

Dialog zum Verkehr im Alten Land und der B 73



**Ergebnisse der Gespräche vor Ort im März 2015 /
Interessenanalyse**

Dortmund im April 2015

Inhalt

Zusammenfassung	3
Einführung: Verkehr im Alten Land.....	3
Stakeholdergespräche vor Ort.....	5
Was wir gehört haben	5
Informationsstand und –bedarf	8
Dialogbereitschaft und Dialoghemmnisse	8
Übersicht: Interessenlage.....	9
Anhang	12
Leitfragen für die Gespräche	12
Liste der Gesprächspartner	13
Projektsteckbrief „Dialog zum Verkehr im Alten Land“	14

Zusammenfassung

Im März 2015 hat ein dreiköpfiges Team von IKU_Die Dialoggestalter vor Ort 26 persönliche Gespräche zur Verkehrssituation im Alten Land geführt. Im Rahmen dieser Interessenanalyse haben wir eine hohe Dialogbereitschaft registriert. Viele unserer Gesprächspartner haben eine konstruktive Haltung erkennen lassen. Sie alle eint der Wunsch nach Weiterbau und schnellstmöglicher Fertigstellung der A26 mit dem Anschluss an die A7.

Die Gespräche haben allerdings auch sehr deutlich gezeigt, dass die Gesamtsituation des Verkehrs im Alten Land verfahren ist. Lösungen sind nur in Kooperation der Beteiligten denk- und umsetzbar; Alleingänge können allenfalls punktuell Verbesserungen bringen .

Deutlich wurde auch: Auf Hamburger Seite ist der Kenntnis- und Informationsstand zur A26 mangelhaft. Die Koordination zwischen den Ländern Niedersachsen und Hamburg und den Kreisen Stade und Harburg erscheint unabgestimmt. Insbesondere die Rolle des Kreises Stade und des Landes Hamburg wird von vielen Gesprächspartnern kritisch beurteilt.

Dank der grundsätzlich ausgeprägten Dialogbereitschaft erscheint ein Dialog dennoch sinnvoll – wohlgemerkt: Unter der Voraussetzung, dass sich diese Akteure aktiv am Prozess beteiligen.

Die Ziele sollten auf Basis der während der Interessenanalyse geäußerten Wünsche und Prioritäten der Gesprächspartner wie folgt formuliert werden:

- Senkung der Belastung durch den Schwerlastverkehr
- Offener und kontinuierlicher Informationsaustausch
- Koordiniertes Vorgehen bei allen künftigen Planungs- und Baumaßnahmen
- An einem Strang ziehen!

Einführung: Verkehr im Alten Land

Verfahrenre
(Verkehrs-)Situation

Die Situation um den Ausbau der A 26 von Stade nach Hamburg ist verfahren. Pendlerströme, Touristen, Schwerlast- und Lieferverkehre suchen sich – jenseits des Autobahntorsos A 26 – ihre Wege durch das Alte Land und über die B 73 und belasten Anwohner.

Zwei Maßnahmen haben die aktuelle Situation besonders geprägt:

- Aufgrund des klagebedingten Baustopps der A 26 ist eine provisorische und seit November 2014 teileröffnete Anschlussstelle als Endpunkt in Höhe Jork / Dammlausen entstanden, die die Zu- bzw. Abfahrtsverkehre von der stark befahrenen B 73 und L 140 nun auch auf die umliegenden Kreisstraßen verteilt – betroffen sind insbesondere die K 26, K 36, K 38 und K 39.
- Die Ortsumgehung Finkenwerder bietet dem Schwerlastverkehr seit ihrer Eröffnung im Jahr 2012 weitere Optionen für die kürzere Verbindung der Häfen Hamburg, Bremerhaven und Cuxhaven. Dadurch hat insbesondere der Schwerlastverkehr auf Straßen zugenommen, die hierfür baulich nicht ausgelegt sind (Stichwort „Puddingboden“).

In den am stärksten betroffenen Gebieten haben sich Bürgerinitiativen gebildet, die untereinander und mit den Gemeinden gut vernetzt und organisiert sind.

Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr möchte mit Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden und mit gesellschaftlich dazu aktiven Gruppen nach Wegen zur Verbesserung der Situation suchen.

