

Stellungnahme des BUND-Landesverbandes Schleswig-Holstein zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 hier: B202-G20-SH B 202 Südspange Kiel (Zitate in Klammern mit Nummern, Legende am Ende)

Der BUND lehnt das Projekt aus folgenden Gründen ab und beantragt eine Entfernung aus der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“: In den nachfolgenden Straßennetzen gibt es erhebliche Probleme in Bezug auf Luftschadstoffbelastung (Stickoxid $60\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft unmittelbar an Wohnbebauung) sowie Lärm (sehr hohe Lärmkennziffer=LKZ). Die Südspange trägt gutachterlich prognostiziert teilweise sogar zu einer Verkehrszunahme in diesen Straßenabschnitten bei und keineswegs zu einer Verbesserung. Statt dieses Projektes müssen Lösungen im Bereich dieser nachgeordneten Straßenbereiche gefunden werden wie z.B. Untertunnelung. V. a. aber sind Maßnahmen erforderlich, die zu einer Verschiebung des Verkehrs auf weniger Lärm- und Stickoxidbelastende Verkehrsformen wie Schiene führen. Nur durch ein solches Verkehrskonzept wären zudem auch die folgenden Ziele des BVWP 2030 erreichbar: Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen, Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft, Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation. Dieses ist auch notwendig im Hinblick auf die Klimaschutzziele von Paris. Das Warten auf technische Verbesserungen reicht aufgrund der Höhe der jetzigen Belastungen bei einer deutlichen prognostizierten Verkehrszunahme von bis zu 25% bis 2025 nicht aus. Zudem ist, wie unten aufgeführt, das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu vorteilhaft berechnet und es fand keine Straßenalternativenprüfung statt.

Ausführliche Begründung:

Geographische Lage, vorhandene Belastungen, Verkehrsprognosen

Die LH Kiel hat eine hohe Bevölkerungsdichte von 2059 Einwohner / m^2 , deren Wohngebiete sich konzentrisch um die Kieler Förde erstrecken. Die unmittelbare Umgebung der Förde wird von Gewerbe, Dienstleistung sowie Kreuz- und Linienfährhäfen dominiert (Westufer: u. a. Universitätskliniken, Seehafenverwaltung und Neues Rathaus, Ostufer: u. a. Werften, Fachbereich Technik der Universität und die Fachhochschule). Die großen, in die Stadtmitte sowie zu den o. g. Zielen führenden Straßen durchschneiden diese Wohngebiete. Eine in den letzten Jahren zunehmende Straßenverkehrsbelastung ergibt sich aus dem täglichen Fährverkehr vom Schwedenkai auf der Westseite der Förde, auf der Ostseite der Förde Norwegenkai (täglich,) sowie Ostuferhafen (Litauen täglich und Russland 2X/wöchentlich, seit 5/2014 wegen Wirtschaftssanktionen teilweise unterbrochen (10)). Hier ist insbesondere der motorisierte Schwertransport zu nennen. Aber auch für den motorisierten Individualverkehr werden deutliche Verkehrszuwächse prognostiziert, u. a. aufgrund einer wachsenden Bevölkerung. Schon jetzt stoßen die vorhandenen Straßenverkehrsnetze an ihre Grenzen, was sich insbesondere auch im Bereich Lärm sowie Stickoxide zeigt:

Der Lärmaktionsplan der Stadt Kiel (1) listet auf S.6 unter 2.1.3. Analyse 2013 u. a. folgende in unmittelbarer Nähe des Projekts liegende Straßen auf:

- Ostring (Stoschstraße bis Pickertstraße und Helmholtzstraße bis Blitzstraße)
- Alte Lübecker Chaussee

Sowie zusätzlich mit (gemessener) hoher Stickoxidbelastung:

- Bahnhofstraße
- Hamburger Chaussee (Rondeel bis Waldwiesenkreuz)

- Theodor-Heuss-Ring (Krusenrotter Weg bis Lübscher Baum) entspricht dem u. g. Barkauer Kreuz westlich

Die Messstationen für die Stickoxidbelastung liegen am Theodor-Heuss-Ring (2) (misst seit 5/2011) und in der Bahnhofstraße (3) (misst seit 2005), die Stickoxidmesswerte (NO_x) finden sich in den jährlichen Auflistungen des Bundesumweltamtes, z.B. für 2014 (4). Andere Verkehrsmessstationen sind nicht vorhanden.

