

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulf Kämpfer
Rathaus
Fleethörn 9
24103 Kiel

Kiel, den 24.12.2020

Fragen zum weiteren Vorgehen im Zusammenhang mit der Umgestaltung des westlichen Fördeufers

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Kämpfer,

wir danken Ihnen in diesem offenen Brief für Ihre Bereitschaft zu einer offeneren Kommunikation und somit transparenteren Verkehrsplanung, um künftig über geplante Veränderungen rechtzeitig und umfassend zu informieren und dadurch eine Diskussion zu ermöglichen.

Auch möchten wir einleitend feststellen, dass das Potenzial des westlichen Fördeufers im vorhandenen Zustand nicht voll ausgeschöpft wird. Gerade deshalb ist es wichtig, vor einem möglichen richtungsweisenden Beschluss mit großer interdisziplinärer Tragweite eine fundierte und qualitätsgerechte Entscheidungsgrundlage zur Verfügung zu stellen, um die Entscheidungsträger vollumfänglich zu informieren und damit eine seriöse Meinungsbildung überhaupt erst zu ermöglichen. Diese u. E. unerlässliche Grundlage sehen wir zum jetzigen Zeitpunkt als nicht gegeben an.

Mit Ihrer Entscheidung den Gestaltungswettbewerb zu öffnen und auch Planungen mit Autoverkehr zuzulassen, ist es zwar möglich geworden, eine vielseitige Variantenprüfung durchzuführen, allerdings geben wir zu bedenken, dass es durch die aktuelle Zusammenfassung der drei Bauabschnitte der städtebaulichen Maßnahme "Kiellinie & Düsternbrooker Fördehang" zu unnötigen Verzögerungen in den Abschnitten Reventlowiese & Landeshausufer sowie am Berthold-Beitz-Ufer durch die Planung der verschiedenen

Varianten auf der nördlichen Kiellinie kommen könnte. Daher halten wir es für unbedingt erforderlich, die drei geplanten Abschnitte in der Kommunikation nach außen und planerisch voneinander zu trennen. Zumal die Instandsetzung der Spundwand im Bereich des Berthold-Beitz-Ufers nicht Bestandteil des Umgestaltungsprozesses ist.

Des Weiteren halten wir es für zwingend erforderlich, dass alle Planungsvorschläge, vor allem aber die, welche ohne Autoverkehr erarbeitet werden, ein aussagefähiges Verkehrskonzept beinhalten, um die Bürger*innen durch die Verkehrsverlagerungen nicht weiter zu belasten. Dieser offene und transparente Ansatz muss in die Ausarbeitung und Bewertung der Vorschläge einfließen.

Denn wir sind davon überzeugt, dass jeder Eingriff in den Verkehrsfluss der nördlichen Kiellinie nicht nur Auswirkungen auf die Nachbarschaft, sondern auf das gesamte Stadtgebiet haben wird. Daher muss hier eingehend und gründlich geprüft werden.

Hierzu stellen sich aus unserer Sicht folgende Fragen:

1. Werden die Knotenpunkte (signalisiert/unsignalisiert), die prognostisch einer Verkehrszunahme unterliegen, auf Leistungsfähigkeit geprüft und können diese zusätzliche Verkehrsmengen anforderungsgerecht aufnehmen?
2. Wird die Leistungsfähigkeit der folgenden Straßenabschnitte geprüft, da nicht verbindlich abgeleitet werden kann, dass diese für die angegebenen Verkehrsmengen ausreichend dimensioniert sind und auch baulich/geometrisch in der Lage sind, zusätzliche Verkehre aufzunehmen?
 - a. Feldstraße nördlich Koesterallee für 14.100 Kfz/24h
 - b. Feldstraße südlich Koesterallee für 12.500 Kfz/24h
 - c. Koesterallee für 5.300 Kfz/24h
 - d. Niemansweg für 4.000 Kfz/24h
 - e. Lindenallee für 4.500 Kfz/24h

Quelle: Präsentation städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Kiellinie & Düsternbrooker Fördehang" Seite 43 ff.

3. Nicht nur die Berücksichtigung der Verkehrsbelastungen bei einer Teil oder Vollsperrung der Kiellinie-Nord auf den Nord-Süd-Achsen, sondern auch die durch eine Teil- oder Vollsperrung völlig unstrittig erwartete Erhöhung der Verkehrsbelastung auf den West-Ost-Straßenzügen (von B 76/Westring bis westliches Fördeufer), die mit sehr hohem Wohnbevölkerungsanteil und erheblicher Betroffenheit in Bezug auf die verkehrlichen Mehrbelastungen inkl. Emissionen und Lärm in unzulässiger Weise vollständig unberücksichtigt bleiben (v. a. die West-Ost-Achsen: Paul-Fuß-Straße - Düvelsbeker Weg, Kleiststraße-Bülowstraße-Schlieffenallee, Esmarchstraße-

Moltkestraße, Olshausenstraße-Beselerallee-Reventlouallee), erfordert eine Bewertung. Wird hier eine entsprechende Bewertung vorgenommen?

