

Stellungnahme der AG Mobilität im Klimaforum der Stadt Rendsburg
im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf der Neuaufstellung des **Regionalplans für den Planungsraum II**
des Landes Schleswig-Holstein

Ansprechpartnerin dieser Einwendung: Berit Schmulke als Mitglied der AG Mobilität.

Die Arbeitsgruppe AG Mobilität ist Teil des Rendsburger Klimaforums. Das Klimaforum Rendsburg wurde 2020 per Ratsbeschluss gegründet, um das damalige Ziel der Stadt, 2035 klimaneutral zu werden, weiter voranzutragen. Das Klimaforum kommt mindestens vier Mal im Jahr zusammen und trifft sich zum fachlichen Austausch. Unter der Leitung der Bürgermeisterin erarbeiten hier haupt- und ehrenamtliche Klimaschützer:innen gemeinsam mit der kommunalen Verwaltung neue Ideen für eine nachhaltige Stadtentwicklung und geben wichtige Impulse in die städtischen Gremien.

Weitere Informationen zum Klimaforum Rendsburg sind hier zu finden: <https://www.rendsborg.de/politik-verwaltung/fachbereiche-sachgebiete/nachhaltigkeit-zukunft/klimaschutz>

Die AG Mobilität nimmt wie folgt Stellung:

| Nr. | Bezug (Kapitel, Seite) | Stellungnahme |
|-----|--|--|
| 1 | 5.4, S. 133 (Nahbereich Rendsburg) | <p><i>Bezug</i> Zitat REP: „Darüber hinaus wäre der Bau einer „Umgehung Nord-Ost“ eine sinnvolle Netzergänzung und hätte positive Auswirkungen für den nördlichen Wirtschaftsraum Rendsburg.“</p> <p><i>Änderungsvorschlag</i> Der Satz ist zu streichen.</p> <p><i>Begründung</i> a) Der Satz ist an dieser Stelle deplatziert und widerspricht der formalen Dokumentstruktur und dem Transparenzgebot. Die Darstellung von (neuen) Straßenverkehrsvorhaben ist im Kapitel 4.1 (Straßenverkehr) angesiedelt. Weder im Text des Kap. 4.1 noch in der Karte wird ein Neubau einer Nord-Ost-Umgehung dargestellt; vermutlich, weil einem solchen Vorhaben die landesplanerische Priorität und Rechtfertigung fehlt.</p> |

In Kap. 5.4 wird man solche Inhalte wiederum nicht vermuten, da dieses Kapitel unter der Überschrift „Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden“ steht. Da eine Nord-Ost-Umgehung nur als Verlegung der Bundesstraße verstanden werden kann, liegt eine solche Planung aber gerade nicht in der Entscheidungskompetenz der Kommunen.

Es kann so der Eindruck entstehen, dass hier ein Inhalt unabgestimmt eingebaut worden ist, der einer transparenten Diskussion nicht standhalten würde. Dies wäre einer ausgewogenen Regionalplanung unwürdig.

