Kiel. Sailing. City.

Landeshauptstadt Kiel

Dr. Ulf Kämpfer
Der Oberbürgermeister

Initiative „Kiellinie für alle"
Frau Magdalena Drewes

Kiel, 22.3.21

Rathaus, Zimmer 200
24103 Kiel, Fleethörn 9
Tel.: 0431 901-3001
Fax: 0431 901-63043
E-Mail: ulf.kaempfer@kiel.de

Städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang
Neugestaltung der nördlichen Kiellinie // Ihr Schreiben vom 24. Dezember 2020

Sehr geehrte Frau Drewes,

Ende Januar habe ich Ihre Fragen, die Sie im Rahmen eines offenen Briefes am 24.12.2020 an mich gerichtet haben, mit Bezug auf den Antrag der Verwaltung (Drucksache 0077/2021) entsprechend dem Sachstand beantwortet.

Über den aktuellen Sachstand möchte ich Sie nun informieren und konkretisiere gerne die Antworten auf Ihre Fragen.

Zu den Forderungen aus der Einleitung Ihres Schreibens teile ich Ihnen mit:

- Wie auch von Ihnen angeregt, wird die Verwaltung vor Vorliegen der Wettbewerbsergebnisse eine Grundlage für die Entscheidung zwischen den beiden Gestaltungsvarianten für die Kiellinie Nord erarbeiten, um damit später den vom Preisgericht ausgewählten Entwurf beurteilen und eine Empfehlung für die Ratsversammlung als beschlussfassendes Gremium abgeben zu können. Diese Entscheidungsgrundlage ist durch die zuständigen politischen Gremien der Landeshauptstadt Kiel im Vorwege zu beraten und zu beschließen. Größtmögliche Transparenz wird somit gewährleistet.

- Eine planerische Trennung der drei Abschnitte ist hingegen nicht vorgesehen. Ein Ziel des Planungswettbewerbes ist es, durchgängige, einheitliche Gestaltungsvorschläge für das gesamte Wettbewerbsgebiet zu erhalten. Ein planerisches Entkoppeln der Abschnitte voneinander hätte eine Fragmentierung in der Nutzungszuordnung wie auch in der Gestaltung zur Folge.
  Nichtsdestotrotz ist eine Realisierung der Umbaumaßnahmen natürlich nur abschnittsweise darstellbar. Oberste Priorität wird nach der Erneuerung der Spundwand die Umgestaltung der Promenade am Berthold-Beitz-Ufer haben. Aufbauend auf den Wettbewerbsergebnissen kann diese in weiten Teilen unabhängig davon erfolgen, ob die Ratsversammlung bereits eine Variantenentscheidung für die nördliche Kiellinie Nord getroffen hat oder nicht.

- Parallel zur Vorbereitung und Durchführung des Planungswettbewerbs wird die Verwaltung zudem verkehrsorganisatorische Begleitmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit prüfen. Ziel ist eine verkehrssichere Abfederung der prognostizierten Verkehrsverlagerungen im benachbarten Straßennetz, die durch eine mögliche geänderte Verkehrsführung an der umgestalteten Kiellinie Nord hervorgerufen werden. Im Fokus steht dabei insbesondere der Durchgangsverkehr. Zur Prüfung der Auswirkungen verkehrsorganisatorischer Begleitmaßnahmen wird die Verwaltung einen unabhängigen, externen Gutachter beauftragen. Die Ausschreibung wird aktuell durch das Tiefbauamt vorbereitet.

Ihre Fragen beantworte ich unter Einbeziehung der zuständigen Fachämter wie folgt:

Zu Frage 1:
Ja, die Knotenleistungsfähigkeiten werden einer Prüfung unterzogen werden.

Zu Frage 2:
Insbesondere auf Innerortsstraßen sind die Knotenpunkte maßgeblich für die Leistungsfähigkeit einer Straße. Daher wird sich die Überprüfung auf Leistungsfähigkeit der Abschnitte mit Verkehrszunahmen in erster Linie auf die Knotenpunkte konzentrieren. Die bauliche Geometrie für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zwischen den Knoten wird, sollte der Gutachter kritische Bereiche identifizieren, ebenfalls bewertet.