Am Theodor Heuss Ring liegen die NO_x-Jahresmittelwerte seit Beginn der Messungen bei >60µg/m³/Luft im Durchschnitt. Nur für die Bahnhofstraße besteht ein Luftreinhalteplan (5), der eine Einbahnstraßenregelung sowie den Asphaltauftausch hin zu stickoxidresorbierenden Asphalt vorsah. Dadurch gelang es die Werte von 62µg/m³ auf unter 40µg/m³ bis 2014 zu verringern. Im letzten Jahr (2015) lag der Wert jedoch wieder bei 41µg/m³, (7) obwohl es auf S. 21 des Luftreinhalteplans heißt:

Nach der Durchführung aller Maßnahmen, der Akzeptanz der neuen Verkehrsführungen durch die Verkehrsteilnehmer und dem weiteren Rückgang der Emissionsfaktoren vom Jahr 2014 auf 2015 durch Einführung der EURO6 (PKW) und EURO VI (LKW) -Abgasnormen ist von einer Einhaltung des Grenzwertes im Jahr 2015 auszugehen.

Dieses hat sich also nicht bewahrheitet.

Für den Theodor-Heuss-Ring wird z. Zt. ein Luftreinhalteplan durch das Land erstellt. Es erscheint jedoch fraglich, ob hier eine praktikable Lösung gefunden werden kann, da aufgrund der Straßenlage (s. S. 5 Bild Google Maps) eine Einbahnstraßenregelung nicht möglich ist.

Eng mit der Situation am Theodor-Heuss-Ring, Bahnhofstraße und Ostring sowie der geplanten „Südspange“ ist die Anbindung der A21 an das Kieler Straßennetz verbunden, im Südspangendossier „Ausbau des Bezugfalls“ genannt. Zu der A21-Anbindung liegt eine aktuelle (3/2016), von der Stadt Kiel in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie vor (Arbeitsgemeinschaft Südspange co. BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH Osterbekstraße 90c 22083 Hamburg), aus deren Erläuterungsbericht (6) wir im Folgenden wiederholt zitieren.

Diese Studie untersucht sehr genau 4 Varianten des Anschlusses an das Kieler Straßennetz:

- Planfall 1: Bedarfsplanung des Bundes (vordringlicher und weiterer Bedarf): Führung der A 21 über die Neue Hamburger Straße bei vierstreifigem Ausbau der Südspange als Bundesstraße
 - Planfall 2: VEP-Lösung 2008
Führung der A 21 über die Südspange Gaarden bei möglichst geringen Ausbauerfordernissen im Bereich der Neuen Hamburger Straße. Hier wird zwischen einer Südvariante (südlich der Eisenbahn) und einer Nordvariante (nördlich der Eisenbahn) unterschieden.
 - Planfall 3: Wellseedamm
Führung der A 21 über die Neue Hamburger Straße unter Verzicht auf den Bau der Südspange, mit Ertüchtigung des bestehenden Straßensystems, insbesondere des Wellseedammes als Eckverbindung zwischen der A 21 und dem Ostufer.
 - Planfall 4: Null bzw. Null+ Variante, im Folgenden auch 0+ genannt

Dieser Studie ist die folgende Verkehrsprognose für das Jahr 2025 entnommen (hervorgehoben die relevanten Abschnitte Theodor-Heuss-Ring (hier als B76 westl. und östl. Barkauer Kreuz bezeichnet) sowie Ostring):

Nr.	Bezeichnung	Querschnitt Abschnitt	Analyse 2013	Prognose- Nullfall 2025	Differenz Pr.-Nullfall / Analysefall	
			DTVw [Kfz/24h]	DTVw [Kfz/24h]	DTVw [Kfz/24h]	[%]
1	B 76	westl. Barkauer Kreuz	106.200	133.100	26.900	25%
2	B 76	östl. Barkauer Kreuz	106.000	117.400	11.400	11%
3	B 76	westl. Wellseedamm	64.900	72.350	7.450	11%
4	B 76	östl. Wellseedamm	63.300	69.050	5.750	9%
5	L 318	westl. B 404	13.800	18.500	4.700	34%
6	A 21 / B 404	nördl. L 318	43.100	69.350	26.250	61%
7	A 21 / B 404	südl. L 318	30.800	59.350	28.550	93%
8	A 21	nördl. Wellseedamm	24.200	49.700	25.500	105%
9	A 21	südl. Wellseedamm	22.800	30.350	7.550	33%
10	A 21	südl. Edisonstraße	22.700	37.450	14.750	65%
11	Wellseedamm	nördl. Segeberger Landstr.	18.800	25.300	6.500	35%
12	Edisonstraße*	östl. Liebigstraße	10.300	10.600	300	3%
13	B 502 Ostring	nördl. B 76	35.000	38.900	3.900	11%
14	Südspange	östl. AS Karlsburg	-	-	-	-