- b) Begründet wird der Vorschlag einer Nord-Ost-Umgehung mit bloßen Behauptungen:
- „sinnvolle Netzergänzung“ – das Straßennetz in Schleswig-Holstein ist schon sehr dicht und in den letzten Jahrzehnten gegenüber den Netzverbindungen der Schienen- und Radwege stets priorisiert worden; ein Bedarf für eine Ergänzung des Straßennetzes erscheint somit fragwürdig. Verfügbare Mittel und Flächen für Netzergänzungen sollten in erster Linie für den Nachholbedarf bei den umweltfreundlicheren und sozialgerechteren Verkehrsträgern (Schiene, Fahrrad, ÖPNV) eingesetzt werden.
 - „positive Auswirkungen für den nördlichen Wirtschaftsraum Rendsburg“ – auch dies ist eine bloße Behauptung, die ohne Begründung oder tiefer gehende Diskussion bleibt. So wird sich auch nicht damit auseinandergesetzt, woraus sich „positive Auswirkungen“ herleiten sollen und welche Art der wirtschaftlichen Entwicklung tatsächlich als „positiv“ im Sinne einer zukunftsfähigen Wirtschaftsregion zu bewerten ist.
- c) Eine Nord-Ost-Umgehung würde in vielerlei Hinsicht zu großen Belastungen führen, ohne dass ein relevanter Nutzen im Hinblick auf die verkehrliche Situation zu erwarten ist: Überlastung von Straßen durch Neubau weiterer Straßen beseitigen zu wollen, wird seit Jahrzehnten als Standardansatz praktiziert, wodurch in der Praxis jedoch zuverlässig nur immer mehr (Straßen-)Verkehr erzeugt wird und die Überlastung dann auf einem höheren Niveau wieder eintritt. Insbesondere ist nicht zu erwarten, dass der Verkehr auf dem innerörtlichen Abschnitt der B 203 in Rendsburg und Büdelsdorf durch eine Nord-Ost-Umgehung in einem Maße reduziert würde, welches einen so massiven Eingriff und die hiermit verbundenen Kosten rechtfertigen würde. Der Verkehr auf diesem Abschnitt setzt sich zu einem erheblichen Anteil aus Ziel- und Quellverkehr der beiden Städte zusammen, der durch eine Nord-Ost-Umgehung nicht reduziert würde. Vielmehr könnte in diesem Segment eine Zunahme erwartet werden, wenn der Verkehr hier wieder zügiger fließen würde und das Auto somit auch innerstädtisch gegenüber dem Fahrrad wieder an Attraktivität gewinnt.

Einem nicht zu erwartenden Entlastungseffekt beim Straßenverkehr steht aber in jedem Fall eine erhebliche Belastung der Schutzgüter menschliche Gesundheit, biologische Vielfalt und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes entgegen.