Zu Frage 3:
Ja, es wird eine entsprechende Bewertung vorgenommen werden.

Zu Frage 4:
Konflikte durch motorisierte Verkehre insbesondere vor Schulen werden zu einem wesentlichen Teil durch die Hol- und Bringverkehre verursacht. Die Stadt versucht schon seit Jahren, dem unter anderem durch Schulwegepläne entgegenzuwirken. Darüber hinaus schafft das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept zusammen mit dem Programm zur Förderung des Fußverkehrs die Möglichkeit der maßnahmenbezogenen Höherpriorisierung, um die Sicherheit insbesondere für den Fußverkehr durch den Bau von Querungsanlagen und den Ausbau von Gehwegen zu erhöhen. Maßnahmen dieser Art werden an der Hebbelschule unabhängig von einer Entscheidung zur nördlichen Kiellinie durchgeführt. Falls sich konkrete Hinweise ergeben, wo es durch Verkehrsverlagerungen zu einer spürbaren Verschlechterung kommen könnte, die Maßnahmen erforderlich macht, wird die Verwaltung geeignete Maßnahmen prüfen, die zu einer Verbesserung führen können und diese dann mit den Beteiligten abstimmen.

Weitere beschlossene Konzepte dienen der Entlastung der Straßen von MIV insgesamt - und damit auch der Straßen vor den genannten Einrichtungen. Zu nennen sind: Masterplan 100 % Klimaschutz, Masterplan Mobilität der KielRegion, Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Die Umsetzung der hierin formulierten und beschlossenen Ziele sind sehr viel weitreichender als das der Vermeidung von Mehrverkehren vor Schulen und Kitas durch Verkehrsverlagerungen und können zeitgleich zur Umgestaltung der Kiellinie Nord entlasten. Eine wesentliche Verantwortung hierfür liegt auch bei allen Verkehrsteilnehmenden, die durch persönliches Verhalten einen großen Beitrag zur Entlastung von motorisiertem Verkehr leisten können.

Zu Frage 5:
Die Förderung des Radverkehrs ist eines der zentralen Themen der Kieler Verkehrspolitik. Mit der Fortschreibung des Premium- und Veloroutenplans sollen bauliche Maßnahmen im Verlauf der Velorouten höher priorisiert und bei Premiumrouten auch bauliche Standards vorgegeben werden. Darüber hinaus arbeitet die Verwaltung an der Schließung von Netzlü-

cken und Verbesserungen im Netz. Mit dem Programm zur Förderung des Radverkehrs sowie den Aktionswochen zur Radwegesanierung stehen der Verwaltung derzeit zwei Werkzeuge zur Verfügung, kurzfristiger Radwege sanieren und punktuelle Anpassungen vornehmen zu können. Darüber hinaus wird der Radverkehr auch bei sonstigen anstehenden Straßenbaumaßnahmen stets mitgedacht, wie es aktuell bei der Feldstraße der Fall ist, wo die Radverkehrsführung im Bereich der Hebbelschule verbessert werden soll. Die Planungen hierzu sind dem Ortsbeirat Wik am 10. März 2021 vorgestellt worden. Im Nachgang zu Arbeiten an der Entwässerung ist die Umsetzung für das kommende Jahr vorgesehen. Innerhalb von Wohngebieten, die in der Regel in Tempo-30-Zonen liegen, wird der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt, wo dieser für den Kfz-Verkehr sichtbar ist und dies daher die sicherste Variante darstellt.

Zu Frage 6:
Die Beantwortung erfolgt in Anlage 5 des Antrags, Frage 18

Zu Frage 7:
Verkehrserhebungen werden in der Landeshauptstadt Kiel in der Regel durch ein externes Unternehmen durchgeführt und ausgewertet. Die ausgewerteten und auf ihre Plausibilität überprüften Daten werden dem Fachamt in komprimierter Form übergeben, wo diese dann erneut überprüft und weiterverarbeitet werden. Der Verwaltung liegen die Daten somit nicht als Rohdaten vor, sondern komprimiert auf ein Zeitintervall von 15 Minuten und unterteilt nach ihrer Klassifizierung. Diese Daten werden auf Anfrage, z. B. für Lärm- oder Verkehrsgutachten, kostenlos in der gewünschten Form zur Verfügung gestellt.
Eine Veröffentlichung eines Zählstellenberichts oder einer Tagessummenauswertung als PDF ist aus Sicht des Tiefbauamtes möglich.
Zeitpunkt, Art und Umfang weiterer Erhebungen wurden noch nicht festgelegt und wären mit den betreffenden Ortsbeiräten zu erörtern.

