

Niklas Hielscher  
Alte Lübecker Chaussee 34  
24113 Kiel  
0431-642982  
[nikihiel@gmx.de](mailto:nikihiel@gmx.de)

An das  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat G12  
Invalidenstraße 44  
D – 10115 Berlin  
Stichwort "BVWP 2030"

Kiel, den 28.4.16

**Stellungnahme zum Entwurf BVWP2030, insbesondere B202-G20-SH B 202  
„Südspange Kiel“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 sind Ziele formuliert worden, die mit Hilfe des Planes erreicht werden sollen.

Zu den genannten übergeordneten bzw. abgeleiteten Zielen gehören u.a.

- Begrenzung von der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft
- Reduktion von Emissionen
- Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten, insbesondere Lärmreduktion
- Ermöglichung der Mobilität im Personenverkehr

Die vorliegende Projektinfo zum Projekt „Südspange Kiel“, die unter <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B202-G20-SH/B202-G20-SH.html> einsehbar ist, widerspricht diesen Zielsetzungen des BVWP2030 teilweise eklatant.

Auch sind mögliche Alternativen, die bereits seitens der Landeshauptstadt Kiel als machbar eingeschätzt wurden, anscheinend nicht in die Betrachtung eingeflossen. Auch weitere mögliche Alternativen, die sich z.B. aus der Engpassanalyse bzw. Kapazitätsreserven (insbesondere Schiene) ableiten könnten, wurden nicht benannt.

Die Projektbewertung, insbesondere was das Kosten-Nutzen-Verhältnis von 4,1 oder die angeblich „geringe“ Umweltbetroffenheit angeht, erscheint hierbei entweder als zumindest zweifelhaft oder sogar gänzlich falsch.

Deswegen lehne ich die vorgelegte Planung zur „Südspange Gaarden“ ab und fordere, das Projekt aus dem „vordringlichen Bedarf“ des BVWP2030 zu streichen. Stattdessen sollte ein nachhaltiges Verkehrskonzept unter Einbeziehung des bereits auf den Weg gebrachten „Mobilitätskonzeptes“ der Landeshauptstadt Kiel für den Großraum Kiel erarbeitet werden, das Zielsetzung und Sinn des BVWP2030 gerecht wird.

**Die Kritik im Einzelnen:**

## **A. Auswirkungen auf Mensch und Umwelt**

Laut Projektinfo würde das Neubauprojekt durch „geschlossenes Siedlungsgebiet“ verlaufen. Diese Einschätzung ist ganz offensichtlich falsch.

Bei den Flächen, die für dieses Projekt in Anspruch genommen würden, handelt es sich nahezu ausschließlich um Flächen mit hoher Biodiversität und Erholungscharakter, die Bestandteil des historischen „Grüngürtels“ der Stadt Kiel sind.

### **1. Artenschutz vs. Flächenverbrauch**

In den betroffenen Kleingartengebieten, die sich durch teilweise naturnahe Bewirtschaftung, aber auch kleinteilige Bracheflächen auszeichnen, sind entsprechend auch geschützte Tierarten wie Fledermäuse, Greifvogelarten oder Kreuzottern zu finden. Bei einer vergleichbaren, sogar intensiver bewirtschafteten Fläche innerhalb des historischen „Grüngürtels“ der Stadt Kiel wurden im Zusammenhang mit einem Bauprojekt jeweils mindestens 8 Fledermausarten und 59 Brutvogelarten nachgewiesen, was Kompensationsmaßnahmen notwendig machte (vgl. Drucksache – 1055/2015 Ratsinfo LH Kiel)

### **2. Erholung vs. Lärm**

Die betroffenen Gebiete haben nicht nur im Rahmen kleingärtnerischer Nutzung einen hohen Erholungswert, sondern auch als öffentlich zugängliche Erholungsbereiche für die städtische Bevölkerung und im Rahmen des Tourismus.