Auftrag IKU

IKU ist beauftragt, hierzu einen fairen und ergebnisorientierten Dialogprozess vorzubereiten.

Zentrale Ziele sind

- eine sachliche Debatte über Situation und Perspektiven des Verkehrs im Alten Land
- ein Dialog mit Bürgern und Verantwortlichen, um die Situation vor Ort zu entschärfen.

Unser erster Schritt zur Anbahnung eines Dialogs ist diese Interessenanalyse, die uns Antworten u.a. auf folgende Fragen liefern soll:

- Welche Gruppierungen stehen für welche Interessen?
- Wo liegen Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Einschätzung der Situation bzw. notwendiger Maßnahmen?
- Wie ist die Dialogbereitschaft ausgeprägt?

Die vorliegenden Ergebnisse der Analyse sind mit dem Auftraggeber nicht abgestimmt und werden allen Gesprächspartnern zur Verfügung gestellt. Daran schließen sich Beratungen zum Dialogkonzept an. Wir würden uns freuen, wenn unsere Arbeit einen Überblick über die Sichtweisen zum

Verkehr im Alten Land bietet und wir damit einen ersten Beitrag zur Verständigung leisten.

Stakeholdergespräche vor Ort

26 Gespräche vor Ort

Im Rahmen der Interessenanalyse haben wir im März 2015 mit 26 Interessengruppen persönliche leitfadengestützte Interviews vor Ort geführt.

Gesprächspartner

Unsere Gesprächspartner (eine Liste finden Sie im Anhang) kommen aus vier Gruppen:

- Landesbehörden Niedersachsen und Hamburg
- Kommunen (Städte, Gemeinden, Kreise)
- Bürgerinitiativen
- Verbände

Rationale und konstruktive Gespräche

Viele Interessengruppen blicken rational und konstruktiv auf die Situation. Wenn auch bei vielen ein Ohnmachtsgefühl wahrnehmbar ist, so ist uns Resignation ebenso wenig begegnet wie irrationale Erwartungen. Das ist eine gute Ausgangslage für einen Dialogprozess und keine Selbstverständlichkeit.

Dank an die Gesprächspartner

Alle Interessengruppen waren dem Dialog gegenüber aufgeschlossen und gesprächsbereit. Wir danken allen Beteiligten für ihre Offenheit und die investierte Zeit!

Was wir gehört haben

Alle wollen zügige Fertigstellung der A26

Einigkeit besteht bei allen Gesprächspartnern in dem Wunsch nach der schnellstmöglichen Fertigstellung der A 26, denn nur hierdurch wird eine dauerhafte Entspannung der Verkehrssituation erwartet.

Koordiniertes Vorgehen der Länder

Als Voraussetzung hierfür nennen viele Beteiligte eine entschlossene und kooperative Koordination zwischen den Ländern jenseits parteipolitischer Interessen. Mehrere Gesprächspartner bemerken „das Denken hört bisher an der Landesgrenze auf“.

Mangelnde Kommunikation und Kooperation

Die Kommunikation, Kooperation und Koordination der für Planung und Bau der A 26 zuständigen Politik und Verwaltung wird als „planlos“, „unabgestimmt“ und „unzureichend“ wahrgenommen. „Die zuständigen Behörden ziehen nicht an einem Strang“ formulieren es einige der Interviewten. „Über 40 Jahre Planungszeitraum und wir erleben dennoch einen völlig unkoordinierten Bauprozess bei dem die einzelnen Bauabschnitte und –maßnahmen nicht aufeinander abgestimmt und zu zeitlichen Verzögerungen und zusätzlichen Belastungen für die Region führen“, so beschreibt ein Gesprächspartner sein Unverständnis der entstandenen Situation.

„Unabgestimmt“

„Das Denken hört bisher an der Landesgrenze auf“

„Die zuständigen Behörden ziehen nicht an einem Strang“

„Über 40 Jahre Planungszeitraum und wir erleben dennoch einen völlig unkoordinierten Bauprozess“

Was wir gehört haben

Verkehrssituation
„chaotisch“

Viele Gesprächspartner beschreiben die aktuelle Verkehrssituation in der Region als „völlig überlastet“ und „chaotisch“.

