (*Link: Vortrag Pönitz/Streitz im Ausschuss am 4.9.2019*).

Dabei verschweigen sie mehrere Möglichkeiten, die der Landkreis jedoch hat:

a) durch Änderungen im regionalen Raumordnungsplan gewollt die künftige Verkehrsbedeutung von Straßen zu ändern

b) durch eine Teileinziehung der Widmung von Straßen die Nutzung für bestimmte Nutzergruppen und Verkehre einzuschränken, und

c) eine eigens in die Straßenverkehrsordnung eingefügte Ergänzung anzuwenden, die besagt, dass zur Verhinderung der Mautflucht gezielte Maßnahmen zum Verbot des LKW-Transit-Verkehrs getroffen werden können. Erst in der Sitzung des Ausschusses am 20.9. nimmt auf Nachfrage des FDP/Piraten-Gruppe Dezernentin Streitz dazu Stellung – dieser Passus gelte für die K39 allerdings nicht. (siehe Kommentar: „Das seltsame Rechtsverständnis der Nicole S.“

Antrag der Grünen: der Landkreis möge ein Verkehrskonzept erarbeiten (lassen) – dieser Antrag wird diskutiert und in der Sitzung des Ausschusses am 20.9. 2019 erneut behandelt und beschlossen. (*Link: siehe auch: Vorlage und Beschluss*).

## 2. Erfahrungen

**Herr Roesberg und seine Verwaltung** behaupten, sie bedauerten, dass sie keine Handlungsmöglichkeiten hätten, den LKW-Transit-Verkehr zu unterbinden. Man müsse auf die Fertigstellung der A26 und die Anbindung an die A7 warten, dann werde alles besser. Diese Haltung des Bedauerns ist eine reine Maskerade. Die Fakten sprechen eine andere Sprache:

- **Der Landkreis fördert aktiv den LKW-Transit Verkehr:** Landrat Roesberg investiert in die K39 in den nächsten 3 Jahren 7,5 Mio €. Er investiert auch in die K38 (Yachthafenstraße) eine weitere 1 Mio €, und zwar so, dass nach der Grundsanierung der Schwerverkehr darauf in beiden Richtungen fahren kann. Damit werden diese Straßen ertüchtigt und als dauerhafte Ausweich-Strecke – auch für die Zeit nach der Fertigstellung der A26 – bereitgestellt und erhalten.
- Landrat Roesberg spielt als Vertreter des Landkreises eine **tragende Rolle in der „Süderelbe-AG“**. Der Geschäftszweck dieser AG besteht ganz überwiegend darin, Gewerbeflächen im Einzugsbereich Hamburgs südlich der Elbe zu erschließen. Die Logistik-Zentren an den Autobahnauffahrten (z.B. an der A1 Rade) weisen die Richtung: Logistik-Weltmeister Deutschland.
- **Die K39 ist ein regelrechtes „Tabu“-Thema:** reflexartig kommt bei allen Anfragen, dass irgendwelche Regelungen für die K39 nicht gelten.
- Landrat Roesberg verweist in öffentlichen Stellungnahmen gerne auf die Versäumnisse anderer: mal ist Hamburg dran, weil der Anschluss der A26 an die A7 nicht vorankommt, mal ist die Deutsche Bahn dran, die sich nicht um die Pendler kümmert, mal ist Hannover dran, weil es keine Entscheidungen trifft (Deicherhöhung). Nur im Hause Roesberg ist immer alles in Ordnung .....
- Die Auftritte und die Vorlagen von Herrn Roesberg und seinen Dezernentinnen in den Ausschüssen haben gezeigt, dass ihre **Prüfung der Rechtsgrundlagen sehr einseitig** waren: **es galt Ihnen lediglich herauszufinden, warum der LKW-Transit-Verkehr nicht eingeschränkt werden kann**. Bewusst wurden die Möglichkeiten, die es insgesamt geben kann, nicht genannt (Widmung und Teileinziehung, Raumordnungsplan, Verhinderung der Mautflucht auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung). Von einer ausgewogenen Vorlage war das alles sehr weit entfernt – frei nach dem Motto: wenn ich nur Teile der Sache erwähne und erläutere, dann lüge ich ja nicht ....

**Die politischen Parteien** gaben **im Kreistag und den Ausschüssen** das folgende Bild ab.

Die **FDP/Piraten und die Freien Wähler** haben sich mit dem Anliegen der BI Verkehrsflut beschäftigt und unterstützen es. Sie haben die Initiative ergriffen und darüber hinaus weiterführende konkrete Fragen zur Verkehrslenkung aufgeworfen.

Die **GRÜNEN** lehnen eine Einschränkung des LKW-Transit-Verkehrs auf der K39 strikt ab, sie haben sich auf die Seite von Landrat Roesberg geschlagen. Stattdessen weichen sie auf das Thema „Verkehrskonzept“ aus – und schieben selbst das auf Jahre hinaus (Beschluss des Zeitplans: 2020: Start der Vorbereitungen – 2021: Auftragsvergabe – 2022: Verkehrszählung – 2023: Fertigstellung des Gesamtverkehrskonzeptes).

