

PM der BUND Kreisgruppe am 23.8.20: Die Menschen am Ostring brauchen schnelle Entlastung!

Die Verkehrssituation am Ostring ist Folge der fatalen Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte: Man setzte bedingungslos auf Verbrennungsmotoren und Straßenverkehr. Lärm und Luftschadstoffe nagen daher seit vielen Jahren an der Gesundheit der Anwohnerschaft, die vielfach sowieso zu den sozial Benachteiligten gehören. Ulrike Hunold dazu: "Die Menschen am Ostring brauchen schnelle Hilfe und keine Vision für einen höchst ungewissen Bau eines Ostring II in frühestens 20-25 Jahren!"

Die geplante Südspange zwischen B404/A21 und B76 wird alleine zu keinerlei Entlastung des Ostrings führen. Im Gegenteil: Aufgrund der dafür nötigen Anbindung an die B76 ist zumindest während der Bauzeit mit Rückstau in den Ostring zu rechnen. Zudem ist - wie bei jedem neuen Straßenbau - ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu befürchten: Menschen berechnen die akzeptable Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsplatz nach Minuten und nicht nach Kilometern und setzen dabei auf ampelfreie Verbindungen und bestenfalls Autobahnen. Damit erhöht sich der Einzugsbereich einer Stadt durch den Bau eines entsprechenden Straßennetzes.

Der Ostring II steht als Projekt des weiteren Bedarfs im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030. Anders als die Südspange wäre der Ostring II ein sehr teures Projekt, da aufgrund der vorhandenen Bebauung eine streckenweise Untertunnelung nötig wäre. Eine Höherstufung in ein dann umzusetzendes Projekt ist sehr zweifelhaft. Schließlich sehen alle lokal, national und international verabschiedeten Klimaschutzpläne eine deutliche Reduktion der individuell motorisierten Mobilität zur Einsparung der klimaschädlichen Gase vor. Ein 1:1 Ersatz der derzeitigen PKW's und LKW's durch E-Fahrzeuge wird aufgrund fehlender Akzeptanz eines dann nötigerweise massiven Windkraftausbaus bzw. aufgrund der Notwendigkeit von seltenen Erden bei der Nutzung von Sonnenenergie nicht möglich sein. Daher wird es - wie auch im Masterplan Mobilität für die Region Kiel beschrieben - zu einer deutlichen Abnahme des individuell motorisierten Verkehrs kommen. Die dort skizzierte Abnahme entspricht in etwa den Verkehrsminima im Zuge des Corona-Lockdowns. Zu dem Zeitpunkt fuhr weniger als 40% des üblichen Verkehrs - und das vorhandene Straßennetz war überdimensioniert!

Die Kreisgruppe des BUND fordert daher ein Umdenken der Politik zugunsten der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen am Ostufer jetzt:

- Der Ausbau/Fertigstellung von Radwegen auf dem Ostufer ist hierfür ein erster wichtiger Schritt, der in einem klaren und absehbaren Zeithorizont durchgeführt werden wird.
- Die aufgrund der Baustelle im Theodor-Heuss-Ring erhöhte Zuganzahl von Preetz nach Kiel ist beizubehalten.
- Schnellbuslinien einzurichten, die ihren Namen vertragen und auf eigenen Spuren fahren, ist eine weitere, schnell zu verwirklichende Maßnahme.
- Große Sprünge sind jedoch nur mit viel Geld zu verwirklichen, dafür müssen bereitstehende Gelder aus dem Bundesverkehrsministerium neu verteilt werden:

Christian Herold von der BUND- Kreisgruppe: "Der Bau der Südspange ist ohne Ostring II komplett sinnlos und kontraproduktiv. Er muss daher verhindert werden. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die dafür bereitstehenden Gelder nicht anderswo im Straßenbau, sondern in Kiel für den Ausbau des ÖPNV/Schieneverkehrs zum Ostuferhafen genutzt werden. Kiel muss zum Vorreiter einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik werden, weg vom Leitbild der autogerechten Stadt des letzten Jahrhunderts."