Für die Belastung durch Pkw sorgen vor allem Berufspendler und Tourismus, dieser insbesondere von Frühjahr bis zur Ernte im Herbst. Hier gibt es mit der Zunahme von touristischen Events auch hausgemachte Verkehrsströme. Besonders in der Hauptsaison führen Baustellen sofort zu erheblichen Verkehrsproblemen.

Unsere Gesprächspartner klagen weniger über den beruflichen Pkw-Verkehr zu den großen Arbeitgebern im Hamburger Hafen bzw. Airbus und Hamburg als über den Schwerlastverkehr.

Zunahme an
Schwerlastverkehr

Einig sind sich die Gesprächspartner darin, dass der Schwerlastverkehr im Alten Land zugenommen hat. Hierin sehen sie eine Ursache negativer Folgen wie Straßen- oder Gebäudeschäden und Lärm. Wesentliche Quellen seien der Containerverkehr, einige bekannte Speditionen und Mülltransporte zwischen Stade und Hamburg. Folgende Gründe wurden uns für die Zunahme des Schwerlastverkehrs genannt:

- Umgehung Finkenwerder erlaubt neue Routen
- Mautumgehung
- Zeitersparnis zwischen Häfen Cuxhaven, Stade, Bremerhaven nach Hamburg

Insbesondere die Anwohner der L 140 und der K 39 sowie der K 26, K 36 und K 38 als Verbindungsstraßen zur A 26 klagen über die Verkehrszunahme auf hierfür teilweise unzureichend ausgebauten Straßen.

Straßensanierung

In einigen Abschnitten fordern Anliegergemeinden und Bürgerinitiativen die Sanierung der Straßen. Insbesondere geht es um die (vom Land Niedersachsen zugesagte) Sanierung der L 140 inklusive Ausbau des Radweges sowie die Einrichtung einer Ampel und dreier Querungshilfen. Weiterhin soll die Ortsumgehung Jork vor der beidseitigen Öffnung fertiggestellt sein. „Wir vertrauen darauf, dass die Zusagen eingehalten werden“, so ein Vertreter der Bürgerinitiativen. Erwartet wird die Sanierung der L 140 in Teilabschnitten, um eine Vollsperrung auszuschließen.

Tempolimit und
Gewichtsbeschränkungen

Weiterhin fordern sie, das 30er-Tempolimit für Lkw auch nach der Sanierung beizubehalten und vermehrte Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Lärm und Sicherheit
im Straßenverkehr

Insbesondere die Lärmbelastung und die mangelnde Sicherheit für Fußgänger (insbesondere Kinder und Alte) und Fahrradfahrer empfinden viele als problematisch – auch mit Blick auf die Attraktivität für den Tourismus als bedeutendem Wirtschaftsfaktor der Region.

Sorgen um
Auswirkungen für
Tourismus

Negative Auswirkungen auf den Tourismus nennen einige Gesprächspartner als Sorge. Dies gelte, wenn Urlauber sich nicht mehr trauen, das Alte Land mit dem Fahrrad zu erkunden, sich in ihren Unterkünften von Lärm gestört fühlen und dies negativ in Erinnerung behalten.

„Verkehrssituation
völlig überlastet“

„Wir vertrauen
darauf, dass die
Zusagen eingehalten werden“

Was wir gehört haben

Konfliktthemen

Folgende Konfliktthemen haben wir wahrgenommen:

Anschluss der A 26
an das Verkehrsnetz:

- Jork
- Rübke
- Buxtehude

Die Interessenunterschiede zeigen sich bei der beidseitigen Öffnung der A 26 bis Anschlussstelle Jork. Zentrale Forderung – u.a. der Bürgerinitiativen – ist die oben beschriebene Fertigstellung der notwendigen Infrastruktur vor der beidseitigen Öffnung.

