

VCD Nord e.V.

Stellungnahme zum LEP-Entwurf in SH - Bürgerbeteiligung bis 31. Mai 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein nimmt der VCD Landesverband Nord e. V. hiermit im Beteiligungsverfahren Stellung. Die dabei folgenden Seitenzahlen beziehen sich auf die Teile A und B Ihres „Entwurf 2018 – Fortschreibung Landesentwicklungsplan“.

In Ihrem Entwurfsband heißt es auf Seite 137 völlig richtig, die Energiewende stelle als gesamtgesellschaftliches Projekt einen Paradigmenwechsel in der Energieversorgung dar. Wir sind in der Tat sehr froh, dass weitere Kämpfe um neue Kernkraftwerke beendet sind und hoffentlich nicht wieder aufflammen. Dieser Paradigmenwechsel musste erkämpft werden, aber er hat die Zukunftsfähigkeit der Infrastruktur deutlich erhöht.

In der Frage einer Mobilitätswende, die eine MIV-dominante Struktur in eine möglichst umweltfreundliche intermodale transformieren sollte, bahnt sich derzeit zwar ebenfalls ein Paradigmenwechsel an, diesen nimmt Ihr LEP-Entwurf jedoch u.E. nur halb- bis viertelherzig auf. Daher enthält er auch zahlreiche Widersprüche.

Das einschlägige „Latein“ einer nachhaltigen Entwicklung findet sich erfreulicherweise an zahlreichen Stellen im LEP-Entwurf, so z.B. auf

- S. 14 - Siedlungsmuster soll der „dezentralen Konzentration“ folgen.
- S. 23 - Es werden ressourceneffiziente Mobilitätsformen gefordert.
- S. 25 - Siedlungsstrukturen sollen verkehrsvermeidend angelegt werden.
- S.36 - Der SPNV soll leistungsfähig sein.
- S.45 - Siedlungsschwerpunkte sollen an den SPNV angebunden sein.
- S. 76 - Güterverkehre sollen von der Straße auf die Schiene verlagert werden.
- S. 88 - Radverkehrs- und SPNV-Förderung auch als Flächensparen.
- S. 136 - Der Radverkehr soll weiter gefördert werden.
- S. 189 - Ökonomische und ökologische Belange sollen in Einklang gebracht werden.
- S. 222 - Der Ausstoß von Treibhausgasen soll soweit wie möglich reduziert werden.

Die bittere Realität in unserer Region sieht leider so aus, dass wesentliche Infrastrukturprojekte zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene nicht auf den Weg gebracht wurden. Hierzu zählen neben anderen

- der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Bereich des Verkehrsknotens Hamburg: das dritte und vierte Gleis zwischen Elmshorn und Hamburg, die Elektrifizierung und umfassende Ertüchtigung des Schienekorridors Hamburg – Kaltenkirchen – Neumünster, der Ausbau der S-Bahn,
- Ausbau und Beschleunigung von Nebenstrecken mit überregionaler Netzfunktion wie Bad Oldesloe – Neumünster sowie Lüneburg – Büchen – Lübeck – Kiel,
- die Inbetriebnahme wichtiger Verbindungen wie Flensburg – Niebüll und Ratzeburg – Zarrentin – Hagenow,
- die Elektrifizierung der Marschbahn.

Stattdessen müssen wir für den Erhalt bestehender Infrastruktur kämpfen, etwa der Bäderbahn und des Fern- und Regionalbahnhofs Altona. Die Weichen werden in Form des weiteren Ausbaus der Straßeninfrastruktur wie BAB A20 bis hin zur Elbquerung und die BAB A23 sogar komplett entgegengesetzt gestellt.

Die externen Kosten für jeden Pkw in Deutschland können derzeit auf gut 2.000 Euro pro Jahr geschätzt werden, eine erhebliche Subvention. Daran rüttelt mangels jeglicher Erwähnung in seiner derzeitigen Formulierung weder der LEP-Entwurf, noch der zugehörige Umweltbericht. Vielmehr soll der Entwurf offenbar den Trend eines extrem MIV-begünstigenden Modal Splits in der öffentlichen Verkehrsplanung noch fortführen.

Dass die Autobahnen in Schleswig-Holstein als de facto alleinige Entwicklungsachsen benannt werden, nimmt billigend und implizit in Kauf, dass der unnötig große Anteil des MIV am Modal Split fortgeschrieben wird, die Landespolitik sich darauf einrichtet und der LEP im Entwurf zu einer sich selbst bestätigenden Prognose entscheidende Beihilfe leistet.

Dabei sollte nach allen „Mobilität-in-Deutschland“-Studien und Vergleichen mit Auslandsbeispielen klar sein, dass ein Großteil des MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagerbar ist.