| | | |
|---|---------------------------------------|--|
| | | <p>Der Raum im Nordosten von Rendsburg/Büdelndorf ist einer der wenigen noch siedlungsnah verbliebenen relativ unzerschnittenen und unzersiedelten Landschaftsräume, der von Ruhe und einer vielfältigen Wiesen- und Heckenlandschaft geprägt ist. Er stellt aus diesem Grund auch eine attraktive Verbindung für den Radverkehr zwischen dem Stadtgebiet und den Naherholungsgebieten am Bistensee und den Hüttener Bergen dar.</p> <p>Zu einer Entlastung der Verkehrssituation im Raum nördliches Rendsburg/Büdelndorf sind andere Maßnahmen zu ergreifen, welche auch die Belange des Klimaschutzes, der Umwelt und insbesondere der menschlichen Gesundheit fördern, anstatt diesen Zielen zu schaden. Zu diesem Zweck wird vom kommunalen Zusammenschluss des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg gerade die Neuaufstellung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) vorbereitet. Im Leistungsprogramm zur Ausschreibung des MEP heißt es hierzu: „Bei der Erstellung des MEP setzt sich die Region für eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individual- und Güterverkehrs ein.“ /1/</p> <p><i>Quellen:</i> /1/ Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg – Leistungsbeschreibung, 2023, S. 4</p> |
| 2 | 5.4, S. 133 (Nahbereich Rendsburg) | <p><i>Bezug</i> Zitat REP: „Außerdem ist das Erfordernis eines vier streifigen Ausbaus der Bundesstraße 202 (Verlängerung der Bundesauto-bahn 210) bis zur Bundesstraße 77 zu prüfen.“</p> <p><i>Änderungsvorschlag</i> Der Satz ist zu streichen.</p> <p><i>Begründung</i> a) Siehe Begründung zu Nr. 1 oben (a) b) Auch diesem Vorschlag mangelt es an einer Begründung, womit er willkürlich erscheint. c) Ein vierspuriger Ausbau der B 202 stellt eine Belastung für die hier direkt angrenzenden Wohngebiete dar (Lärm, Schadstoffimmissionen). Ein Ausbau bedeutet auch weiteren Flächenverbrauch (Konflikt mit dem Landesziel, Flächenverbrauch zu reduzieren), Versiegelung sowie Eingriffe in Privatgrundstücke. Einem hohen Verkehrsaufkommen sollte im Hinblick auf die dringend gebotene Mobilitätswende nicht mit Ausbau von Straßen, sondern mit Push- und Pull-Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf umwelt- und sozialgerechtere Verkehrsformen (Schiene, ÖPNV etc.) begegnet werden.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| 3 | 5.4, S. 133 (Nahbereich Rendsburg) | <p><i>Bezug</i> Zitat REP: „Regionale Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung sind die interkommunalen Gewerbegebiete Rendsburg Port-Süd und Borgstedtfelde. Beide Gewerbegebiete sind aufgrund ihres Flächenangebotes und der verkehrsgünstigen Lage unter anderem zur Landesentwicklungsachse Bundesautobahn 7 besonders für flächen- und verkehrsintensives Gewerbe geeignet (siehe auch Kapitel 3.5).“</p> <hr/> <p><i>Änderungsvorschlag</i> Der letzte Satz ist zu streichen.</p> <hr/> <p><i>Begründung</i> Der Ansatz, verkehrsintensives Gewerbe an Autobahnanschlüssen zu orientieren, läuft den Bemühungen um eine Senkung der CO₂-Emissionen und der Belastungen durch den Güterverkehr insgesamt zuwider. Der Straßengüterverkehr ist in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen: "Die Fahrleistung der Lkw ist zwischen 1995 und 2021 von 47,8 Milliarden Kilometer auf 64,3 Milliarden Kilometer um 34,5 % gestiegen." /2/. Damit einhergehend sind auch die CO₂-Emissionen des Straßengüterverkehrs in den letzten Jahren stark gestiegen (im gleichen Betrachtungszeitraum um 23 %, /2/). Mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele darf diese Entwicklung nicht so weiter gehen. Dies bedeutet auch, dass der Umfang des Güterverkehrs insgesamt gesenkt werden muss (Siehe hierzu z.B. /3/). Um für den weiterhin erforderlichen Güterverkehr die notwendige Energie klimaneutral bereitzustellen, muss insbesondere für den überregionalen Transport zukünftig die Schiene die erste Wahl sein, nicht Autobahnen. Siehe hierzu auch unten Nr. 4, Begründung a). Im Leistungsprogramm zur Ausschreibung des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) heißt es hierzu: „Bei der Erstellung des MEP setzt sich die Region für eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individual- und Güterverkehrs ein.“ /1, oben/</p> <p><i>Quellen:</i> /2/ https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#strassenguterverkehr /3/ "Klimaneutrale Produktion und nachhaltiger Konsum müssen Hand in Hand gehen: Lange und gemeinsame Produktnutzung, Wiederverwendung und Aufarbeitung mindern den Bedarf an Produkten;...", aus: acatech/Leopoldina/Akademienunion (Hrsg.): Wie wird Deutschland klimaneutral? Handlungsoptionen für Technologieumbau, Verbrauchsreduktion und Kohlenstoffmanagement (Schriftenreihe zur wissenschaftsbasierten Politikberatung), 2023, S. 13</p> |
|---|--|--|