Weitere Konfliktthemen betreffen vor allem den Anschluss der A 26 an das überörtliche Verkehrsnetz im Raum Jork und im Raum Buxtehude. Und nicht überall ist klar, wie das geschehen soll: noch gibt es Diskussionen um den Flächenbedarf bzw. die Straßenführung auf Hamburger Stadtgebiet im Raum Rübke, und sowohl der Verlauf als auch die Trägerschaft für die Planungen einer Umgehung von Buxtehude und entsprechendem Anschluss an die A 26 sind noch offen. Damit ist auch nicht klar, ob die Zeitabläufe (Autobahn- und begleitende Maßnahmenplanung hier, Anschlussmaßnahmen dort) zeitlich gut zusammen passen. Es ist ferner nicht deutlich, wer mit welcher Priorität an Problemlösungen arbeitet.

Oft hatten wir den Eindruck, dass für die Lösung „andere“ als verantwortlich genannt und zum Handeln aufgefordert werden. Im Zentrum derartiger Erwartungen steht der Landkreis Stade.

Die NLBStV hat seit dem Führungswechsel Vertrauen aufbauen können.

Monitoring – und
dann?

Das von Land und Kreis Stade betriebene Verkehrsmonitoring soll Zahlen für die Veränderungen in der Verkehrsbelastung erfassen. Das Monitoring selbst ändert nichts an der Verkehrssituation. Einige hoffen darauf, dass daraus Maßnahmen abgeleitet werden, wie z.B. eine beidseitige Freigabe der A 26 – es gibt jedoch keinerlei Versprechen für diese oder andere Maßnahmen. Zitat von der Webseite des Kreises Stade zum Verkehrsmonitoring: „Damit lassen sich auch die Verkehrsströme ermitteln, um daraus Erkenntnisse für eventuell weitere Maßnahmen zu gewinnen.“ Insofern ist unklar, was nach der Vorlage des Monitoringberichts weiter passieren soll.

Zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen benötigt der Landkreis Stade als Straßenverkehrsbehörde sachliche Gründe mit rechtlichem Bestand, die über Bürgerbeschwerden hinausgehen. So gab es Tempobeschränkungen z.T. erst nach massiven Straßenschäden, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Von den Bürgerinitiativen beigebrachte Dokumentationen von Gebäudeschäden hat der Kreis bislang nicht in deren Sinne gewertet.

Sowohl, was die Öffnung der A 26 angeht als auch Veränderungen an der Verkehrslenkung (Tempo- und Gewichtsbeschränkungen), empfinden viele Gesprächspartner das Land und den Kreis Stade als zögerlich. Sie erwarten trotz der Klagedrohungen entschlossenes, koordiniertes Behördenhandeln und wünschen sich mehr Mut von Land und Kreis.

Das Verhältnis zwischen den Städten Stade und Buxtehude scheint von Konkurrenzdenken und Eifersüchteleien getrübt. Die Hansestadt Buxtehude sieht sich, so die Einschätzung im Alten Land, im Schatten von Stade.

Informationsstand und -bedarf

Informationsstand unvollständig

Keine gemeinsame Verkehrsplanung, kein Infoaustausch

Der Informationsstand zum Planungs- und Bauprozess ist bei den Gesprächspartnern heterogen und unvollständig. Eine gemeinsame Verkehrsplanung der Länder Niedersachsen und Hamburg sowie der beteiligten Kreise Harburg und Stade für das Alte Land existiert nicht. Ein kontinuierlicher Informationsaustausch zum Bauprozess hat bis Ende 2014 nicht statt gefunden.

Eine laufende Abstimmung zwischen den Kreisen Harburg, Stade und Hamburg findet nur auf Einladung Hamburgs statt (nicht umgekehrt). Unregelmäßig treffen sich eine AG Verkehr der Metropolregion und ein Nachbarschaftsforum Süd. Generell gilt die Haltung der Hamburger Behörden als arrogant und ignorant gegenüber den Problemen im Alten Land („Verkehrssituation ist beschaulich“).

Erst spät aktive Informationspolitik

Mangelnder Gesamtüberblick

Erst spät hätten sich der Kreis und die Fachbehörden gegenüber den Kommunen und der Öffentlichkeit um eine aktive und übergreifende Informationspolitik bemüht, so die Meinung vieler Gesprächspartner. Es mangelt vielen an einem Gesamtüberblick zum Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozess. Die beiden Informationsveranstaltungen, zu denen im November 2014 und Februar 2015 der Landkreis Stade gemeinsam mit dem NLSTBV-ST eingeladen hatte, sowie das laufende Verkehrs-Monitoring werden von einigen Gesprächspartnern als Schritt in die richtige Richtung genannt.