Tabelle 9-1: Vergleich Analysefall 2013 und Prognose-Nullfall 2025

Nur durch die generelle Verkehrszunahme und den Ausbau des A21 an das Kieler Stadtgebiet würde demnach der Verkehr auf dem westlichen Theodor-Heuss-Ring um 25%, der am Ostring um 11% zunehmen. Im Folgenden aufgeführt Änderungen durch Südspangenbau:



Abb. 11-3 Planfall 1 Differenzbelastung zum Planfall 0+, DTVw (Kfz/24h)

Die Südspange ändert im Vergleich zur Verkehrsprognose praktisch nichts am Theodor-Heuss-Ring westlich (-450 KFZ/24h) und erhöht das Verkehrsaufkommen am Ostring deutlich (+5750 KFZ/24h).

Notwendigkeit nicht nachvollziehbar: Ziele des Projektdossiers werden nicht erreicht

Im Projektdossier heißt es: *Im engeren Erschließungsbereich des Ostuferhafens und des Werftenstandortes in Kiel kann die Erschließung des Kieler Ostufers nur über den Neubau der Eckverbindung dauerhaft gesichert werden. Der Bau der Südspange ist für die Anbindung des Seehafens mit wichtigen Verbindungen ins Baltikum und nach Russland von besonderer Bedeutung.*

Wie teilen diese Auffassung nicht: Wie auf der obigen Abbildung gut zu erkennen, wird ein erheblicher Teil des Südspangenverkehr zurück zum Ostring geführt, um dort den Weg zu den Häfen/Werften etc am Ostufer zu nehmen. Die dortige Überlastung und Lärmbelastung wird also verstärkt, eine Entlastung findet gar nicht statt.

Zudem wird die Verbindung zum Seehafen mit Fährverbindungen ins Baltikum und Russland massiv überbewertet: Die Statistik (8) des Seehafen spiegelt dabei wieder, dass die Fährverbindungen nach Russland Mitte 2014 eingestellt wurden (10) und der Verkehr mit Litauen stagnierte.

Die einzelnen Verkehre stellen sich wie folgt dar:

Fracht- und Linien dienst	Passagiere		Fracht	
	2014	2013	2014	2013
Skandinavien	1.534.352	1.485.909	2.715.135 t	2.585.569 t
Russland/Baltikum	89.389	90.809	2.374.662 t	2.510.158 t
Gesamt	1.623.741	1.576.718	5.089.797 t	5.095.727 t

Für 2015 heißt es (11): *Die Verbindungen nach St. Petersburg und Ust-Luga verloren ein Viertel des Ladungsaufkommens. Die Linie Kiel–Klaipeda (Litauen) konnte dagegen ihr Ergebnis mit mehr als zwei Millionen Tonnen halten.*

Folglich ist eine Verkehrszunahme durch den Fährverkehr mit dem Baltikum nicht darstellbar und für Russland aufgrund der unklaren politischen Entwicklungen nicht absehbar. Zudem wird zur Zeit der Ausbau des schienenbasierten Fährverkehrs durch die Seehafen GmbH forciert (13), was viel mehr den Klimaschutzziele des Bundesverkehrswegeplans entspricht.

Es gibt Alternativen

Im Projektdossier heißt es: *Zum Neubau der B 202 liegen keine Alternativen vor, da die Nullvariante mit den Planungszielen zur Schaffung einer leistungsfähigen und verkehrsgerechten überörtlichen Straßenverbindung nicht vereinbar ist.*

Diese Aussage ist nicht korrekt:

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde Planfall 3 *Wellseedamm*

Führung der A 21 über die Neue Hamburger Straße unter Verzicht auf den Bau der Südspange, mit Ertüchtigung des bestehenden Straßensystems, insbesondere des Wellseedammes als Eckverbindung zwischen der A 21 und dem Ostufer untersucht.

