

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

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. 53

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.67, 1 Z und S. 68, 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 4.1 Straßenverkehr,

S.71, 2Z

Kommentar VCD Nord:

Der Ausbau der B404 zur A21 bis zum Anschluss an die B76 wird vom VCD Nord abgelehnt aufgrund des unnötigen Flächenverbrauches durch eine dann nötige Nebenstrecke für den langsamen Ortsverkehr. Hier hat sich auch die Beschlusslage der LH Kiel geändert, die eine Widmung als Bundesstraße erhalten möchte unter Verzicht auf eine A21-Nebenstrecke.

S.71, 2Z

Kommentar VCD Nord:

Der VCD Nord wendet sich gegen die sog. Ostuferentlastungsstraße, die weiterer Bedarf des BVWP ist, aufgrund des Flächenverbrauches, aber auch aufgrund des mangelnden Nutzens bzw. kontraproduktiver Wirkung hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität.

Ebenso hat sich die LH Kiel entsprechend neu positioniert und fordert den Bund auf, andere Projekte mit Wirksamkeit für die Mobilitätswende zu priorisieren.

Dergleichen ist die sogenannte Südspange als Projekt des "vordringlichen Bedarfes" hinfällig, die als "vordringlicher Bedarf" eine Querverbindung der A21 zur B76 herstellen soll. Auch hier hat sich die LH Kiel neu positioniert. Der Bund wird aufgefordert, dieses Projekt nicht weiter zu verfolgen.

Kapitel 4.2. Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr, S. 76, 4 G

Kommentar VCD Nord:

- Das Oberzentrum Neumünster ist mit Heide im 1/2-h-Takt zu verbinden. Zusätzlich muss die Strecke Heide - Neumünster für den Güterverkehr von und nach der Batteriefabrik bei Heide ertüchtigt und elektrifiziert werden, um die Unsicherheit hinsichtlich der niedrigen Grenzlaster von 995 t Brutto-Zuggewicht (inkl. Lok) der NOK-Brücke bei Hochdonn anstatt wirtschaftlich notwendig >2.500 t zu kompensieren.
- Die Oberzentren Kiel, Flensburg und Neumünster sind mit Hamburg mittels einer Neubaustrecke zu verbinden. Raumordnerisch erscheint eine Führung entlang der A7 und entlang des Flughafens Fuhlsbüttel raumverträglich. Verknüpfung in Hamburg wäre der Bf HH-Ohlsdorf. Damit wird der Hamburger Norden und Osten erschlossen. Bei einer Durchbindung von/nach HH-Harburg über den südlichen Teil der Güterumgehungsbahn kann ein unmittelbarer Fernverkehrsanschluss in N-S-Richtung hergestellt werden. Das Zeitziel Neumünster - Hamburg soll bei 0:20 h liegen. Dadurch die bisherigen Reisezeiten wie folgt reduziert werden z.B.
 - Flensburg - Hamburg 1:30 h => -25 %
 - Neumünster - Hamburg 0:20 h => -50 %
 - Kiel - Hamburg 0:55 h => -75 %
- Die Strecke Malente - Lütjenburg ist für den SPNV in Betrieb zu nehmen und mit Hohwacht zu verbinden. Planrechtlich erscheint die SPNV-Einführung Malente - Malente Nord (Holsteinische Schweiz) im Kontext "S-Bahn-Lübeck" sehr konfliktarm, ebenso die Fortführung bis Lütjenburg. Die sehr positive Resonanz der Kommunalpolitik in der Region zugunsten des SPNV lässt eine Neubaustrecke Lütjenburg - Hohwacht als mittelfristig und grundsätzlich machbar erscheinen. Über die Wendezeit-Verlängerung Malente - Malente Nord hinaus würde 1 zusätzlicher Fahrzeugumlauf benötigt werden.

S.77, 7 G

Kommentar VCD Nord:

Die Strecke Neumünster - Ascheberg ist wieder in Betrieb zu nehmen, Zielgeschwindigkeit $V \geq 80$. Bei vorläufigem Verzicht auf eine physische Anbindung der Strecke im Bahnhof Ascheberg erscheinen die planrechtlichen und finanziellen Hürden überschaubar, da aufwändige Stellwerksanpassungen im Bereich des DB-ESTW-Bereichs Kiel - Lübeck entbehrlich wären. Betrieblich wird ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf benötigt.