

Kampf gegen die Lkw-Verkehrsflut geht weiter

Von Björn Vasel

ALTES LAND. Tagtäglich rollen mehr als 1800 Lkw durch das Alte Land – unter ihnen zahlreiche Gefahrguttransporte. Der Transitverkehr habe seit der Ausweitung der Lkw-Maut im Juli 2018 auf allen Bundesstraßen zugenommen, so die Einschätzung der Bürgerinitiative gegen die Verkehrsflut.

Touristen klagen über den Verkehrslärm, Hauseigentümer über Schäden an ihren Häusern. Zu den betroffenen Eigentümern zählt unter anderem der frühere Leiter des Polizeikommissariates in Buxtehude, Joachim Unshelm. Sein Fachwerkhaus von 1875 steht an der K 39 in Jork-Neuenschleuse. „Über Jahrzehnte hatte ich keine Schäden“, sagt der Altländer. Jetzt ziehen sich infolge der Erschütterungen lange Risse durch seinen Kamin. Er ist überzeugt: Der wachsende Lkw-Transitverkehr zwischen den Seehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg über die marode Kreisstraße vor seiner Haustür ist schuld.

Hinzu kommt, beklagt Nachbar Ernst-Otto Schuldt, dass die schweren Lkw auf dem Abschnitt zwischen Neuenschleuse und Wisch sogar 70 km/h fahren dürfen. Mit der Forderung, die Höchstgeschwindigkeit – wie auf der Strecke entlang des Elbdeiches üblich – zur Schadens- und Lärminderung auf 50 km/h herunterzusetzen und die Durchfahrt auf 7,5 Tonnen (Anlieger frei) zu begrenzen, hätten sie bislang beim Landkreis Stade auf Granit gebissen. 2017 hätten sie ihren Wunsch an die Verwaltung in Stade herangetragen. „Dabei geht es nur um einen Zeitvorteil von 27 Sekunden“, sagt Schuldt.

Altes Land vom Lkw-Transitverkehr erlösen

„Ich würde mir wünschen, dass wir eine Verwaltung hätten, die sich als Interessenvertretung ihrer Bürger verstehen würde und auf diese zugeht“, sagt Unshelm, „wir fordern nichts, was unmöglich wäre.“ Er habe manchmal den Eindruck, dass der Kreis im 19. Jahrhundert stehengeblieben sei. Die Bürgerinitiative gegen die Verkehrsflut habe Forderungen stets mit Sachargumenten untermauert. Schließlich wäre es kein Problem, das Alte Land vom Transitverkehr zu erlösen. Denn dieser gehöre auf die Autobahnen und Bundesstraßen, die Kreis- und Landesstraßen wie die K 39 und die L 140 seien keine Bestandteile des Fernstraßennetzes. Auch der Kreis könne über die Widmung der Straßen und Auflagen zur Verhütung von weiteren Straßenschäden (Tempo- oder Gewichtsbegrenzung) steuernd eingreifen und

Transitverkehre verbannen, ergänzt BI-Sprecher Hartmut Fuchs und verweist auf das Niedersächsische Straßengesetz. Ein Jurist habe ihnen diese Rechtsauffassung bestätigt. Er und seine Mitstreiter beklagen, dass die Kreisverwaltung offenbar vor allem die Interessen des Verkehrsgewerbes auf dem Zettel habe – auf Kosten der Anwohner und des Tourismus. „Viele Gäste beschwerten sich über den Lkw-Lärm“, sagt Hartmut Fuchs. Das bedrohe den nach dem Obstbau wichtigsten Wirtschaftssektor im Alten Land. Damit nicht genug: Der überregionale Schwerlastverkehr gefährde auch wertvolle historische Bausubstanz.

Leider hätten auch Kreis- und Landespolitiker wie Verkehrsminister Bernd Althusmann (CDU) – wie schon sein Vorgänger Olaf Lies (SPD) – die Altländer bislang im Regen stehen lassen. Dabei habe die BI sogar einen Beschlussvorschlag (siehe Internetseite) dem Kreistag „auf dem Silbertablett serviert“ und den Ball auf den Punkt gelegt.

Bürger fordern Verwaltung zum Dialog auf

Außerdem wurden, so Wally Twardy, die Kreisstraßen und die Landesstraßen wie L 140 (Obstmarschenweg) und L 125 zum Teil erst Mitte des 19. Jahrhunderts angelegt, seien aufgrund der Bodenverhältnisse in der Marsch für die Belastungen durch den Transitverkehr überhaupt nicht ausgelegt. Schuld verweist auf die Straßenbelastung durch Lkw. Die liege über dem 20 000- bis 100 000-fachen eines Pkw. Bedauerlicherweise würden die Gewichtsbeschränkungen, wie in der Yachthafenstraße (K 39), praktisch nicht kontrolliert. Immer neue Straßenschäden kämen hinzu. Kurzum: Letztlich, so Fuchs, würden alle, Steuerzahler und Anwohner, von einem Transitverbot profitieren. Die BI würde es begrüßen, wenn Kreisverwaltung und -politik wieder in den Dialogprozess mit ihren Bürgern einsteigen würden.

<https://verkehrsflut.de>

Landkreis will Fertigstellung der A 26 abwarten

Als „Privatperson kann ich die Anwohner verstehen“, betont Kreis-Dezernentin Nicole Streit. Die von den Anwohnern in Neuenschleuse und Wisch geforderte Temporeduzierung auf 50 km/h sei in der Prüfung. Das gehe allerdings „nicht im Handstreich“. So müssten negative Auswirkungen auf den Busverkehr („Taktung“) und den Anschluss an die Bahn vermieden werden. Dass Verkehr und Straßenzustand die Ursache für die Gebäudeschäden seien, müssten Gutachter erst einmal nachweisen. In der Marsch gebe es schließlich auch ganz normale Setzungen. Überörtlicher Lkw-Verkehr könne rechtlich nicht einfach verboten – und die Verkehrsbelastung der Anwohner der B 73 nicht einfach wieder erhöht werden. Verkehr könne nur bei „übermäßiger Belastung“ zur Verhütung von außerordentlichen Schäden am Straßenkörper oder zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen eingeschränkt werden. Spediteure hätten ein Klagerecht und gute Aussichten, Durchfahrtsverbote zu kippen. Erst nach

der A-26-Fertigstellung sieht Streit ab 2023 nach einer Verkehrsflussanalyse „eventuell Möglichkeiten“ für Einschränkungen im Sinne der Anwohner.