

# Stellungnahme des VCD Regionalverband Elbe-Heide zum Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Lüneburg



**17.04.2023**

## **Zur Form der Partizipationsmöglichkeit**

Es ist zu begrüßen, dass es einen Aufruf zur Partizipation an den Planungen gibt und hier auch kurze Rückmeldungen/Stellungnahmen durch alle Bürger\*innen möglich sind. Auch die Möglichkeiten zur Teilnahme an Veranstaltungen, bei denen das RROP in Präsenz und digital vorgestellt wird, ist zu begrüßen.

Gleichzeitig kann praktisch die Möglichkeit zur Partizipation für alle Menschen des Landkreises Lüneburg so noch nicht erreicht werden. Es ist anzustreben, dass die Bürger\*innen sich nicht nur einbringen dürfen, sondern umfassender mitentscheiden können, auch im Erarbeitungsprozess des RROP. Dabei ist eine wissenschaftliche Begleitung, insbesondere auch von Expert\*innen zu den Themen Klimawandel, Ressourcenkrise, Verkehrswende, ökologisches Bauen usw. wünschenswert.

Es ist anzumerken, dass mehrere hundert Seiten Text nur von zeitlich und im Sinne der Bildung privilegierten Personen gelesen, erfasst und bearbeitet werden können. Es ist gut, dass auch über eine Karten-Anwendung Rückmeldung gegeben werden können. Diese ist jedoch deutlich verbesserungswürdig. Es sollte hier die Möglichkeit bestehen, dass Ebenen aus- und eingeblendet werden können. Will man z. B. nur die Radinfrastrukturen betrachten, ist das mittels der Karte kaum ersichtlich.

## **Zu den Zielen des RROP**

In den Zielen des RROP wird genannt, dass die Planungen und Maßnahmen zu „nachhaltigem Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit“ beitragen sollen (1.1 01). Die Annahme, dass nachhaltiges Wirtschaftswachstum existiert, ist wissenschaftlich stark umstritten. Die primären Ziele der Planung sollte die Bedürfnisbefriedigung der Menschen der Region sein, ohne, dass dies auf Kosten Menschen anderer Regionen stattfindet. Für den Mobilitätsbereich bedeutet das, dass das Ziel die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen des Landkreises angestrebt werden sollte. Nicht nur aufgrund von ökologischen Erwägungen (Klimakatastrophe, Artensterben usw.)

kann dies nicht über die Förderung von Strukturen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgen, sondern auch aus sozialen Gründen: große Teile der Gesellschaft können oder wollen sich nicht mit Pkw fortbewegen (Kinder, körperlich eingeschränkte Personen, Erwerbslose usw.). Eine sozial-ökologische Mobilität für alle, kann also nur dadurch erreicht werden, dass für alle zugängliche Strukturen geschaffen und gefördert werden. Es sollte eine Mobilitätsgarantie für alle Personen des Landkreises das Ziel sein: man sollte zu keiner Zeit auf einen eigenen Pkw angewiesen sein, um die eigenen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. Um das zu ermöglichen, muss der Umweltverbund wesentlich gefördert werden und strukturell auf ein anderes Level gehoben werden. Dabei ist insbesondere auf die Zugänglichkeit der Infrastrukturen für alle Personengruppen zu achten: Radwege müssen sicher, ÖPNV muss verlässlich und barrierefrei sein, letzteres gilt ebenso für die Infrastrukturen des Fußverkehrs.

Bei allen Planungen sollten die Vermeidung von Luftschadstoffen, Treibhausgasen, Lärm sowie Verletzten und Toten im Straßenverkehr (Vision Zero) Vorrang haben.

Nicht nur beim Personenverkehr, sondern auch beim Güterverkehr ist so weit wie möglich auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurückzugreifen und dafür z. B. auch Logistik-Hubs einzurichten, also z. B. Paketstationen, an denen Kund\*innen ihre Pakete abholen und abgeben können, von wo aus aber auch nach Wunsch mit Lastenrädern etc. ausgeliefert wird.

Die Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum Umweltverbund erfordert auch eine Umverteilung der Flächen, das heißt z. B. die Umnutzung bisheriger Autospuren, auch auf zweispurigen Straßen durch Einrichtung von Einbahnstraßenlösungen für den MIV. Dabei sollte die Einrichtung von Umweltpuren zur gemeinsamen Nutzung von ÖPNV und Radverkehr erprobt werden, die auch für den Rettungsverkehr gegenüber MIV-Fahrspuren vorteilhaft sind.