Weiterhin heißt es im Projektdossier:

Im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen wurde in der Voruntersuchung für die B76 östlich wie westlich des Barkauer Kreuz ein mindestens 6-streifiger Ausbau der B76

als notwendig angesehen. Es wurde jedoch auch herausgearbeitet, dass aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse (angrenzende Bebauung, parallele Geh- und Radwege) der Trasse der B76 (Theodor-Heuss-Ring) ein durchgehend 6-streifiger Ausbau der B76 nicht ohne erhebliche Eingriffe in die vorhandene angrenzende Bebauung und die Erschließung der benachbarten Stadtteile realisierbar ist.

Auch diese Aussage teilen wir nicht:

Richtigerweise gibt es für den Bereich westlich des Barkauer Kreuzes (dort Messpunkt Theodor-Heuss-Ring) nicht die Möglichkeit des 6-spurigen Ausbaus. Dort hat aber auch die Südspange keinen Effekt. Es würde sich dort eine Tunnellösung anbieten, da die Verkehrsprognosen einer 25%igen Verkehrszunahme eine dringende Lösung erforderlich machen und die Südspange zu keiner statistisch relevanten Verkehrsabnahme führt (Abb 11-3, S. 3):



aus Google Maps, Barkauer Kreuz westlich, Messpunkt Theodor Heuss Ring: Roter Punkt

Anders sieht es jedoch östlich des Barkauer Kreuzes aus: Hier besteht Platz zum 6-spurigen Ausbau; die Brücke über die Eisenbahn müsste durch ein zweites Bauwerk ergänzt werden, da sie nur für den 4spurigen Verkehr ausgelegt ist. An manchen Stellen besteht sowieso schon ein 6-spuriger Ausbau.



Aus Google Maps Barkauer Kreuz östlich bis Ostring (Bildrand rechts)

Damit besteht, anders als angegeben, eine Alternative, die wenig zusätzliche Versiegelung mit sich bringt, die Umwelt deutlich weniger beeinträchtigt, deutlich weniger Kosten verursacht und bis zum Greifen zusätzlicher, straßenverkehrsvermindernder Maßnahmen den Ostring und damit das Ostufer entsprechend anbinden könnte. Ein Neubau ist damit nicht notwendig. Ausbau statt Neubau entspricht den vorrangigen Zielen des BVWP 2030.

Modul A: Nutzen deutlich überschätzt

Wie auf Abbildung 11-3, S. 3 gut zu erkennen, wird ein erheblicher Teil des Südspangenverkehr zurück zum Ostring geführt, um dort den Weg zu den Häfen/Werften etc am Ostufer zu nehmen. Damit wird ein erheblicher Teil des Reisezeitgewinns zunichte gemacht. Ein Streckengewinn liegt zudem nicht vor. Entsprechend vermerkt auch der Erläuterungsbericht der Machbarkeitsstudie:

S.131: 12.3.5 Ergebnisse verkehrliche Bewertung

Die Beurteilung der Qualität im Verkehrsablauf (3.1) lässt sich wie folgt zusammenfassen.

Gegenüber den Planfällen ohne Südspange Gaarden wird besonders der hochbelastete Streckenabschnitt der B 76 zwischen Barkauer Kreuz und dem Anschluss der Südspange an die B 76 (in Höhe Segeberger Landstraße/An der Kleinbahn) durch Verkehrsverlagerungen auf die Südspange entlastet. Anzumerken ist dennoch, dass sich die Entlastungswirkungen absolut auf 10.000 bis 16.000 Kfz/24 Stunden belaufen. Bei den prognostizierten Belastungen östlich des Barkauer Kreuzes von über 100.000 Kfz/24 Stunden, entspricht dies lediglich einer Reduktion von unter 20%. Da die Verflechtungs- und Rampenbereiche der B 76 und des Barkauer Kreuzes im Nullfall stark überlastet sind, bewirkt die Verkehrsreduktion zwar eine rechnerische Verbesserung der Verkehrssituation, der Großteil der Leistungsfähigkeitsdefizite wird dadurch jedoch nicht vollständig behoben.

Da die Fähren nach Russland bisher jeweils 1X/Woche um Mitternacht am Sonnabend fahren (9), ist selbst für die Ausweitung des Fährverkehrs nach Russland keine Südspange nötig, da die Verkehrsabwicklung in den Stunden vor Mitternacht kein Problem sein dürfte.

Somit ist die Kosten-Nutzen-Beurteilung im Projekt-Dossier nicht korrekt dargestellt und der Nutzen überbewertet. Zudem dürfte es während der jahrelangen, massiven Bautätigkeit im Bereich der Anschlußstellen zu einer deutliche Reisezeitverzögerung kommen, die gegen zu rechnen ist.