Dies drückt sich auch darin aus, dass bereits im Jahr 2005 die Kieler Ratsversammlung den Ausbau des sog. Grünzuges „Hörn-Eidertal“ mit einem „Grünen Weg in die Stadt“ beschloss, was zu einem direkten Konflikt zu der geplanten Trasse führen würde. (vgl. Drucksache - 0890/2005 Ratsinfo LH Kiel). Im Rahmen eines Kleingartenkonzeptes, das derzeit von der Landeshauptstadt Kiel erarbeitet wird, wird für den Bereich der westlichen „Südspange“ sogar die Einrichtung eines „Kleingartenpark am Hörn-Eidertal-Wanderweg“ als Maßnahme vorgeschlagen. (vgl. [http://www.kiel.de/leben/stadtentwicklung/kleingarten/\\_konzepte\\_beschluesse/160406\\_A0\\_Entwicklungskonzept\\_20000.pdf](http://www.kiel.de/leben/stadtentwicklung/kleingarten/_konzepte_beschluesse/160406_A0_Entwicklungskonzept_20000.pdf)).

Entgegen der Zielsetzung des BVWP2030, Lärm zu reduzieren, würden durch die „Südspange“ Erholungs-Bereiche, die heute noch relativ ruhig sind wie das Kronsburger Gehege oder weite Bereiche der Kleingartengebiete, viel stärker von Lärm betroffen sein.

(vgl. [https://www.kiel.de/leben/umwelt/laerm/Kiel2013\\_Laermaktionsplan-Kiel-2013\\_Beschlussfassung\\_incl\\_Karten.pdf](https://www.kiel.de/leben/umwelt/laerm/Kiel2013_Laermaktionsplan-Kiel-2013_Beschlussfassung_incl_Karten.pdf))

Zudem würde der Rad- und Fußverkehr durch die komplizierten Anbindungen am Karlsburger Kreuz und B76 nahe Bad Segeberger Landstraße zusätzlich erschwert werden.

Dies alles ist umso gravierender, weil diese Kleingarten- und Erholungsbereiche insbesondere von stark von Verkehrslärm betroffenen Bürgerinnen und Bürgern aus Mietshäusern im Bereich Theodor-Heuss-Ring, Alte Lübecker Chaussee oder Ostring genutzt werden.

In Bezug auf den Theodor-Heuss-Ring zwischen Barkauer Kreuz und Waldwiesenkreisel, wo eine Reduktion der im bundesweiten Vergleich extrem hohen Lärm- und Schadstoffwerte im Sinne der BVWP2030 Zielsetzungen am dringendsten wäre, ist das Projekt „Südspange“ hingegen völlig wirkungslos.

### **3. Klimaschutz vs. erhöhtem Verkehrsaufkommen**

Die vorgeschlagene „Südspange“ führt zu keinerlei Reduktion des Verkehrs. Im Gegenteil würden etwaige Bemühungen, auch im Sinne des Klimaschutzes öffentlichen Nahverkehr oder umweltfreundliche Verkehrsmittel wie das Fahrrad zu fördern, konterkariert. Im Falle der „Südspange“ ist damit zu rechnen, dass Pendler zu/vom Gewerbegebiet Wellsee oder dem Neubaugebiet Neumeimersdorf in/von Richtung B76/B202 eher das Auto nutzen werden, wenn hier eine schnelle Straßenverbindung vorhanden ist. Es würde zusätzlicher Verkehr generiert, den es ohne „Südspange“ nicht gäbe. Somit läuft auch hier dieses Projekt hinsichtlich der Zielsetzung des BVWP2030 nicht nur ins Leere, sondern wirkt sich mutmaßlich sogar kontraproduktiv aus.

## **B. Alternativen**

Der Anmeldung des Projektes zum BVWP2030 lagen laut Projektinfo keine Alternativen vor. Lediglich die sog. „Nullvariante“ wird dort erwähnt, die aber keine Alternative darstellen würde. Somit wird die „Südspange“ als einzige Möglichkeit der Anbindung der A21 an die Landeshauptstadt Kiel dargestellt.

Dies ist offensichtlich eine falsche Entscheidungsgrundlage, da es sowohl bereits untersuchte, als auch weitere mögliche Alternativszenarien gibt.

