

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

Teil A

Allgemeine Kommentierung des VCD Nord:

Der Regionalplanentwurf III in seiner derzeitigen Fassung ignoriert die Entwicklung eines neuen Räumlichen Leitbildes der Metropolregion Hamburg. Dies erscheint dem VCD Nord fachlich unverständlich, da es sich beim betreffenden Raum um einen Teil eines Verflechtungsraum mit Hamburg und seinen Nachbarländern handelt.

Ausgangslage und Entwicklungstendenzen

Lage und Geografie, S. 15-16

Kommentar VCD Nord:

Zu ergänzen ist, dass, dass dieser Planungsraum zum größten Teil zum Verflechtungsraum der Metropolregion Hamburg gehört und mit seinen 1,7 Mio Einwohnern ca. ein Drittel der Einwohner der Metropolregion Hamburg gehört. Diese Metropolregion gehörte nach Wertschöpfung des BNPs ungefähr auf Rang 60 aller ca. 200 Staaten der Welt. Dies prägt die „Lage“ und sollte nicht erst unter „Räumlicher Gliederung“ aufgeführt werden.

S. 17 Räumliche Gliederung

Kommentar VCD Nord:

Zwar „orientiert“ sich die Siedlungsentwicklung vorrangig entlang von Siedlungsachsen. De facto ist aber empirisch aufgrund der bereits im OECD-Bericht zur MRH von 2017 kritisierten Privilegierung des Autoverkehrs im Vergleich zum ÖPNV eine ringförmige Besiedlung festzustellen, die in Plänen noch weiterhin dargestellten Grünachsen mit fast ungedeckeltem Siedlungswachstum gefährden. Das Abweichen vom Ziele dezentraler Konzentration der Siedlungsentwicklung gefährdet die Rentabilität des ÖPNV, dieser kumulativen Verstärkung gilt es wirksam entgegenzuwirken.

S. 24-26 Regionale Kooperationen

Kommentar VCD Nord:

Der vorhandene Textvorschlag beschreibt den Ist-Zustand und ist unzureichend. Es fehlt aus Sicht des VCD Nord in der Metropolregion Hamburg (MRH) eine verbindliche Raumplanungsinstitution, die durch einen Planungsverband geschaffen werden könnte. Nachteilig wirkt sich der Ist-Zustand einer konkurrierenden Raumplanung zwischen SH-HH z.B. auf eine Trassensicherung für Schienenwege in Richtung umweltfreundlicher Mobilität dar.

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

1. Raumstruktur

S. 28, 1G, 2 G

Kommentar VCD Nord:

Den Zielsetzungen ist zuzustimmen, dazu im Gegensatz steht aber die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs.

Das Kapitel „1 Raumstruktur“ sollte daher um einen Grundsatz „5 G“ erweitert werden:

5 G Im gesamten Planungsraum soll die Siedlungsentwicklung monitorisiert werden und die reale Entwicklung mit wissenschaftlicher Qualität regelmäßig als öffentlicher Bericht auf ihre Zielerreichung geprüft werden.

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.

Kernbereiche für Tourismus und Erholung, S.57

Kommentar VCD Nord

Zu Malente und Eutin sollte Plön beigefügt werden, zumal unter 4G „Bosau“ als Kernbereich des Tourismus genannt wird.

Es fehlt die Aufführung des Ortskerns mit Hafen von Glückstadt.

S.58

Kommentar VCD Nord:

„Kernbereiche für Erholung sind:“ - planungsraumübergreifend:

Hier fehlt der Verlauf der Flusslandschaft Elbe inklusive der Nebenelbe und Niederung, das ein besonders attraktives Gebiet für den Tourismus und insbesondere den Radverkehr darstellt. Deutschlands beliebtester Fernradwanderweg ist der Elberadweg, welcher ebenfalls im Abschnitt von SH zu wesentlichen Teilen zum Internationalen Nordseeradwanderweg gehört.