Modul A: Kosten zu niedrig angesetzt

Umgekehrt sind die entstehenden Kosten zu gering berechnet, da der Anschluss der Südspange z.B. zur Verlegung der Segeberger Landstraße führt (s. u. Abb 10-33). Zudem sind keine Kosten für Ausgleichsflächen dargestellt, da laut Projektdossier ausschließlich geschlossener Siedlungsbereich betroffen sei. Auch dies ist falsch: Kleingartenanlagen mit teils seit Jahrzehnten extensiv bewirtschafteten Anteilen und großer Biotopvielfalt- und -kleinteiligkeit wären unmittelbar betroffen durch Überplanung und Bautätigkeit. Hier müssten die Kleingärtner auch nach Bundeskleingartengesetz entschädigt werden. Ebenso sind die Flächen nahe der Bahnschienen auszugleichen wie auch ruderale Freiflächen mit hoher Wertigkeit im Umfeld der Schienenanlagen. Alles dies ist den unten stehenden Karten zu entnehmen sowie im Folgenden erläutert:

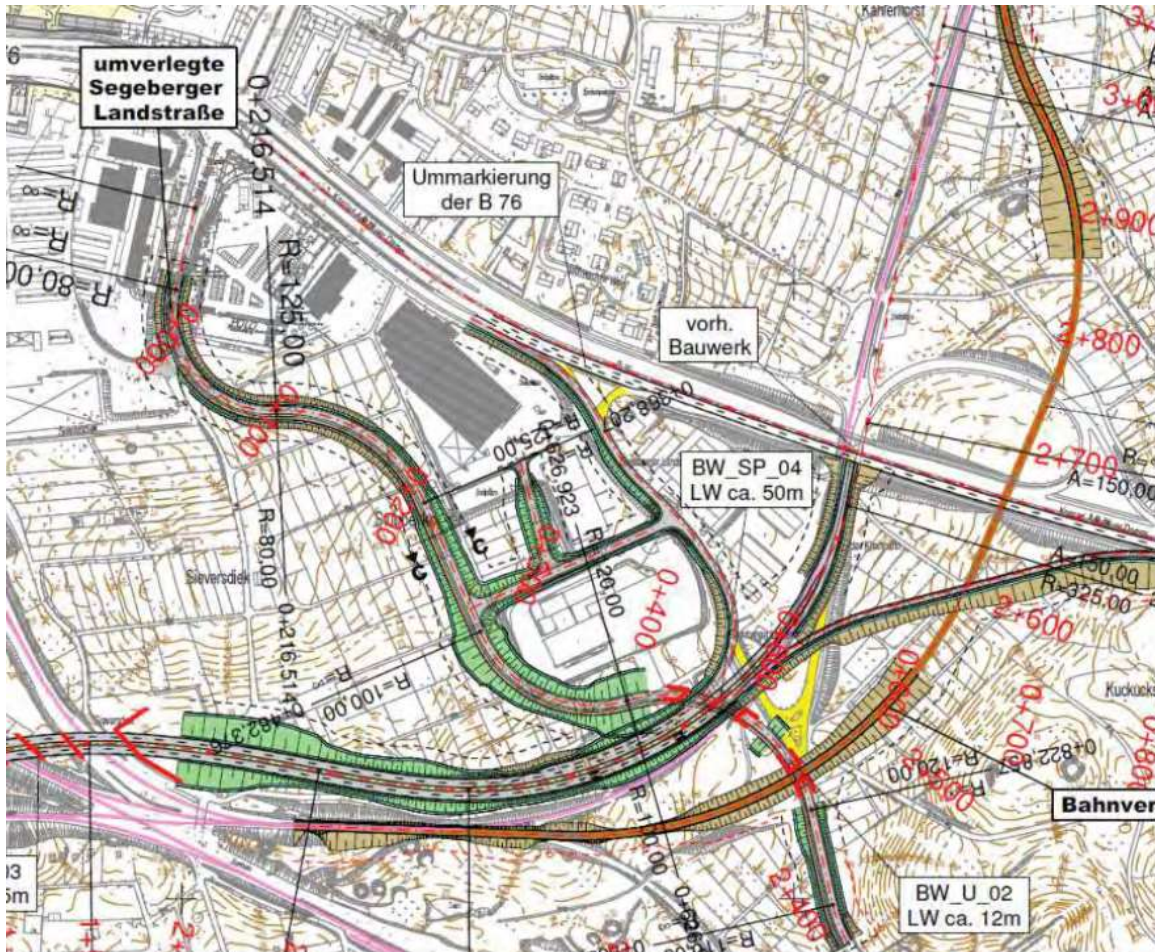


Abb. 10-33: Anschluss B 76 Planfall 1 (S. 91) (Umverlegung Bad Segeberger Landstraße)