Während Anteile von 40 Prozent Fahrrad möglich sind (z.B. Groningen), bleibt Schleswig-Holstein landesweit mit acht Prozent weit zurück. Selbst das bedingt fahrradfreundlich wirkende Lübeck – in Einwohnerzahl inklusive Funktionsraum vergleichbar mit Groningen – ist mit ca. 17 Prozent Fahrradanteil innerhalb der Verwaltungsgrenzen weit von einer solchen Zielmarke entfernt. Allerdings betragen die öffentlichen Infrastrukturausgaben für das Fahrrad in Groningen auch ca. 100 Euro pro Einwohner und Jahr. Ist es nicht dramatisch, dass der Umweltbericht zum LEP zwar auf S. 138 ein paar Negative des Straßenverkehrs erwähnt, jedoch solche klaren Alternativen nirgends benennt? Es fehlt sogar eine Zielmarke der Art: Der Modal-Split des Jahres 2018 sollte sich bis 2030 im Wert von X in Richtung Umweltverbund verändern.

Laut Prof. Heiner Monheim (2017) gibt es in Deutschland 46 Mio. Pkw und die vierfache Anzahl an Stellplätzen. Diese Fahrzeuge stehen zu über 90 Prozent des Tages. Jeder Stellplatz nimmt mindestens so viel Platz ein wie für zehn Fahrräder erforderlich. Wenn man diese Verschwendung nicht einzudämmen bereit ist, die Urbanität und Lebensqualität in Siedlungen gefährdet, so nimmt man die zuvor selbst postulierten Ziele, etwa ressourceneffiziente Mobilität und Flächensparen, offenbar nicht ernst.

Das zu begrüßende Ziel im LEP-Entwurf, die Siedlungsdynamik zu konzentrischem Siedlungsbrei um die Oberzentren des Landes zu bremsen, sehen wir als stark gefährdet an. Sie wird durch die beschriebene MIV-Orientierung und -Dominanz gefördert. Demgegenüber würde vor allem der SPNV eine punktaxiale Entwicklung fördern, verbunden insbesondere mit intermodalem Verkehr mit Fahrrad und Pedelec.

Darüber hinaus kann die Steuerung der Siedlungsentwicklung durch Wachstumsgrenzen bei der „Anzahl der Wohnungen“ im LEP-Entwurf als sehr vages bis völlig unzureichendes Steuerungsinstrument angesehen werden. Bekanntlich ist die durchschnittliche Wohnfläche pro Bürger stark in den letzten Jahrzehnten angewachsen, von den 50er Jahren bis heute von 17 m² auf über 50 m², d.h. in 60 Jahren um 200 Prozent. Wenn die Anzahl der Wohnungen darüber hinaus noch um ein Prozent pro Jahr wachsen darf, dann wären dies in 60 Jahren noch weitere ca. 80 Prozent Wachstum.

Es ist daher zu befürchten, dass die vorgesehenen Maßstäbe für eine Begrenzung des Siedlungswachstums und damit einer Verhinderung von Zersiedlung genauso wenig greifen, wie die Einwohnerzahl als früherer Maßstab in den Raumplanungsplänen. So ist etwa die Wohngemeinde Rellingen immer noch über die frühere Einwohnerzahl von 15.000 Bürgern gewachsen, bei reichlich intensiver Bautätigkeit.

Unseres Erachtens birgt der vorliegende LEP-Entwurf die Gefahr, dass das in ihm enthaltene "Latein" nachhaltiger Entwicklung nur zu Greenwashing beiträgt. Zu befürchten ist, dass er den notwendigen Paradigmenwechsel hin zu einer Verkehrswende zu verschleppen oder gar zu verhindern hilft. Damit würden kurzfristige Interessen der Automobilindustrie die

gesellschaftlichen und ökologischen Kosten einer rechtzeitigen Verkehrswende in die Höhe treiben. Aus unserer Sicht ist der LEP-Entwurf bisher unzureichend zukunftsfähig formuliert und sollte insofern von Grund auf überarbeitet werden.

Zu einzelnen Textstellen des LEP-Entwurfs nehmen wir im Folgenden Stellung:

S. 12: Trotz unter Umständen wünschenswerter Flexibilität birgt die Experimentierklausel die große Gefahr, letztlich als Vehikel zu dienen, die Ziele der Raumordnung regelmäßig und regional verteilt zu unterlaufen oder zu verwässern. Aus unserer Sicht ist daher im Vorlauf eines raumordnerischen Vertrags verpflichtend zunächst eine Risiko-/Chancen-Abwägung in Bezug auf die Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung vorzusehen. Darüber hinaus fordern wir die im Entwurf beschriebene wissenschaftliche Evaluation der Experimente oder Modellvorhaben nicht als Soll- sondern als Muss-Bestimmung für die jeweiligen raumordnerischen Verträge in der Landesplanung zu verankern.