### **1. Untersuchte und machbare Alternativen zur „Südspange“**

In einer von der Landeshauptstadt Kiel beauftragten Machbarkeitsstudie vom März 2016 werden insgesamt vier Planfälle zur Anbindung der A21 in Kiel detailliert untersucht. Zwei der untersuchten Varianten verzichten auf den Bau einer „Südspange“, nämlich die „Null+“-Variante sowie die Ertüchtigung des Wellseedamms als Eckverbindung der A21 zum Ostufer.

Unter Berücksichtigung und Gewichtung von ökologischen, städtebaulichen und verkehrlichen Kriterien wurde dabei kein Planfall als signifikant besser bewertet. (vgl. Drucksache - 0277/2016, Anlage 1, S.149, Ratsinfo LH Kiel)

### **2. Weitere Alternativen**

#### **a. NABU / BUND: Ertüchtigungsmaßnahmen**

In einer Pressemitteilung vom 20.4.16 schlagen die Naturschutzverbände NABU und BUND Ertüchtigungsmaßnahmen im Bereich Theodor-Heuss-Ring bzw. Ostring in Form von Untertunnelungen/Deckelungen vor, die auch Anwohner von Lärm entlasten würden. Mittelfristig wird u.a. eine schienengestützte Anbindung des Nahverkehrs im Kieler Süden ins Gespräch gebracht. (siehe: [http://kg-kiel.bund.net/themen\\_und\\_projekte/stadtplanung/bund\\_und\\_nabu\\_fordern\\_tunneloesung/](http://kg-kiel.bund.net/themen_und_projekte/stadtplanung/bund_und_nabu_fordern_tunneloesung/))

#### **b. Langfristige Verkehrsentlastung mittels ÖPV und Schiene**

Im Zuge des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV2013“ der TU Dresden wurde auch der Großraum Kiel hinsichtlich des Anteils der verschiedenen Verkehrsmittel untersucht. Hierbei ergab sich bei den am 1.3.2016 berechneten Zahlen für Kiel sowohl im Binnenverkehr bzw. auch bei allen Wegen ein im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe niedriger Anteil des ÖPV (16% bzw. 13,1%). (vgl. <https://tu->

[dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013\\_Staedtevergleich.pdf](http://dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013_Staedtevergleich.pdf), Tabellen 13b/14b).

Es liegt auf der Hand, dass hier ein Potenzial für die Entlastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur vorhanden ist, das bisher nicht optimal ausgeschöpft wurde.

Bereits im Zuge der Vorplanung zu einer Stadtregionalbahn wurde einem schienengebundenen ÖPNV-System 2007 ein Kosten-Nutzen-Faktor im Rahmen einer standardisierten Bewertung von 2,1 genannt. Nach dem Aus für die ursprünglichen Pläne wurde Anfang 2016 von der Kieler Ratsversammlung die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel beschlossen. Ausdrücklich soll dabei auch die Machbarkeit einer Stadtbahn geprüft werden. (vgl. Drucksache - 0023/2016, Ratsinfo LH Kiel)

Hinsichtlich der Verkehrsentslastung im Kieler Süden wäre auch eine Einbeziehung des vorhandenen Industriegleises in das Gewerbegebiet Wellsee zu prüfen.

Im Entwurf des BVWP2030 werden bei der Engpassanalyse des Schienenverkehrs die Streckenauslastungen des Bezugsnetzes sowie des Zielnetzes auch im östlichen Schleswig-Holstein dargestellt. Dabei zeigt sich, dass hier bei Auslastungen bei meist unter 85% jeweils Kapazitätsreserven vorhanden sind.

Möglicherweise bereits 2018 wird laut Aussage von Landesverkehrsminister Reinhard Meyer die Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand reaktiviert. Hier würde ganz direkt Individualverkehr vom überlasteten Ostring auf die Schiene verlagert, da diese Strecke einen hohen Anreiz für Pendler und Urlauber im Bereich Probstei bietet, den ÖPNV zu nutzen. (vgl. <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-aus-Ploen/Gruenes-Licht-fuer-Hein-Schoenberg>).