Zu Frage 8:
Die Beantwortung erfolgt in Anlage 5 des Antrags, Fragen 1, 18 und 24

Zu Frage 9:
Es ist nicht vorgesehen, eine minimal oder maximal zu gewährleistenden Durchflussmenge für die Planung von Variante B vorzugeben, ebenso soll es keine zeitlichen Einschränkungen geben. Rahmensetzend ist hier letztlich die Frage, wie es gelingen kann, Räume für Aufenthaltsqualität, Fuß-, Rad- und auch Kfz-Verkehr so miteinander zu vereinen, dass ein nicht nur sicherer, sondern auch der Lage angemessen attraktiver öffentlicher Raum entstehen kann. Die genaue Ausgestaltung der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr wird dabei den Wettbewerbsteilnehmer*innen überlassen.

Zu Frage 10:
Grundsätzlich ist es nicht vorgesehen, für die gesamte Kiellinie eine Bauleitplanung durchzuführen. Ob zur Umsetzung vorgeschlagener Einzelmaßnahmen punktuell die Aufstellung oder Änderung von Bauleitplänen erforderlich wird, kann erst mit Vorliegen der Entwürfe festgestellt werden. Sollte ein Bebauungsplan aufgestellt werden, so wäre hierfür eine Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchzuführen.
Ob eine vorhabenbezogene Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist ebenfalls entwurfsabhängig zu prüfen, und zwar durch die jeweils zuständige Zulassungsbehörde. Sollten bauliche Veränderungen im Bereich einer Uferbefestigung eine Planfeststellung des Vorhabens erfordern, so würde die jeweilige Planfeststellungsbehörde über die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung entscheiden. Unabhängig davon setzt die Landeshauptstadt Kiel sich selbst hohe Standards hinsichtlich Umweltschutz, der Einhaltung ökologischer Standards und der Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange.

Zu Frage 11:
Die Beantwortung erfolgt in Anlage 5 des Antrags, Frage 32

Zu Frage 12:
Sollte die Ratsversammlung eine Entscheidung zugunsten der Umsetzung einer autofreien Gestaltung der Kiellinie Nord treffen, ist beabsichtigt, die Widmung der Kiellinie als Kreisstraße einzuziehen. Unabhängig von der Frage der künftigen Verkehrsführung in diesem Abschnitt, ist hingegen nicht vorgesehen, vom Umgehungsverkehr frequentierte Gemeindestraßen künftig als Kreisstraßen zu widmen.

Zu Frage 13:
Aktuell gehen wir davon aus, den Planungswettbewerb für die Kiellinie in der zweiten Hälfte dieses Jahres ausloben und durchführen zu können, so dass die Preisgerichtssitzung Anfang 2022 stattfinden kann. Mit der Neugestaltung der Promenade am Berthold-Beitz-Ufer auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse soll ab 2024 der erste Bauabschnitt zur Umgestaltung der Kiellinie realisiert werden. Darüberhinausgehende Zeitangaben zur Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse sind zurzeit nicht seriös zu treffen.

Sehr geehrte Frau Drewes, ich danke Ihnen für Ihr Engagement, das den Planungsprozess um weitere Perspektiven bereichert hat. Die nunmehr bekannten Belange aller Interessengruppen sind im Verfahren einbezogen. Insbesondere durch die oben skizzierten verfahrensbegleitenden Maßnahmen wird darüber hinaus eine seriöse und transparente Grundlage für den ausstehenden demokratischen Entscheidungsprozess zur künftigen Gestaltung der nördlichen Kiellinie geschaffen.

Ich hoffe Ihre Fragen hiermit beantwortet zu haben und werde Sie im weiteren Verfahren über aktuelle Sachstände informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulf Kämpfer
Oberbürgermeister