Modul B: Einstufung „Umweltbetroffenheit gering“ ist falsch

Die Umweltbetroffenheit wird als „gering“ eingestuft, u. a. bedingt durch die Aussage des Projektdossiers *Das Neubauprojekt verläuft im Süden der Landeshauptstadt Kiel durch geschlossenes Siedlungsgebiet.*

Diese Aussage ist schlichtweg falsch, wie unter Kosten schon aufgezeigt und auf den Karten deutlich zu erkennen:



S. 28 Bewertung der Biotoptypen

Die nähere Betrachtung der Flora und Fauna (oben, S. 7 und unten stehende Abbildungen) in der von der Stadt in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie der AG Südspange führt zu deutlich anderen Ergebnissen. Auch die Bewertung (s. u. Tab 13.1) gibt den Varianten mit Südspange (1 und 2 Nord/Süd) ein „Minus“ als Bewertung im Punkt „Umwelt“. Wir sind zudem der Meinung, dass die Wertigkeit auch hier nicht immer adäquat abgebildet ist und punktuell deutlich höher liegt, so z.B. im Bereich extensiv genutzter Kleingartenflächen.

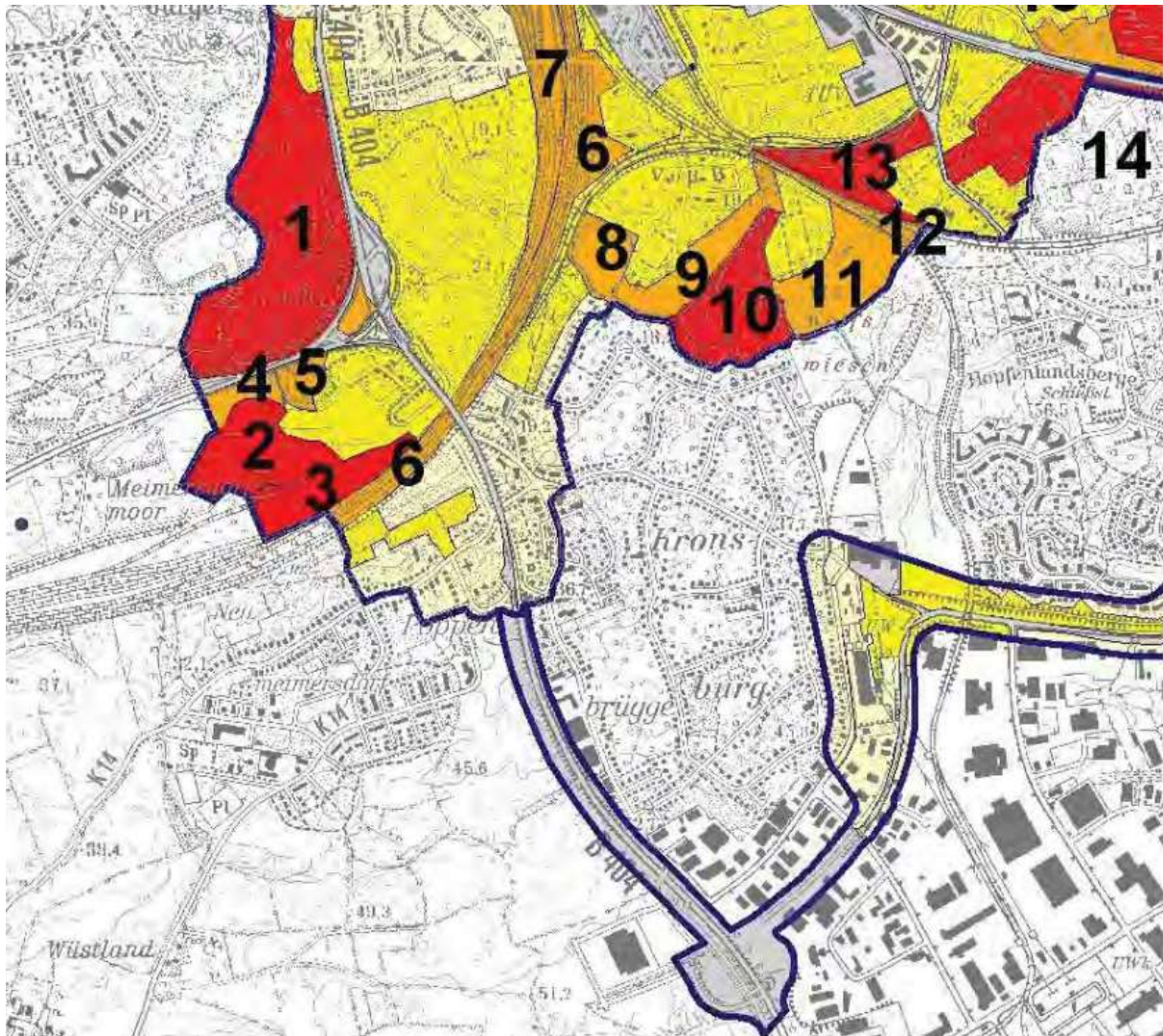


Abbildung 8-9: Bewertung der faunistischen Funktionsräume

(rot = sehr hohe Bedeutung, orange = hohe Bedeutung, gelb = mittlere Bedeutung, grau = geringe Bedeutung)

S. 30 Bewertung der Fauna

Zusätzlich würden die im Lärmaktionsplan der Stadt Kiel als „Ruhige Gebiete“ eingestuft gepl. LSG "Kronsburger Gehege", gepl. LSG "Vieburger Gehölz, Meimersdorfer Moor und Umgebung" durch zusätzliche Lärmemissionen ihre Einstufung verlieren und damit in der sowieso stark lärmbelasteten Stadt weitere Ruheräume verloren gehen. (s. o. Abb. 8.9 links der 2 und im Bereich 9,10,11).

Südspange bietet keine Vorteile

Die von der Stadt Kiel in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie (die keine Variante mit 6-spurigem Ausbau der B76 östlich des Barkauer Kreuzes beinhaltet) kommt in ihrem Fazit zu keiner Empfehlung, also bevorzugt nicht die Varianten mit Südspange (Planfall 1, 2 Nord und Süd):