Kaum Information zum Hamburger Planungsstand

Es zeigt sich, dass insbesondere zum Stand der Planungen auf „Hamburger Seite“ bei den Beteiligten nur wenige bis gar keine Informationen vorhanden sind. Unsere Gesprächspartner waren nicht in der Lage, uns den aktuellen Planungsstand der A 26 auf Hamburger Gebiet verbindlich zu benennen. Das trifft sogar auf führende Mitarbeiter in der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zu. Zwei Gesprächspartner im Alten Land äußerten sogar Skepsis, ob Hamburg die A 26 überhaupt zu Ende bauen und an die A 7 anschließen wird.

Wunsch nach klarer und verlässlicher Info zum Prozess

Alle Gesprächspartner wünschen sich klare und verlässliche Informationen zum weiteren Bauprozess der A 26 bis zum Anschluss an die A7 sowie zu allen begleitenden Maßnahmen im Alten Land und der B 73: zeitlich und mit klaren Verantwortlichkeiten.

Dialogbereitschaft und Dialoghemmnisse

Offenheit für Dialog

Alle Gesprächspartner stehen einem Dialog grundsätzlich offen und interessiert gegenüber, sofern unterschiedliche Rahmenbedingungen erfüllt sind. Genannt wurde:

- Zusammensetzung ist wichtig, damit ein verbindliches Ergebnis dabei herauskommt!

„Verkehrssituation beschaulich“

Was wir gehört haben

- Verständliche Information (nachvollziehbar für Laien)
- Dialog auf Augenhöhe: Transparenz und Ehrlichkeit
- Bürgern Mitsprache bei Einzelmaßnahmen ermöglichen

Beteiligte am Dialog

Um zu verbindlichen Ergebnissen zu kommen, sehen die Befragten vor allem die Entscheider auf Landes- und Kreisebene – aus Niedersachsen und Hamburg – im Mittelpunkt des Dialogs. Ohne Mitwirkung des Landes Hamburg ist ein Dialog wenig sinnvoll. Aufgrund der Problematik mit dem Schwerlastverkehr halten viele Gesprächspartner zudem eine Beteiligung der Wirtschaftsunternehmen im Hafen als unverzichtbar für ein konstruktives Dialogergebnis.

Zudem wird die Einbindung der (organisierten) Öffentlichkeit erwartet und die Bereitstellung von allgemein verständlichen Informationen gefordert.

Lohnt ein Dialog?

Lohnt sich in dieser Situation ein Dialog? Oder anders gefragt: Was würde passieren, wenn nichts passiert? Oder noch anders: Wie könnten sich die wesentlichen Akteure zukünftig „ideal“ blockieren?

- Das Land Hamburg sorgt nicht für den Anschluss der A 26 an die A 7.
- Der Kreis Stade sperrt die K 39 für den Schwerlastverkehr.
- Das Land Niedersachsen vermeidet jede weitere Öffnung der A 26 und vernachlässigt den Zustand der L 140 bis zur durchgängigen Temporeduzierung auf 30 km/h oder teilweisen Sperrung einer Fahrspur.
- Die Hansestadt Buxtehude sorgt nicht rechtzeitig für einen Anschluss an die A 26.

Natürlich sind dies die schlechtesten möglichen Fälle und die Dialogkonzeption sollte genau da ansetzen:

Koordiniertes Handeln für die A 26 und Begleitungsmaßnahmen inklusive Transparenz über Situation und Planung sind gefragt.

Übersicht: Interessenlage

Wenn wir auf die Interessen hinter den Positionen schauen, so kommen wir auf die nachfolgend geschilderte Übersicht für den Zeitraum bis zur Fertigstellung der A 26 bis zum Anschluss an die A 7.

