

Stellungnahme des VCD Nord e.V. zur Neuaufstellung der Regionalpläne zu Planungsraum I

Teil A Ausgangslage und Entwicklungstendenzen

Klimawandel, S.23

Zitat:

„Im Vordergrund steht dabei der Ausbau der Erneuerbaren Energien und des dafür notwendigen Leitungsnetzes, der Aufbau einer klimaneutralen Wärmeversorgung sowie der Umstieg auf eine klima- und umweltfreundliche Mobilität.“

Kommentar VCD Nord:

Wir begrüßen, dass im Vordergrund die genannten Maßnahmen stehen. Insbesondere für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität bedarf es eines vorrangigen Ausbaus des Angebots für den Umweltverbund. Diesen Vorrang können wir in den genannten Maßnahmen allerdings nicht erkennen. Alleine schon die Aufführung der Kapitel, wo der klima- und umweltschädliche Straßenverkehr als erstes genannt wird zeigt dies. Die Maßnahmen zur Förderung des Schienen-, Personennah-, Rad- und Fußverkehrs müssen hier vorrangig benannt werden.

Teil B, Kapitel 2.7 Tourismus und Erholung

Kommentar VCD Nord

Eine der wichtigsten Säulen des Tourismus ist der Radverkehr. Daher sollte dem touristischen Radverkehr in diesem Abschnitt eine eigene Rubrik gewidmet werden.

Für den Radverkehr sind dabei besonders wichtig:

- Gute Wegeinaststruktur abseits von Kfz-Hauptverkehrsstraßen
- Engmaschige Durchgängigkeit von Räumen für den Radverkehr
- Erschließung von besonderen Orten wie Naturschutzgebieten, Naturdenkmälern, Kulturdenkmälern, Ortskernen etc.
- Service-Angeboten wie Verpflegung, Übernachtung, Reperaturstationen, Werkstätten für den Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs für den Tourismus fördert meist auch die Nutzung des Radverkehrs im Alltagsverkehr, da die Nutzungsanforderung häufig ähnliche Anforderungen aufweisen.

S. 59

Zitat:

„Sie verbinden nicht nur touristisch interessante Ziele, sondern stellen auch eine sehr umweltverträgliche Form der Freizeitgestaltung für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Gäste dar“

Kommentar VCD Nord:

Dies ist unvollständig. Die Radverkehrsnutzung ist keine reine „Freizeitgestaltung“ sondern eine wichtige Säule des Umweltverbunds und damit der Alltagsmobilität. Es müsste daher heißen:

„Sie verbinden nicht nur touristisch interessante Ziele, sondern stellen auch eine sehr umweltverträgliche Form der alltäglichen Mobilität für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Gäste dar“

Kapitel 3.4 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen

S.73, 1 Z und S. 74, B zu 1

Kommentar VCD Nord:

Zu Entwicklung von Gewerbegebieten: Im Sinne einer Begrenzung des Flächen- und Ressourcenverbrauchs sollten Gewerbegebiete vorrangig im Bestand entwickelt und für die Anbindung neuer Flächen unbedingt auch die Nähe von Bahnstrecken gesucht werden.

Kapitel 4.2. Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr,

S. 80, Grundsätze

Kommentar VCD Nord:

- Um mittelfristig Verkehrsangebote darstellen zu können, sind Angebote des SPNV sukzessiv und umgehend hinsichtlich Tf-Bedienung mindestens in GoA3 zu automatisieren. Die Zielsetzungen der Digitalen Schiene Deutschland sind für SH somit über GoA2 hinaus zu verbessern und den Anforderungen an den demografischen Wandel einher mit dem absehbaren Fachkräftemangel auch in der Verkehrsmittelbedienung vorbeugend anzupassen. Die Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen sind dahingehend zu motivieren und zu unterstützen.
- Wo möglich, soll das Land die DB Netz / InfraGO bei den Aufgaben der Verkehrswende entlasten und nicht-bundeseigene Eisenbahnen in seiner

aufsichtsrechtlichen Hoheit zur Bewältigung einbeziehen.

S. 81, 3 G und S.82 B zu 1, 2. Absatz.

Kommentar VCD Nord:

Als Zentrum der dänischen Minderheit in Südschleswig hat Flensburg eine besonders starke Beziehung zu Dänemark. Die Anbindung des Nah- und Fernverkehrs wird dem aktuell jedoch nicht gerecht. Dass ab den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 keine Fernverkehrszüge aus Hamburg Richtung Dänemark in Flensburg halten, ist nicht hinzunehmen.

Beim Umbau des Verkehrsknotenpunktes Flensburg sollte daher besonders der grenzüberschreitende Verkehr berücksichtigt werden. Hierbei wird sowohl eine bessere Anbindung des Regionalverkehrs nach Süddänemark als auch eine deutlich bessere Anbindung über den Fernverkehr nach Kopenhagen und Aarhus benötigt.

Als drittgrößte Stadt in Schleswig-Holstein sollte Flensburg eine deutlich bessere Anbindung über den Fernverkehr an die Städte Kiel, Lübeck und besonders Hamburg bekommen.

S.83 /84, B zu 3-5

Kommentar VCD Nord:

- Derzeit wird bundesweit stark in den Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert. Das Oberzentrum Flensburg ist - wieder - überregional an den Fernverkehr anzuschließen. Hierfür kann der Bau eines Bahnsteigs in Weiche sehr sinnvoll und kurzfristig umsetzbar sein.
- Die Reisezeit Flensburg - Hamburg ist im Zusammenwirken mit den Planungsräumen 2 + 3 entlang der Entwicklungsachse "Jütland-Korridor" mit einer Neubaustrecke auf eine Zielzeit von 1:30 zu reduzieren.
- Anstatt einer betrieblich fragilen Koppel- und Flügelung von Zügen zwischen Flensburg und Husum ist stattdessen mit dem neuen Netz Mitte ab 2026 ein 1/2-h-Takt Flensburg - Neumünster - Hamburg einzuführen. Damit ergibt sich ein bedarfsgerechter Umstieg in Schleswig bzw. Jübek in jeweilige Richtungen ohne weitere Infrastrukturanpassungen und Betriebsrisiken. Zudem wird die Netz-Resilienz im Sensiblen Korridor Elmshorn - Hamburg durch statistische Verkürzung von Wartezeiten (gewöhnlich Umstieg in NMS) bei Zugausfällen etc. auf jeweils max 30 min anstatt bislang 60-120 h verkürzt.
- Eine Regionalbahn-Verbindung Kappeln - Eckernförde - Kiel ist einzuführen. Hierfür wird 1 zusätzlicher Fahrzeugumlauf, ein 2. Gleis in Rieseby sowie Ertüchtigung der Angelner Eisenbahn Süderbrarup - Kappeln für V=80 bis 100 benötigt.

4.3 Sonstiger öffentlicher Personennahverkehr

S.85, 3 G

Kommentar VCD Nord:

Auch beim sonstigen öffentlichen Personennahverkehr ist die grenzüberschreitende Anbindung zukünftig stärker zu berücksichtigen, um eine europäische Mobilitätswende zu ermöglichen.