S. 14/36/54/83/116: Die Landesentwicklungsachsen orientieren sich im Wesentlichen am Verlauf der Bundesfernstraßen. Aus unserer Sicht ist dies nicht zielführend für eine vernetzte und ganzheitliche Entwicklung des Mobilitätssystems. Die Berücksichtigung insbesondere des Schienensystems ist hier völlig unzureichend.

Unter anderem für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung sollten zudem zwingend Schienenanschlüsse vorgesehen werden. Die Orientierung allein an dem Kriterium Landesentwicklungsachse ist in diesem Fall daher unzureichend, gerade mit Blick auf eine möglichst ressourcen- und flächenschonende Entwicklung des Güter-, aber auch des Pendlerverkehrs.

Die Ausweisung des Verlaufs der geplanten A20 als Landesentwicklungsachse lehnen wir vollständig ab. Sie läuft dem Ziel zuwider, den Flächenverbrauch zu reduzieren und hat erhebliche zerschneidende Wirkungen auf bestehende Grünzonen und Biotope.

S. 15/45/73: Die Benennung von Entwicklungs- und Entlastungsorten in der Metropolregion Hamburg sehen wir als angemessen an. Zugleich halten wir es in diesem Zusammenhang aber für notwendig, mit Bezug auf „Grünzüge und Grünzäsuren“ den Erhalt und die Schaffung „grüner Netze“ ausdrücklich vorzusehen und sie als Schutzräume in den Zielen der Landesplanung besonders zu betonen.

Darüber hinaus sollte der Landesentwicklungsplan gerade für die Metropolregion Hamburg eine ausdrückliche Verpflichtung zu länderübergreifender Zusammenarbeit in der Raumordnung benennen.

Im Übrigen wird die Organisation der Raumplanung in der Metropolregion Hamburg im Entwurf nicht in Frage gestellt, deren Effizienz aber sehr begründet bezweifelt werden kann. Eine Lösung der hier vorliegenden Politik-Verflechtungsprobleme steht seit langem aus. Bitte vergleichen Sie dazu Ausführungen unter <http://vds-g-hamburg.de/Aktuell/> und dort „Aktuell 9“.

S. 16: Die genannten Megatrends sollten aus unserer Sicht insbesondere auf Chancen untersucht werden, Verkehr zu vermeiden, um auch auf diese Weise dessen Ressourcen- und Flächenverbrauch zu begrenzen. Insofern sollte die Landesplanung nicht nur Megatrends aufspüren und auf diese reagieren, sondern sie nach Möglichkeit auch im Sinne ihrer Nachhaltigkeitsziele einsetzen.

Zu nennen wären hier etwa "smarte, individuelle Elektromobilität". So lassen es die Investitionen privater Haushalte in Pedelecs möglich erscheinen, dass der ÖPNV, hier vor allem als SPNV, und das Pedelec als Zubringer zu Bahnhöfen sowie Verkehrsmittel der „letzten Meile“ intermodal bald einen erheblichen Teil des MIV ersetzen können.

Die Notwendigkeit des Ausbaus der Schiene sollte unter anderem mit der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken beantwortet werden. Das Konzept, die Bahn aus der Fläche zu entfernen, wird inzwischen als Fehler angesehen, ein Paradigmenwechsel zugunsten einer umweltfreundlichen Verkehrswende hätte genau das Gegenteil anzustreben. Darüber hinaus sollte der LEP ein Programm zur langfristigen Trassensicherung für den Schienenverkehr

beinhalten.

Zu den zu adressierenden Megatrends gehören darüber hinaus die derzeitigen Bedrohungszenarien nicht nur in Bezug auf die zunehmende Flächenversiegelung, sondern ebenso durch die Degradation der Böden durch schwere Maschinen (Kompaktion), die eine ausgeräumte Landschaft begünstigen. Gegen die damit verbundene Bedrohung der Artenvielfalt ist der Trend zu biozertifizierten und regional produzierten Nahrungsmitteln ein möglicher Lösungsansatz.

S. 23/24: Der Planentwurf postuliert zwar einen ganzheitlichen Ansatz zur Mobilität, schon bei den raumordnerischen Handlungsansätzen scheint aber bereits wieder eine getrennte Betrachtungsweise der Verkehrsträger dominierend zu sein, insbesondere im Hinblick auf transeuropäische Netze/Straße sowie Schiene/ÖPNV. Eine Zielsetzung, den absoluten Flächenbedarf des Verkehrssystems zu beschränken, ist nicht zu erkennen.