Die finale Bewertung aller Planfälle ergibt jeweils eine befriedigende Zielerreichung. Schwankungen in der Bewertung und der Rahmen der in dieser Planungsphase erforderlichen Abschätzungen lassen somit keine signifikanten Unterschiede erkennen und somit nicht die Wahl eines Planfalls / einer Variante zu. Alle Planfälle sind bauwürdig. Die Planfälle unterscheiden sich nicht in der Gesamtbewertung. (S.150)

Tabellarisch sieht das so aus: (S.149)

Hauptkriterien/ Zielerreichung	Wichtung	Planfall 0+	Planfall 1	Planfall 2 Nord	Planfall 2 Süd	Planfall 3
Umwelt	0,35	+	-	-	-	0
Städtebau	0,2	0	-	0	0	-
Verkehr	0,45	0	+	+	+	0
Finale Bewertung (nach Rundung)		0	0	0	0	0
Reihung Final		Gleichbewertung da kein Planfall signifikant besser bewertet werden kann				

Tabelle 13-1: Gesamtbewertung Variantenvergleich (siehe auch Anlage: Variantenvergleich)

Fazit:

Die Verkehrsprobleme Kiels bedingt durch die Lage an der Förde mit enger Bebauung, Häfen und strahlenförmig zur Förde verlaufenden, bestehenden Straßen werden durch den Bau der Südspange in keiner Weise gelöst; in manchen nachgestellten Straßenabschnitten mit unmittelbarer Wohnbebauung (Ostring) würde es bei der Verwirklichung des Projekts sogar zu einer Verkehrszunahme mit entsprechender Lärmbelastigung kommen. Das neben dem Lärm vorrangige Problem der Stickoxidbelastung mit Werten deutlich über dem EU-Grenzwert wird nicht angegangen. Die Südspange ist in engem Zusammenhang mit dem A21-Anschluss in Kiel zu sehen, für den eine aktuelle Machbarkeitsstudie vorliegt. Diese prognostiziert Verkehrszunahmen von bis zu 25% in hoch belasteten Straßenabschnitten, die durch die Südspange nicht entlastet werden.