Was wir gehört haben

BWVI Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitgleiche Fertigstellung der A 26 mit Anbindung an die A 7 mit dem niedersächsischen Teilstück • Vereinbarungen mit Obstbauern auf Hamburger Gebiet halten • Verkehrsprobleme im Hamburger Raum lösen (Prioritäten setzen)
LK Stade	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche Infrastruktur sanieren und ergänzen • Verkehrsrechtliche Vorgaben umsetzen • Gleichbehandlung der Akteursgruppen im Kreis
LK Harburg	<ul style="list-style-type: none"> • Belastung für Rübke vermeiden
NLSTBV-ST	<ul style="list-style-type: none"> • Abschluss Staatsvertrag mit Niedersachsen über den grenzüberschreitenden Bau der A 26 • Verständnis für Möglichkeiten und Grenzen gewinnen • Abgestimmte Verkehrsplanung • Zügige Fertigstellung A 26
Hansestadt Buxtehude	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsumgehung Buxtehude bis zur Anschlussstelle realisieren
Gemeinde Jork	<ul style="list-style-type: none"> • Schwerlastverkehr in Ortsdurchfahrten fernhalten • Verkehrssicherheit • Erhalt der Gebäudesubstanz • Klarer Fahrplan zum Bauprozess
Gemeinde Neu Wulmstorf	<ul style="list-style-type: none"> • Belastung für Rübke vermeiden
Samtgemeinde Lühe	<ul style="list-style-type: none"> • Entlastung vom Schwerlastverkehr • Verkehrssicherheit • Lärm reduzieren • Berücksichtigung der Auswirkungen auf Gebäudesubstanz • Region für Tourismus attraktiv halten
Bürgerinitiative Altes Land	<ul style="list-style-type: none"> • Entlastung vom Schwerlastverkehr • Verkehrssicherheit • Lärm reduzieren • UNESCO-Weltkulturerbe sichern • Berücksichtigung der Auswirkungen auf Gebäudesubstanz und Tourismus
Bürger in Dammhausen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit (Querungshilfen, Fußgänger- / Radweg)
IHK Stade	<ul style="list-style-type: none"> • Zügige Fertigstellung A 26 und des nachgeordneten Verkehrsnetzes

Was wir gehört haben

	<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftsverkehr gewährleisten
Polizei Stade	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung bei Alltagsarbeit Akzeptanz von Schwerlasttransporten Klare Regelungen schaffen
MIT CDU/CSU	<ul style="list-style-type: none"> Schnellstmögliche beidseitige Öffnung der A 26 bis AS Jork Zügige Fertigstellung A 26
Landvolk Stade	<ul style="list-style-type: none"> Landwirtschaftliche Transporte gewährleisten

Legitime Einzelinteressen

Für uns ist die Frage nach der Bewertung der Interessen nicht von Bedeutung: Sie sind alle für sich genommen legitim. Uns interessiert stattdessen, ob auf dieser Basis eine Verständigung möglich erscheint, wo die Schnittmengen und wo die Konflikte liegen.

Dabei sehen wir zwei Ebenen:

1. Die Verständigung auf Maßnahmen zum Verkehr im Alten Land – die inhaltliche Ebene.
2. Die Bereitschaft zum Dialog und zur darüber hinaus gehenden Zusammenarbeit – die Dialogebene.

Probleme mit Schwerlastverkehr lösen

Inhaltlich sollte der Schwerlastverkehr im Mittelpunkt stehen. Wir haben nur wenig Zweifel, dass es gelingt, sich auf die Einschätzung der Situation und Veränderungsbedarfe zu verständigen. Konflikte werden bei der Art der Maßnahmen, ihrem Realisierungstempo und Finanzierungsfragen auftauchen. Das halten wir für normal und nicht unüberwindbar.

Verantwortliche sollten sich aktiv um Verständigung bemühen

Als essentiell sehen wir es an, dass sich die Träger von zentralen Verkehrsmaßnahmen an einen Tisch setzen und ihre Vorstellungen und Maßnahmen koordinieren. Hier kommt es vor allem darauf an, dass Land Niedersachsen, Land Hamburg und Kreis Stade sich um Verständigung aktiv bemühen. Sollte einer der Partner dazu nicht bereit sein, raten wir von einem Dialog ab.

Dr. Frank Claus
Volker Holm
Kristin Parlow

Dortmund, im April 2015

Anhang

Leitfragen für die Gespräche

Warming up

- In einem Satz: Welche spontanen Assoziationen haben Sie zur aktuellen Verkehrssituation im Alten Land?
- Inwiefern haben Sie versucht, Einfluss zu nehmen und welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht?