S. 25/28/29: Wünschenswert ist insbesondere mit Blick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit nicht nur die Formulierung von Grundsätzen, sondern ebenso von operationalen Zielsetzungen, darunter insbesondere für die Metropolregion Hamburg.

S. (112/114)123: Der verschwenderische, in keiner Weise zukunftssträchtige Versuch mit Elektrooberleitung für Lkws auf der A1 wird als "geeignet" erklärt, den Lkw-Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Entsprechende Behauptungen blenden sowohl den Strommix aus, die marode DB-Situation im Güterverkehr als auch den ökologischen Rucksack tonnenschwerer Akkus aus knappen Ressourcen. Anzumerken ist, dass parallel zur Autobahn eine weitgehend zweigleisige Bahnstrecke existiert, über die der Güterverkehr zwischen den Hamburger und Lübecker Häfen umweltfreundlich abgewickelt werden könnte. Bestenfalls für kurze Nahverkehrsstrecken ist analog zu einem O-Bus-System in der Stadt sinnvoll denkbar, dass Lkws per Oberleitung energetisch versorgt werden.

S. 116/117:

Eine westliche Elbquerung wird im Entwurf als erforderlich bezeichnet, „selbstverständlich“ nur für den MIV, nicht die Schiene, wie etwa regelmäßig in Dänemark realisiert.

S. 119/120/121: Der Ausbau von Fernverbindungen für den Schienenverkehr ist bedarfsgerecht sowie zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene mindestens mittelfristig vorzusehen. Weitere Maßnahmen im Schienenverkehr sollten nicht nur im Grundsatz sondern ebenfalls als Zielvorgaben formuliert werden, so etwa Strecken wie Hamburg – Elmshorn und Kiel – Schönberger Strand. Dass der neue Bahnhof Hamburg-Diebsteich neue Umsteigemöglichkeiten schaffen würde, ist in so pauschaler Aussage eine unbegründete Vermutung. Der vom Hamburgischen Obergericht sehr begründet verfügte aktuelle Baustopp schafft jedoch die Chance, ein Schienen-Schrumpf-Projekt tatsächlich in eine Verbesserung umzuwandeln. Unter Beibehaltung des aktuellen Standorts könnte mittels einer neuen Schienen-Elbquerung eine Regionalverbindung nach Süden in Richtung Finkenwerder und Neu-Wulmstorf geschaffen werden.

S. 129/130: Die Behandlung von ÖPNV und Radverkehr nur in der Form von Grundsätzen ist aus unserer Sicht unzureichend, um eine effektive Förderung dieser Verkehrsträger voranzutreiben. Die Aufstellung von ÖPNV- und Radverkehrsplänen mit konkreten Zielsetzungen und Maßnahmen sollte an dieser Stelle verpflichtend vorgegeben werden.

S. 136: Der Radverkehr soll weiter gefördert werden”

In Deutschland verhält sich die Mehrheit der Bürger bislang sehr reserviert im Hinblick auf Elektroautos. Aber nicht in Hinsicht auf Pedelecs, die gibt es bereits über vier Mio. mal in den deutschen Haushalten. Bereits Mitte 2018 sollen über sechs Prozent der Haushalte und über fünf Mio. Menschen älter als 14 Jahre über Zugriff auf ein Pedelec im Haushalt verfügt

haben.

Derzeit werden pro Jahr eine knappe Million Pedelecs in Deutschland neu erworben. Bisher wurde aber der Radverkehr in Schleswig-Holstein viel zu wenig gefördert, weit unter dem Standard der 50er und 60er Jahre. Damals gab es z.B. noch hervorragende Radstationen und -aufbewahrung an Bahnhöfen. Heißt "weiter gefördert" dass es bei der unzureichenden Förderung der letzten Jahrzehnte bleiben soll?

Bitte bedenken Sie: Eingeschworene Radnutzer nehmen zum Teil weite Umwege in Kauf, um völlig unbrauchbare begleitende Radwege an gefährlichen Straßen zu meiden. Dies ist auch ein Grund dafür, warum viele Haushalte nicht auf einen Pkw verzichten: Er ist immer noch vorteilhaft im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln, besonders außerhalb der Stoßzeiten. Hinsichtlich Verkehrssicherheit wählen leider sehr viele Personen ein schweres, großes Fahrzeug. Damit vermindern sie zwar die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer, erhöhen aber die eigene. Diese Ellbogengesellschaft im Verkehr verstärkt sich selber immer mehr. Ein zukunftsweisender LEP sollte daher deutliche Leitplanken formulieren, mit welchen Mitteln eine Transformation hin zu mehr Sicherheitsgefühl in leichten, verletzlichen Fahrzeugen bewerkstelligt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Vorstand