| | | |
|---|---|--|
| 4 | 4.5, S. 90 (Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen, 1 G) | <p><i>Bezug</i> Zitat REP: „Die Leistungsfähigkeit [...] des überregional bedeutsamen Schwerlasthafens Osterröfnfeld soll verbessert und die Anbindungen der Häfen durch eine leistungsfähige Infrastruktur gesichert werden.“</p> <p><i>Änderungsvorschlag</i> Es ist nach o.g. Satz folgender Satz zu ergänzen: „Hierzu soll vorrangig eine Anbindung der Häfen an das Schienennetz für den Güterverkehr geschaffen bzw. wiederhergestellt werden.“</p> <p><i>Begründung</i></p> <p>a) Um die Klimaziele im Verkehrssektor (Klimaschutzgesetz) sowie die Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzübereinkommen einzuhalten, ist es unabdingbar, den Güterverkehr, insbesondere im überregionalen Verkehr, weitestgehend auf die Schiene zu verlagern. Dies bietet nicht nur ein stärkeres Potenzial, die für den Transport benötigte Energie klimaneutral durch Strom aus erneuerbaren Quellen bereit zu stellen. Darüberhinaus reduziert sich bei schienengebundenem Güterverkehr auch die Menge der für den Transport benötigten Energie auf ein Sechstel gegenüber der bei Transport mit Lkw eingesetzten Energie (Rollwiderstand Luftbereifung gegenüber Schiene). Gerade die in Häfen umgeschlagenen Güter werden vom bzw. zum Hafen über eine längere Strecke transportiert und gehören damit zu den besonders für den Schienentransport prädestinierten Gütern.</p> <p>b) Eine direkte Umschlagmöglichkeit Schiff/Schiene stellt einen Wettbewerbsvorteil für die Häfen, aber auch für die Unternehmen, welche die Häfen für ihre Transporte nutzen, dar. Der schienengebundene Gütertransport wird mit tendenziell steigenden Preisen für Kraftstoffe eine zunehmende Bedeutung für die wirtschaftliche Abwicklung der Transportlogistik bekommen. Auch die aus den Klimaschutzverpflichtungen des Bundes zu erwartenden regulatorischen Vorgaben, CO₂-Bepreisung u.a. werden die Kosten des Lkw-Transports steigen lassen. Gleichzeitig entwickeln auch immer mehr Unternehmen eigene Ziele für ein zukünftig klimaneutrales Wirtschaften. Auch hier kommt dem Umstieg auf Schienentransport zunehmende Bedeutung zu (so wird z.B. vom Lebensmittelhersteller PPURA GmbH bereits auf der Verpackung seiner Teigwarenprodukte mit dem Warentransport per Schiene geworben /3/). Auch für die Schwerlasttransporte ist der Schienenverkehr i.d.R. prädestiniert, so dass eine gute Schienenanbindung für die Schwerlasthäfen einen Standortvorteil bedeutet.</p> <p><i>Quellen:</i> /3/ https://ppura.bio/ueber-uns/</p> |
|---|---|--|