Zur aktuellen Situation

- Wer leidet unter der jetzigen Situation besonders?
- Wem nutzt die jetzige Situation?
- Welche Maßnahmen können die Konflikte Ihrer Meinung nach entschärfen?
- Was ist erforderlich, um diese Maßnahmen zu verwirklichen?
- Wer müsste dazu den ersten Schritt machen?

Themen und Fragen für den Dialog

- Fehlen Ihnen Informationen rund um das Thema Verkehr im Alten Land? Welche? Von wem?
- Wenn es zu einem Dialog käme, welche Aspekte sollten im Mittelpunkt des Dialogs stehen?
- Wer sollte am Dialog beteiligt werden?
- Und wer nicht?
- Was müsste geschehen, damit Sie sich an einem Dialog beteiligen?
- Und was müsste geschehen, damit Sie den Dialog ablehnen?

Abschluss

- Möchten Sie uns noch etwas mit auf den Weg geben? Haben Sie weitere Anmerkungen?

Liste der Gesprächspartner

Land

- Landkreis Stade (LK Stade)
- Landkreis Harburg (LK Harburg)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Stade (NLSTBV-ST)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg (NLSTBV-LG)
- Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)
- Polizeiinspektion Stade (PI Stade)

Kommune

- Hansestadt Buxtehude
 - Neukloster
 - Hedendorf
 - Dammhausen
- Samtgemeinde Lühe
 - Hollern-Twielenfleth
 - Steinkirchen
 - Grünendeich
 - Mittelnkirchen
 - Neuenkirchen
 - Guderhandviertel
- Samtgemeinde Horneburg
- Gemeinde Jork
- Gemeinde Neu Wulmstorf
 - Rübke

Bürgerinitiativen

- Obstmarschenweg Jork
- Altes Land (Zusammenschluss der Bürgerinitiativen Hollern-Twielenfleth, Grünendeich/Steinkirchen, Mittelnkirchen/Neuenkirchen)
- Bürger in Dammhausen

Verbände

- IHK Stade
- Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU/CSU Kreisverband Stade (MIT CDU/CSU)
- Landvolk Stade

Projektsteckbrief „Dialog zum Verkehr im Alten Land“

Dortmund, im Februar 2015

Die Situation um den Ausbau der A26 von Stade nach Hamburg ist verfahren. Pendlerströme und Lieferverkehre suchen sich ihre Wege durch das Alte Land und die B73 und belasten Anwohner. Die mit der Verkehrsplanung beauftragte Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr möchte mit Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden und mit gesellschaftlich dazu aktiven Gruppen nach Wegen zur Verbesserung der Situation suchen. Uns als Dialoggestalter hat das Land beauftragt, hierzu einen fairen und ergebnisorientierten Dialogprozess vorzubereiten.

Unser Auftrag:

- die Führung einer sachlichen Debatte über Situation und Perspektiven des Verkehrs im Alten Land und der B73
- die Anbahnung eines Dialogs mit Bürgern und Politik

In einem ersten Schritt führen wir dazu Gespräche in der Region, um Meinungen, Wünsche und Sorgen zum Thema kennenzulernen, die wichtigsten (Konflikt-)Themen vor Ort zu identifizieren und Erwartungen und Empfehlungen an den Dialog zu erfahren.

Für unsere Gespräche rechnen wir jeweils mit einem Zeitrahmen von ca. 30 - 45 Minuten.

Die Ergebnisse fassen wir in einem Kurzbericht anonymisiert zusammen, den wir unaufgefordert allen Gesprächspartnern zur Verfügung stellen.

Wer sind wir?

IKU ist eine Kommunikationsberatung aus Dortmund, die seit 1991 Dialoge im öffentlichen Raum durchführt. Wir stehen für faire Dialogprozesse. Unser Erfolgsmaßstab ist die Zufriedenheit aller Beteiligten mit dem Vorgehen und dem Austausch – unabhängig von den sachlichen Ergebnissen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

IKU GmbH | Olpe 39 | 44135 Dortmund | Telefon: 0231-931103-0 (Zentrale)