**Die Linke** fordert Beschränkungen des Schwerlastverkehrs und kritisiert die Verwaltung eher grundsätzlich.

Die **SPD** verweist gerne auf größere Zusammenhänge, die gelöst sein müssen, bevor vor Ort konkret gehandelt werden kann, sie argumentiert mit Sachzwängen und folgt der Verwaltung.

Die **CDU** unterstützt die Rolle und Haltung ihres Landrats vollständig. Sie ist in der Frage des LKW-Transit-Verkehrs komplett auf „Tauchstation“ gegangen, obwohl noch vor einem Jahr eine lauwarme Unterstützung des Anliegens signalisiert wurde. Sie unterstützt jetzt aber gerne den Antrag der Grünen zum Verkehrskonzept (Schwarz-Grün lässt grüßen ...).

Mit einem Verkehrskonzept liegt alles in weiter Zukunft und bleibt auf Jahre unkonkret. Und: es kommt es natürlich darauf an, was hinterher wirklich drinsteht! Es gibt reichlich Grund zur Skepsis ....

**Alle Fraktionen** haben im Bau- und Wegeausschuss am 29.8. 2019 die Investitionsvorhaben der Verwaltung für den Straßenbau „zur Kenntnis genommen“. Niemand hat dort beantragt, die Mittel für die Ertüchtigung der K39 und K38 (8,5 Mio € in 2020 – 2022) zu verringern oder nur unter Vorbehalt zu genehmigen! Die Verwaltung kann nach wie vor ihre Vorlagen durchsetzen, die Abgeordneten der Mehrheitsfraktionen (CDU und SPD) sorgen dafür, dass dies vorher „im Kämmerchen“ ausgekungelt und dann in Ausschüssen und Kreistag durchgewinkt wird. Und auch die Grünen wollen einfach nur mitspielen ....

### **3. Fazit:**

Das Thema LKW-Transit-Verkehr, Verkehrslenkung und Alternativen zu einem „Weiter so“ ist auf der Ebene des Kreistages „angekommen“. Die BI Verkehrsflut hat erreicht, dass es nicht weiter totgeschwiegen werden kann.

Der politische Dialog, der auf die Kraft des Arguments und der Einsicht setzt, hat bisher allerdings nicht zum Erfolg geführt.

Landrat Roesberg fördert das internationale Logistik-Gewerbe aktiv. Sein Bedauern über die Verkehrsbelastung ist völlig unernst. Seine Dezernentinnen folgen ihrem Chef. Die Mehrheitsfraktionen CDU und SPD und auch die GRÜNEN unterstützen das Anliegen der BI Verkehrsflut ebenfalls nicht.

Die Vorträge von Landrat Roesberg und seinen Dezernentinnen zu den rechtlichen Möglichkeiten des Landkreises waren unvollständig und z.T. unzutreffend

Der Beschluss zum „Verkehrskonzept“ ist ein Dokument, das für sich spricht: erst 2023 soll ein Konzept vorliegen – vom Inhalt und von der Umsetzung ganz zu schweigen. Dies „Schneckengalopp“ zu nennen wäre eine Beleidigung für das Weichtier ...)

Der Antrag der Freien Wähler und der FDP/Piraten zur Sperrung der K39 ist zunächst zurückgezogen, aber er ist damit nicht vom Tisch – die Auskünfte der Verwaltung werden geprüft.

**Das war die erste Runde. Wir machen weiter – Unser Anliegen ist nach wie vor berechtigt!**

**Auf einen groben Klotz gehört ein grober Keil!**

---

**Kommentar:**

**„Das seltsame Rechtsverständnis der Nicole S.“**

Vor 10 Jahren wurde nach längerer Diskussion in die Straßenverkehrsordnung (StVO) in den §45 ein Satz aufgenommen, der es ermöglicht, gegen die „Mautflucht“ vorzugehen, die dadurch entsteht, dass die Transit-LKWs auf Landes- und Kreisstraßen fahren anstatt auf den für diesen Verkehr vorgesehenen mautpflichtigen Autobahnen und Bundesstraßen. Diese nachgeordneten Straßen können für diese Verkehre gesperrt werden, und es gelten erleichterte Bedingungen für solche Beschränkungen. Auslöser für diese Änderung der StVO waren Erfahrungen an Streckenabschnitten vor allem in Bayern.

Im Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Tourismus am 20.9. vollführte Dezernentin Streit eine bemerkenswerte Übung durch. Sie sagte: weil die Begründung für die Änderung der StVO seinerzeit auf Erfahrungen in Bayern basierte, könne dieser Passus der StVO auch nicht für die Kreisstraße 39 im Landkreis Stade gelten. Hier könne man gegen Mautflucht nicht vorgehen. Mal im Ernst, Frau Streit: § 45 der Straßenverkehrsordnung gilt also nur in Bayern und nur auf einigen Straßen? Die Bestimmungen in Gesetzen und Verordnungen gelten nicht generell, sondern nur in den konkreten Fällen, die zu ihrem Erlass geführt haben? Glatte „Sechs“, Frau Streit!

---