S.62

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 3.3 Siedlungsachsen und besondere Siedlungsräume

S.74, 4G

Kommentar VCD Nord:

Unter 4 G wird das Prinzip „Dezentrale Konzentration“ mit ÖPNV-Anbindung genannt. Nach dem ersten Satz sollte eingefügt werden: Dazu gehört auch eine Trassensicherung stillgelegter Schienenwege sowie potenzieller künftiger Schienenwege.

S.75, 4 G und S. 77, B zu 4

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.

Als Entlastungsorte kommen mindestens die Orte an den Nordbahnhöfen Horst, Dauenhof, Wrist sowie dem RE70 und RE7-Bahnhof Brokstedt in Frage. Die Nordbahn verbindet diese Orte mit Altona und HH-City in einer kürzeren Zeitspanne als manche U/S-Bahnhöfe Hamburgs.

Kapitel 3.5 Überregionale Standorte für Gewerbegebiete an Landesentwicklungsachsen

S. 79, 1 Z

Kommentar VCD Nord:

Die genannten Standorte weisen ausschließlich Bezüge zu Autobahnen auf. Es gibt keinerlei Angabe, an welchen Standorten moderne Logistik-Hubs für die Schnittstelle Schiene-Regional-/Lokal-Lkw-Verkehr vorgesehen sein sollen. Diese braucht es, um wie beabsichtigt den Schienengüterverkehr signifikant zu steigern. Gewerbeansiedlungen in der Nähe dieser Hubs wären hinsichtlich künftiger Transportkosten attraktiv.

Kapitel 4.1 Straßenverkehr

S.84, 3 Z

Zitat:

„Nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind im Planungsraum die folgenden, als laufende und fest disponierte Projekte eingestuft, Neu- und Ausbaumaßnahmen dringlich umzusetzen“

Kommentar VCD Nord:

Die Dringlichkeit dieser Maßnahmen ist vom Land Schleswig Holsteins zu hinterfragen und unser Auffassung nach abschlägig zu beurteilen, da diese den Bedarfen aufgrund der Bevölkerungsentwicklung, des Flächenverbrauchs und den Klimazielen entgegen stehen.

Es wird ein deutliche Rückgang der Bevölkerungsentwicklung im Einzugsgebiet einer potentiellen A20 Trasse erwartet. Siehe S. 19: *„In den Kreisen Dithmarschen und Steinburg könnte der Rückgang zusammen bei über acht Prozent liegen“*

Der Flächenverbrauch alleine für eine potentielle A20 Trasse würde in Schleswig-Holstein rund 1390 Hektar kosten. Dies steht im Widerspruch zu den auf S.29 formulierten Ziel: *„Gleichzeitig hat sich Schleswig-Holstein das Ziel gesetzt, die Inanspruchnahme neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen im Land bis 2030 auf unter 1,3 Hektar pro Tag zu reduzieren.“*

Es sollte aus Sicht des VCD Nord auf keinen Fall ein Weiterbau der A20 über Bad Segeberg hinaus erfolgen.

Kapitel 4.2 Schienenverkehr und Schienenpersonennahverkehr S90, 3G

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.
- Die Strecke Lübeck-Büchen-Lüneburg sollte im zeitlichen Zusammenhang mit dem FFBQ-Ausbau auch elektrifiziert werden. Damit kann diese Strecke freizügig als weitere Umfahrung des Knotens Hamburg benutzt werden.
- Auf der Strecke Lübeck-Bad Kleinen ist insbesondere im Stadtgebiet Lübeck auch eine (niveau-)kreuzungsfreie Führung herzustellen. Hier werden mehrere wichtige ÖPNV-Korridore gekreuzt, bei denen sonst mit zunehmenden Behinderungen zu rechnen wäre.