4. Werden parallel Konzepte entwickelt, um die umliegenden Schulen, Kindergärten und anderen Einrichtungen des öffentlichen Lebens zeitgleich mit der Umgestaltung der Kiellinie hinsichtlich einer etwaigen Verkehrsverschiebung zu entlasten?
5. Die Schaffung von Premiumradrouten entlastet die Stadtverwaltung nicht aus der Verpflichtung, den Radverkehr in den Wohngebieten allgemein sicher zu gestalten. Mit einer Entlastung/Sperrung der Kiellinie wird der Verkehr ganz oder teilweise in die Wohngebiete verlagert. Gibt es bereits Pläne, wie der Radverkehr auf den Ausweichstrecken sicherer gemacht wird?
6. Wie soll der zusätzliche zu erwartende Parkplatzbedarf, der auf Grund der geplanten neuen Freizeitfläche auf der nördlichen Kiellinie entsteht, gedeckt werden, sodass es in angrenzenden Wohngebieten nicht zu zusätzlichen Belastungen kommt?
7. Wann werden die Rohdaten der dem Zwischenbericht und der Präsentation zu Grunde gelegten Verkehrszählungsergebnisse veröffentlicht und welche neuen Verkehrszählungen sind wann wie geplant?
8. Gemäß den Vorschlägen der Stadtverwaltung ist lediglich die Schaffung von wenigen Behindertenparkflächen an der nördlichen Kiellinie geplant. Wir geben allerdings zu bedenken, dass ein Großteil der mobil eingeschränkten Personen nicht über einen Behindertenparkausweis verfügt. Wie sollen diesen mobil eingeschränkte Menschen die neu geschaffenen Freizeitflächen erreichen, wenn massiv öffentlicher Parkraum eingespart werden soll?
9. Gibt es bereits Rahmenbedingungen für die angedachte „Variante mit Autoverkehr“, d.h. gibt die Stadtverwaltung einen minimalen oder maximalen Durchsatz von Kfz pro Tag oder z.B. zeitliche Einschränkungen oder ähnliches vor?
10. Ist beabsichtigt, für die Gesamtmaßnahme „Neugestaltung der Kiellinie“ eine Bauleitplanung aufzustellen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen?
11. Der Fördehang im nördlichen Abschnitt der Kiellinie sowie Forstbaumschule und Diederichsenpark sind gemäß Verordnung der Stadt Kiel aus dem Jahr 1980 Landschaftsschutzgebiet. In der Vorbereitenden Untersuchung (VU) zur Maßnahme wird von den Gutachtern der Stadt von einem „Gründenkmal mit hoher historischer und kulturlandschaftlicher Bedeutung gesprochen und eine hohe Denkmalqualität

konstatiert. Bei Umleitung des Verkehrs durch Forstbaumschule und Diederichsenpark über den Niemansweg wird dieser Park- und Landschaftsraum aus unserer Sicht weiter beschädigt. Ist beabsichtigt, vor einer Grundsatzentscheidung über die umzusetzende Planungsvariante „autofreie Kiellinie“ die Auswirkungen auf die Qualität von Forstbaumschule und Diederichsenpark als Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiet und die Denkmalqualität dieses Park- und Landschaftsraumes zu untersuchen?

12. Bei einer Sperrung der Kiellinie-Nord wird der Verkehr einer Kreisstraße durch Wohn- und Erholungsgebiete über Gemeindestraßen umgeleitet. Ist beabsichtigt, die Widmung der Kiellinie als Kreisstraße einzuziehen und die vom Umgehungsverkehr frequentierten Gemeindestraßen in Kreisstraßen umzuwidmen?

13. In was für einem Zeitraum soll die Gesamtmaßnahme ausgeführt werden? Zu wann ist die Fertigstellung der einzelnen Teilabschnitte geplant?

Aus unserer Sicht ist es notwendig, das städtebauliche Entwicklungskonzept um diese zum Teil noch zu prüfenden Auswirkungen zu ergänzen bzw. zu erläutern, um so die Transparenz zu gewährleisten und eine fundierte und qualitätsgerechte Entscheidungsgrundlage zur Verfügung zu stellen.

Wir danken Ihnen für die rasche Beantwortung unserer Fragen und wünschen Ihnen alles Gute für die Weihnachtsfeiertage und einen gesunden Start in das neue Jahr 2021.

Magdalena Drewes
Sprecherin
Initiative „Kiellinie für alle“