Der BUND fordert daher den Verzicht auf die Südspange, stattdessen die Erstellung eines alternativen Verkehrskonzeptes für die gesamte Stadt mit Bevorzugung der Schiene für den Schwertransport aufgrund der speziellen geographischen Lage. Entsprechende Schienenverbindungen zu den Fährhäfen sind vorhanden und genutzt (Göteborg), teilweise

liegen Schienen (Oslo) bzw. sind in Planung (12) (Baltikum). Entsprechende Bemühungen der letzten Jahre zum Ausbau des Schienentransports von LKW-Ladungen verlaufen so erfolgreich, dass die entsprechenden EU-Fördermittel eingestellt werden konnten (13). Diese nachhaltige, erfolgsversprechende Entwicklung darf nicht durch den Bau der Südspange konterkariert werden. Für den Individualverkehr muss ein Lösungspaket aus Schiene, ausgebautem ÖPNV und guter Radwegestruktur mit Radschnellwegen aus dem südlichen Stadtbereich entwickelt werden.

Dieses alternative Verkehrskonzept ist auch aus Gründen des Klimaschutzes dringend erforderlich. Mit einer Verkehrszunahme entsprechend der Prognosen sind die Klimaschutzziele von Paris sonst nicht zu erreichen. Dass die Hoffnung auf technische Lösungen nicht angebracht ist, zeigen die Erfahrungen des Messpunktes Bahnhofstraße (s.o.) in Bezug auf Lösungen zur Stickstoffreduzierung sowie die aktuellen Skandale um verfälschte Schadstoffmessungen der Automobilkonzerne. Nur durch ein solches Verkehrskonzept wären zudem auch die folgenden Ziele des BVWP 2030 erreichbar: Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen, Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft, Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation.

Als kleine Lösung bis zum Greifen der o. g. Maßnahmen halten wir den 6-spurigen Ausbau der B76 östlich des Barkauer Kreuzes für sinnvoll und machbar. Als einzige Lösung für den schon jetzt über die Maßen belasteten Straßenabschnitt westlich des Barkauer Kreuzes sehen wir eine Untertunnelung. Als Anschluß der A21 kommt nur die 0+-Variante in Frage, jedoch aufgrund der massiven Auswirkungen auf den ÖPNV/Fuß/Radverkehr sowie die Natur an den Bahngleisen nur ausgebaut bis zu einem Punkt, der vor dem Karlsruher Kreisel liegt, so dass der Bereich Karlsburg weiterhin für den ÖPNV/Radverkehr zugänglich ist.

Quellen:

(1) https://www.kiel.de/leben/umwelt/laerm/Kiel2013_Laermaktionsplan-Kiel-2013_Beschlussfassung_incl_Karten.pdf

(2) <http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/luftqualitaet/Messstationen/KielTHRing.html>

(3) <http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/luftqualitaet/Messstationen/KielBahnhofstr.html;jsessionid=B1BA3C8168A69525D3162F0E9AF7FBBA>

(4) https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/358/dokumente/no2_2014_0.pdf

(5) https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/luftqualitaet/luftreinhalteplaene/Anlage_Mit_KI_2011.pdf?_blob=publicationFile&v=2

(6) Anhang der Drucksache 0277/2016 der Bauausschussitzung vom 14.4.16. Diese findet sich auch hier http://kg-kiel.bund.net/fileadmin/bundgruppen/bcmskgkiel/pdfs/Anlage-1-A_21_Kiel_Erlaeuterungsbericht_2016-0.pdf

(7) <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-aus-Kiel/Dicke-Luft-in-der-Stadt-Kiel>

- (8) <http://www.portofkiel.com/statistik.html>
- (9) http://www.portofkiel.com/Linienverbindungen_Cargo.html
- (10) <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-Wirtschaft/Aktuelle-Nachrichten-Wirtschaft/Ukraine-Krise-DFDS-duennt-Faehrverkehr-nach-St.-Petersburg-und-Ust-Luga-aus>
- (11) <http://www.thb.info/rubriken/single-view/news/kieler-seehafen-mit-deutlichem-minus.html>
- (12) <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-aus-Kiel/Seehafen-Kiel-schlaegt-2013-mehr-als-6-3-Millionen-Tonnen-um-Geschaeftsfuehrer-Dirk-Claus-stellt-Bilanz-vor>
- (13) <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-Wirtschaft/Aktuelle-Nachrichten-Wirtschaft/Zug-nach-Verona-Von-der-Ostsee-direkt-ueber-die-Alpen>

Kiel, 29. April 2016

(Ulrike Hunold, BUND-Landesverband Schleswig-Holstein)