S92, 6G

Kommentar VCD Nord:

- Die Strecke Lübeck-Kiel sollte zwischen Plön und Bad Schwartau in weiteren Abschnitten 2-gleisig ausgebaut werden (wie schon Malente-Eutin), um eine dichtere Taktfolge zu ermöglichen.
- Die Strecke Lübeck-Travemünde sollte für einen 15min Takt ertüchtigt werden, mindestens aber weitere Kreuzungsmöglichkeiten im Bereich Travemünde (wieder) eingerichtet werden.
- Die Bestandstrasse der Bäderbahn Ratekau - Timmendorfer Strand - Neustadt/H ist zu erhalten, zu elektrifizieren, auch für eine Nutzung mit einem S-Bahn-ähnlichen Verkehrsangebot oder einer Regiotram. In diesem Zusammenhang sollte auch eine alternative oder ergänzende Linienführung Timmendorfer Strand-Niendorf-Brodten-Travemünde („Küstentram“) untersucht werden.
- 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 Güterumgebungsbahn 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 %
- Trotz ihrer Bedeutung gibt es aktuell entlang der Agglomerations-Achse nördlich von Hamburg, die die Orte Norderstedt, Quickborn, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen und Bad Barmstedt beinhaltet, keine angemessene Schienenanbindung mit schnellen und leistungsfähigen Zügen.

Wir fordern deshalb eine ganzheitliche konzeptionelle Untersuchung des Korridors zum Ausbau der Schienenkapazitäten für eine bedarfsgerechte und leistungsfähige Bahn in der Region als Maßnahme in den Regionalplan aufgenommen und zeitnah durchgeführt wird. Denn bisher ist die Agglomeration Norderstedt/ Quickborn - Henstedt-Ulzburg - Kaltenkirchen in keiner Weise im Deutschlandtakt erwähnt.

- 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.

4.4 Radverkehr

Grundsätze und Ziele der Raumordnung, S102-106

Kommentar VCD Nord:

Grundsätze und Ziele sind zu ergänzen um den intramodalen Verkehr und diebstahls- und vandalismussicheren Stellplätze für alle relevanten Verkehrsziele von Radfahrenden.

5. Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden

Nahbereich Glückstadt, S. 159

Zitat:

"Aufgrund der vorhandenen überregionalen Verkehrsanbindungen besitzt die Stadt Glückstadt gute Entwicklungsmöglichkeiten, die durch die voraussichtliche Trassenführung der geplanten Bundesautobahn 20 im Kreis Steinburg noch weiter verbessert werden ... "

Kommentar VCD:

Dieser gesamte Absatz verbindet inkompatible Ziele. Aus Sicht des VCD Nord steht fast, dass diese Infrastruktur auch negative Entwicklung befördern kann, so beispielweise Abwanderung von Kaufkraft oder das "Aus" für die Fährverbindungen Glückstadt-Wischhafen, was Elbquerungen per Fuß, Rad weiteren nicht autobahnfähigen Fahrzeugen erschweren würde.

Das vorhandene Konzept moderner, treibhausgasneutraler Fährschiffe sowie Ertüchtigung der Fährterminals würde sich deutlich schneller und besser für die Regionalentwicklung als eine A20-Querung auswirken.

Nahbereich Wilster, S. 164

Zitat:

„Der geplante Bau der Bundesautobahn 20 mit einer Elbquerung bei Glückstadt wird im Nahbereich als strukturstärkende Maßnahme bewertet, da mit dem Bau ein Anreiz für Gewerbeansiedlungen an siedlungsstrukturell geeigneten Standorten geschaffen wird.

Die Instandhaltung und der Ausbau der Verkehrsanbindungen an die Bundesautobahn 23 sowie die geplante Bundesautobahn 20 sind notwendig.“

Kommentar VCD:

Die Ausführungen unter „Nahbereich Glückstadt“, S.159 gelten analog hierzu.

Nahbereich Schenefeld, S.169

Kommentar VCD:

Da aus Sicht des VCD Nord der Bau der A20 in Frage zu stellen ist, sollten auch alle darauf aufbauenden Bezüge auf weitere Zubringer- und Ortsumgehungsstraßen mit Fragezeichen versehen werden.

Nahbereich Pinneberg, S. 173

Kommentar VCD Nord:

Unter Stadt Schenefeld sollte ein zu prüfender Anschluss an die neue S-/U-Bahn-Linie Lurup genannt werden.