Die Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sollten nicht nur konform mit den Vorgaben der StVO sowie den VwV-StVO sein, sondern auch den Anforderungen von EFA und ERA genügen. Dafür ist auch eine regelmäßige Überprüfung der bereits vorhandenen Infrastrukturen durchzuführen und Verkehrsführungen, die diesen Anforderungen nicht genügen, zu überarbeiten.

### **Stellungnahme zu spezifischen Aspekten**

- Es ist zu begrüßen, dass einer Zersiedelung der Landschaft entgegen gewirkt werden soll (2.1.1 06).
- Die Einrichtung von Mobilitätsstationen wird begrüßt (4.1.1 01 und 4.1.2 15).
- Die Reaktivierung und Taktverbesserung der Verbindungen nach Soltau, Bleckede und Dannenberg werden begrüßt. Es ist jedoch ein Stundentakt anzustreben und dafür sind die Voraussetzungen zu schaffen. Ebenso sollten diese Bahnlinien von Vornherein als Regio-S-Bahn geplant werden und entsprechend viele Haltepunkte geschaffen bzw. erhalten werden. Der Wegfall von Bahnstationen sollte nicht durchgeführt werden, dieser steht dem Anspruch der starken Verlagerung von Verkehr von MIV zu ÖPNV entgegen (4.1.2 04 und 4.1.2 05).
- ÖPNV sollte ebenso wie Rad- und Fußverkehr netzförmig verstanden und geplant werden. Es reicht nicht, einzelne Linien zu planen. Daher ist eine Verknüpfung von Angeboten, aber auch die netzförmige Erweiterung des Angebots wichtig (4.1.2 06 und 4.1.2 07).

- Die angestrebte Verbesserung der Bedingungen des Radverkehrs ist zu begrüßen (4.1.2 12), ebenso dessen netzartige Entwicklung sowie die Umsetzung des Fahrradstraßenrings, die möglichst zügig und falls notwendig auch durch provisorische Maßnahmen erfolgen sollte (4.1.2 13).
- Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr sind zu fördern, um eine den individuellen und strukturellen Gegebenheiten angepasste Nutzung des Umweltverbunds zu ermöglichen. Auch sollte sich der Landkreis dafür einsetzen, dass nicht nur Fahrräder im engen Sinne, sondern auch Lastenräder, Fahrradanhänger etc. im öffentlichen Verkehr transportiert werden können.
- Der Aus- und Neubau von Straßen für den Autoverkehr ist nicht zu planen und umzusetzen. Dazu gehört insbesondere der Neubau der A39 (4.1.3 01 und 4.1.3 02). Statt zusätzliche Straßen zu bauen und damit Fläche zu versiegeln und strukturell auch zusätzlichen Autoverkehr zu induzieren, sollten Ortsdurchfahrten stark beschränkt werden (auch durch Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.) und Überlandverkehr auf andere Verkehrsmittel verlagert sowie auf bestehenden Autobahnen etc. geführt werden (4.1.3 04).
- Im zugrunde gelegten Verkehrsgutachten kommt lediglich der Pkw-Verkehr vor. Es fehlen konkrete Zahlen für alle anderen Verkehre (Fußverkehr, Radfahrende, ÖPNV). Es ist eine umfassende Datenerhebung durchzuführen (Modal Split-Erhebung).
- Die spezifischen Bedürfnisse und Entwicklungsmöglichkeiten des Fußverkehrs sind in der Planung unterbelichtet. Auch hier wären insbesondere in Ortslagen netzartige Infrastrukturen herzustellen, die fördernd auf den Fußverkehr wirken. Dazu gehört insbesondere die Führung abseits von Hauptverkehrswegen mit durchgehenden Verbindungen ohne große Umwege.
- Der ÖPNV ist im Landkreis wesentlich zu verbessern. Neben den neu zu schaffenden und zu verbessernden Schienenverbindungen ist vor allem auch der Busverkehr systematisch zu verbessern. Dazu gehört eine Taktverdichtung, eine Optimierung und Überarbeitung der Linien, die Anbindung aller Orte, Ortsteile und Stadtteile ab einer gewissen Größe (siehe Modell der Schweizer Kantone Zürich und Bern) sowie die Zurverfügungstellung von ÖPNV-Angeboten zu jeder Tages- und Nachtzeit durch Nutzung unterschiedlicher Formen des öffentlichen Personenverkehrs.
- In der Karte sind nur einzelne Radverkehrsrouten zu erkennen und diese führen zum einen hauptsächlich entlang von Hauptverkehrswegen für den Autoverkehr und zum anderen sind die Radverkehrsinfrastrukturen wesentlich netzförmiger einzurichten, als sie dort dargestellt sind.