In Bezug auf den Schwerverkehr zum Ostuferhafen ist auch hier die vorhandene Schienenanbindung zur Entlastung des Straßenverkehrs zu nennen, so wie dies bereits am Schwedenkai (Göteborgfähre) erfolgreich praktiziert wird. So wurden dort lt. Pressemeldung vom 21.4.16 im Jahr 2015 28000 Einheiten, vornehmlich 25-Tonnen-Trailer, auf die Schiene gebracht. (vgl. <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-Wirtschaft/Aktuelle-Nachrichten-Wirtschaft/Zug-nach-Verona-Von-der-Ostsee-direkt-ueber-die-Alpen>)

All dies zeigt, dass die Verwirklichung der Ziele des BVWP2030 in Bezug auf Mobilität im Personenverkehr und Sicherheit der Güterversorgung auch nachhaltiger im Sinne des BVWP2030 möglich ist als bei der vorliegenden Neubau-Planung der „Südspange“, und zwar unter Nutzung und Ausbau vorhandener Infrastruktur bei einer Minimierung negativer Effekte für Mensch und Umwelt.

## **C. Fehlerhafte Kosten-Nutzen-Beurteilung**

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurden die Investitionskosten des Bundes für die „Südspange“ mit 17,9Mio. Euro beziffert. Im BVWP Entwurf für 2030 werden diese auf 28,4 Mio Euro beziffert (Barwert), und diese Zahl wird auch als Grundlage für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 4,1 genommen.

Wie bereits ausgeführt, ist die Einschätzung, dass die geplante Maßnahme durch „geschlossenes Siedlungsgebiet“ führe, falsch. Es handelt sich um ökologisch wertvolle Flächen. Demzufolge ist anzunehmen, dass in die Berechnung überhaupt keine Kosten für nötige Ausgleichsflächen einbezogen wurden und diese somit fehlerhaft ist.

Auch ist davon auszugehen, dass durch die falsche Einordnung als „geschlossenes Siedlungsgebiet“

noch nicht Entschädigungszahlungen nach §11 Bundeskleingartengesetz in die Berechnung eingeflossen sind.

Der größte Nutzen würde laut Projektinfo aus dem Reisezeitgewinn gezogen (73,3 Mio Euro). Dieses ist unter Berücksichtigung der detaillierten Machbarkeitsstudie im Auftrag der Landeshauptstadt Kiel und der räumlichen Gegebenheiten anzuzweifeln.

So beschreibt die Machbarkeitsstudie, dass zwar Entlastungseffekte des Theodor-Heuss-Ring zwischen Barkauer Kreuz und Anschluss der Südspange an die B76 rechnerisch vorhanden wären, aber: *„der Großteil der Leistungsfähigkeitsdefizite wird dadurch jedoch nicht vollständig behoben.“* (Drucksache - 0277/2016, Anlage 1, S.131, Ratsinfo LH Kiel)

Des weiteren ergibt sich aus den Verkehrsprognosen der Studie für die Planfälle unter Einbeziehung der „Südspange“, dass ein großer Teil des Verkehrs von der Südspange auf B76 wieder Richtung Westen fahren würde, um dann auf den Ostring einzubiegen. Auch unter Berücksichtigung, dass die B76 in diesem Abschnitt stark belastet ist und dass dann die Wegstrecke inklusive Schleife an der B76 gegenüber der „Nullvariante“ kaum kürzer ist, ist der im Projektinfo aufgeführte Reisezeitgewinn anzuzweifeln bzw. als signifikant geringer anzusehen.

Als weiterer Faktor auf der Nutzen-Seite wird die Verringerung der Abgasbelastungen mit 2,715 Mio Euro angegeben. Auch dies ist anzuzweifeln, wenn, wie bereits ausgeführt, zusätzlicher Individualverkehr durch Pendler von/zum Kieler Süden generiert würde, namentlich aus dem wachsenden Stadtteil Neumeimersdorf und zum größten Gewerbegebiet der Stadt Kiel, dem Gewerbegebiet Wellsee.

Mit freundlichen Grüßen  
Niklas Hielscher