| | | |
|---|--|--|
| 5 | 4.5, S. 92 (Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen, Begründung B zu 1) | <p><i>Bezug</i> Schwerlasthafen Osterrönfeld, Zitat REP: „Durch seine Lage im Schnittpunkt von NOK, Bundesautobahn 7 und verschiedener Bundesstraßen sowie durch die Verbindung mit dem gegenüberliegenden Kreishafen in Rendsburg ist er [...].“</p> <p><i>Änderungsvorschlag</i> Nach „... Bundesstraßen“ sollte eingefügt werden: „[...], der Lage in unmittelbarer Nähe eines wichtigen überregionalen Schienenweges über den Nord-Ostsee-Kanal [...]“</p> <p><i>Begründung</i> Im Sinne der unter Nr. 4 oben angeregten Ergänzung der Schienenanbindung der Schwerlasthäfen sollte für den Hafen Osterrönfeld die räumliche Nähe zu der vorhandenen Schienenverbindung Flensburg – Hamburg bzw. Kiel mit einer der wenigen Eisenbahnquerungen des Nord-Ostsee-Kanals nicht unerwähnt bleiben. Gerade diese Lage bietet großes Potenzial für die Ansiedlung (oder Bindung) von Unternehmen, die den Schienenverkehr in ihr Logistikkonzept integriert haben oder dies planen. Als Beispiel sei die bereits am Hafen angesiedelte Firma Max Bögl genannt.</p> |
| 6 | 4.5, S. 90 (Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen, 1 G) | <p><i>Bezug</i> Zitat REP: „Der überregional bedeutsame Kreishafen Rendsburg soll im Bestand erhalten und gegebenenfalls an sich ändernde Bedarfe angepasst werden.“</p> <p><i>Änderungsvorschlag</i> Nach diesem Satz Ergänzung des Satzes „Für eine nachhaltige Entwicklung der Region und des Kreishafens Rendsburg ist die Schienenanbindung vom Hafen zu der vorhandenen Eisenbahnlinie Flensburg – Hamburg und Rendsburg – Kiel wieder herzustellen.“</p> <p><i>Begründung</i> Der Kreishafen bietet mit seinen Verlademöglichkeiten und Krankapazitäten, sowie seiner Lage am Nord-Ostsee-Kanal ein großes Potenzial, das auszuschöpfen ist. Weiterhin sind Ladegleise im direkten Umfeld zu schaffen. Hier sollen Container- und der Kombinierte Ladungsverkehr (KLV) auf die Schiene gebracht werden. Auch ist der zukünftige abfallwirtschaftliche Transport von Müllcontainern und Wertstoffen wie u.a Metalle und Altpapier zu berücksichtigen. Weiterhin weisen wir auf den nicht unerheblichen Verkehr von Holz, Dünger, Baustoffen und Steinmehlen hin, die derzeit in Neumünster oder Jübeck umgeschlagen werden, aber für die Rendsburger Region bestimmt sind. Wegen der geringen Ladegleislänge in Jübeck sind die Verkehre z.T. nur mit erhöhten Aufwand durchführbar. Durch die Wiederherstellung einer Schienenanbindung des Hafens lassen sich somit wirtschaftliche Vorteile für Region und Unternehmen mit den positiven Effekten der Einsparung von Energie, CO₂- und Schadstoffemissionen verbinden.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| 7 | 4.5, S. 92 (Schiffsverkehr, Häfen und Wasserstraßen, Begründung B zu 1) | <i>Bezug</i> Zitat REP: „Der Kreishafen Rendsburg nimmt überregionale und regionale Verkehrs- und Wirtschaftsfunktionen wahr. Er soll in die weitere Entwicklung des Verkehrs auf dem NOK, der Bundesautobahn 7 und der Eisenbahnlinie Flensburg–Hamburg einbezogen werden.“ |
| | | <i>Änderungsvorschlag</i> Der Satzteil „der Bundesautobahn 7“ ist zu streichen. |
| | | <i>Begründung</i> Im Sinne der erforderlichen, am Klimaschutz und der Knappheit der Ressourcen ausgerichteten Transformation des Güterverkehrs wird zukünftig insbesondere dem Schienen- und Wassertransport von Gütern Bedeutung zukommen. Der Güterverkehr über die Bundesautobahn wird sicherlich nicht entfallen, es kann aber kein sinnvolles Ziel sein, diesen in Verbindung mit dem Kreishafen „weiter zu entwickeln“. Insbesondere für den Kreishafen Rendsburg, der nicht unmittelbar an der BAB 7 liegt, bietet sich die BAB 7 gerade nicht als zu bevorzugende Verbindung an: Jeglicher Transport vom Kreishafen zur BAB 7 muss zwangsläufig durch Wohngebiete in Rendsburg und durch Büdelsdorf führen. Dies würde zu mehr Güterverkehr auf der B 203 / Hollerstraße in Büdelsdorf führen, die bereits jetzt ein starkes Verkehrsaufkommen hat. Eine Umleitung des Güterverkehrs über eine (noch nicht vorhandene) Nord-Ost-Umgehung stellt hierfür auch keine Option dar, da dies zu erheblichen Umwegen und damit einer Verlängerung der Transportstrecke und Zunahme der gesundheits- und klimaschädlichen Immissionen führen würde. Für eine nachhaltige Entwicklung des Kreishafens Rendsburg ist daher anzustreben, eine gute Schienenanbindung vom Hafen zu der vorhandenen Eisenbahnlinie Flensburg – Hamburg bzw. Rendsburg – Kiel herzustellen, sowie dann bevorzugt Unternehmen anzusiedeln (bzw. vorhandene dort zu fördern), welche die Logistikkette Schiff – Schiene nutzen. |