

Dr. Petra Ludwig-Sidow · Nien Diek 3b · 22949 Ammersbek

**GSP Gosch & Priewe Ingenieurgesellschaft
Paperberg 4
23843 Bad Oldesloe**

**BUND für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland.**
Landesverband
Schleswig-Holstein e.V.

Bearbeiterin:
Dr. Petra Ludwig-Sidow
petra@sidow.info

Ammersbek, 25.11.21

Stellungnahme zu Bebauungsplanes Nr. 21 Stapelfeld „Alte Landstraße (L222)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken für die Zusendung und nehmen in der frühzeitigen Beteiligungsphase wie folgt Stellung:

Der BUND lehnt die geplante Maßnahme nachdrücklich ab. Sie führt zu Flächenverbrauch und Versiegelung, zu Verlusten von geschützten Biotopen, Bäumen und Boden, zu weiterem Wachstum des motorisierten Verkehrs, zu finanziellen Engpässen für den Ausbau des Schienenverkehrs zur Verlagerung des Warentransportes auf die Schiene und zu steigender Lärmbelastung und Belastung der Luft- und Lebensqualität in Stapelfeld und Braak.

Im Zuge der Klima- und Biodiversitätskrise ist jede Maßnahme, die zu einem mehr an PKW- und LKW-Verkehr führt und dabei auch noch Bäume vernichtet, welche lokal kühlen und CO₂ binden, schädlich für Mensch und Natur. Die beklagte Überlastung in den Spitzenzeiten ist hauptsächlich auf privaten PKW-Verkehr zurückzuführen. Dieser nimmt eher zu, wenn neue Straßen(abschnitte) zu einem besseren Verkehrsfluss führen. Es ist allgemein bekannt, dass mehr Straßenraum für den motorisierten Verkehr mehr Verkehr generiert.

Eine Verflüssigung des Verkehrs bedeutet zudem eine Anhebung des durchschnittlichen Tempos. Ab Tempo 30 aber erhöht sich der Reifen- und Fahrbahnlärm und damit der allgemeine Umgebungslärm für Stapelfeld und Braak. Gerade hier sind die Bewohner aber infolge von Autobahn und Gewerbegebieten bereits sehr lärmbelastet.

Der Bau der neuen Verbrennungsanlagen hat gerade in dem Planbereich zu sehr viel Baum- und Strauchverlust geführt. Der Knick, der für den zusätzlichen Fahrstreifen beseitigt werden müsste, hat daher einen vervielfachten Wert und ist die letzte optische Schranke vor der Müllverbrennungsanlage.

Ein dringender Bedarf für die Maßnahme ist nicht ersichtlich. Das zugrundeliegende Gutachten zeigt: Die Qualitäten reichen von Qualität E "Kapazität erreicht" mit mehrfachem Vorrücken in den Hauptverkehrszeiten (Ostrampe) bis Qualität F "Knotenpunkt ist überlastet" in den Spitzenzeiten (Westrampe).

Die Behauptung in der Begründung, dass es zu gefährlichen Rückstauwirkungen bis auf die Verzögerungsspuren der durchgehenden Autobahn kommt, kann anhand des vorgelegten Gutachtens nicht nachvollzogen werden. Dort heißt es, dass kein "signifikanter Zusammenhang" mit Unfällen gesehen wird.

Die Untersuchungen auf der die Überlastungseinschätzung basiert, sind über fünf Jahre alt, nicht berücksichtigt wurden

- zukünftige Entlastungseffekte durch die Fertigstellung der A20
- die zukünftig verstärkte Gütertransportverlagerung zwischen Hamburg und Fehmarnbelquerung auf die Schiene nach dem Ausbau der S4
- Verringerung der PKW-Dichte durch aktuelle politische Maßnahmen der Stadt Hamburg
- veränderte Verkehrskonzepte und geplante "Mobilitätsangebote als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr" lt. Koalitionsvertrag der neuen Regierungskoalition zum Erreichen des Pariser 1,5-Grad-Ziels
- Einbeziehung des gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen in die Lkw-Maut lt. Koalitionsvertrag der neuen Regierungskoalition zum Erreichen des Pariser 1,5-Grad-Ziels
- Green Deal der EU, der ein Wachstum des Schienengüterverkehrs um 50% bis 2030 und 100 % bis 2050 vorsieht.
- das europäische Weißbuch Verkehr, in dem sechs von zehn Zielen den Schienenverkehr zum Rückgrat des europäischen Warengüterverkehrs machen sollen.

Der LEP SH nennt als wichtiges Handlungsfeld für das Regionalmanagement im Hansebelt entlang der Bundesautobahn 1 "die Entwicklung zu einer Region für innovative Mobilität". Dies meint aber nicht die autozentrierte Mobilität der 1970er Jahre durch weiteren Ausbau von Landstraßen, der dann zukünftige Notwendigkeiten für noch weiteren Ausbau nach sich zieht.

Desweiteren weist der LEP daraufhin, dass die die maximale Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr in der Bundesnachhaltigkeitsstrategie für Schleswig-Holstein bei unter 1,3 Hektar pro Tag liegt, was derzeit noch jedes Jahr überschritten wird.

Die Schaffung von mehr Raum für den motorisierten Verkehr an der L222 ist vor allem den rein ökonomisch orientierten Ansprüchen der Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH geschuldet. Die Natur, die menschliche Gesundheit und die Lebensqualität und damit die Bedürfnisse der Stapelfelder und Braaker Bürger und der jungen Generation in Deutschland haben das Nachsehen. Eine Abwägung der sich hier widersprechenden lokalen und bundesweiten verschiedenwertigen Gemeinwohlaspekte ist dringend notwendig.

Wir bitten um weitere Beteiligung, falls die Planung fortgesetzt wird.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Petra Ludwig-Sidow