

Gemeinsames Positionspapier von BUND, NABU und VCD in Kiel zur Südspange

(alle Zahlenangaben stammen aus der Machbarkeitsstudie zum A21-Anschluss)

Das Barkauer Kreuz ist schon jetzt deutlich überlastet. Etwa die Hälfte des Verkehrs folgt von dort dem Theodor-Heuss-Ring nach Westen, z.Zt mehr als 100.000 Fahrzeuge/24h. Für 2025 wird hier mit einer Verkehrszunahme von +25% gerechnet, da neben der generellen Verkehrszunahme mit einer vermehrten Nutzung der A21 aus Süden statt der A215 gerechnet wird. Für den Verkehr nach Osten wird mit einer Verkehrszunahme von 11% generell gerechnet, sowohl für B76 als auch für den Ostring

Darum kann die Südspange die Erwartungen für eine Verkehrsverbesserung nicht erfüllen:

- Die Südspange hat keinen Einfluß auf den Verkehr auf dem westlichen Theodor-Heuss-Ring. Dort liegt die Stickoxidbelastung der unmittelbaren Anwohner schon jetzt bei **>60µg/m³ Luft**. (Der EU-Grenzwert liegt bei 40 µg/m³ Luft).
- Etwa die Hälfte der rund 30.000 Fahrzeuge auf der Südspange führe wieder nach Westen über die B76 zum Ostring zurück, um weiter in Richtung Ostuferhafen etc zu gelangen. Damit verkürzte sich die Strecke vom Karlsburger Kreisel zum Ostring durch die Südspange nur um ca. 1,2 km
- Die Südspange bringt dem schon jetzt massiv verlärmten Ostring sogar zusätzlich Verkehr: 5750 Fahrzeuge/24h extra.
- Die Verkehrsentlastung zwischen Barkauer Kreuz und Ostring von knapp 20% (der 2025er Verkehrszahlen) findet v. a. an Gewerbegebieten statt
- Eine tatsächliche Entlastung des Ostrings könnte einzig durch Südspange + Ostuferentlassungsstraße erfolgen. Dieser Projekt ist als „weiteres Projekt“ im Bundesverkehrswegeplan klassifiziert, da es aufgrund notwendiger Untertunnelung sehr teuer wäre. Eine Höherstufung (und damit Bau) wäre frühestens in 20 Jahren möglich.

Fazit: Die Südspange kann keines der Probleme am Barkauer Kreuz lösen!

Zudem hätte der Bau der Südspange folgende Nebenwirkungen:

- Doppelte Nachteile für die Bewohner des Ostrings durch vermehrten Lärm und
- Wegfall der Naherholungsgebiete in den Kleingartenanlagen
- Verlärmung der im Lärmaktionsplan als „ruhige Gebiete“ eingestuft geplanten LSG „Kronsbürger Gehege“, „Vieburger Gehölz“, „Meimersdorfer Moor und Umgebung“
- Weitere Versiegelung und Verlust von zusammenhängenden Grünflächen im Kieler Süden

Die Südspange ist für den motorisierten Verkehr nicht alternativlos

- Eine Entlastung der Verkehrssituation am Barkauer Kreuz östlich könnte auch durch einen 6-spurigen Ausbau des Theodor-Heuss-Rings bis Ostring geleistet werden.
- Ein Ausbau des Wellseedamm wäre für die Hälfte der Südspangennutzer ebenso hilfreich

Ein anderes Verkehrskonzept ist notwendig

Aufgrund der geographischen Lage Kiels mit Gewerbe/Arbeitsplätzen an der Förde und seiner daran anschließenden dichten Wohnbebauung wird jeder Straßenneubau in der Peripherie vermehrt Verkehr durch die Wohngebiete hindurch führen. Daher ist ein Umdenken weg vom motorisierten Verkehr dringend notwendig, um in der Zukunft der wachsenden Bevölkerung ein attraktives Wohnumfeld bieten zu können. Dazu sind folgende Schritte notwendig:

- Der Schwerlastverkehr muss zunehmend auf die Schiene verlagert werden. Dieses Konzept verfolgt der Seehafen Kiel schon auf dem Westufer erfolgreich, auf dem Ostufer liegen die Schienen weitestgehend. Der Fährverkehr mit Rußland findet z. Zt. nur sonntags um 24 Uhr statt und ist daher auch jetzt schon ausbaufähig...

- Der ÖPNV muss attraktiver werden: Dazu gehört ein Schnellangebot aus dem Kieler Süden z.B. durch eine Stadtbahnlinie Bahnhof-Wellseedamm auf vorhandenen Gleisen, eine höhere Bustaktung und die Weiternutzung der B404 bis Barkauer Kreuz.
- Den Bau eines Radschnellweges aus dem Kieler Süden
- Die Förderung von Job-Tickets