

Protokoll „Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Bebauungsplänen 1028 und 1029 Bremerskamp“

Termin: 20.01.2022 19 - 21 Uhr (als Zoom-Videokonferenz)

TN:

- Herr Dünckmann, Frau Waschinski, Frau Krause (LH Kiel, Stadtplanungsamt)
- Herr Dr. Pfründer, Frau Schmidt, Herr Starzynski, Herr Blome (CAU)
- Herr Fischer, Frau Lange (Büro Claussen-Seggelke Stadtplaner – css -)
- Frau Vollenbröcker, Frau Fuchs, Frau Lersner, Herr Müller (GMSH)
- Mitglieder der Ortsbeiräte Suchsdorf und Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook

ca. 30 Diskussionsteilnehmende

ca. 50 weitere Teilnehmende (Teilnahme per Chatfunktion)

TOPs:

1. Vorstellung der Planung
2. Diskussion Ortsbeiräte
3. Fragen / Stellungnahmen aus dem Chat

A. Diskussionsprotokoll

1. Vorstellung der Planung

Vortragende: Herr Dünckmann, Herr Fischer, Herr Dr. Pfründer

Inhalte der digitalen Präsentation:

- Vorstellung Agierende
- Bisheriger Planungsverlauf
- Ausgangslage / Planungskonzepte
- Bebauungsplanvorentwürfe
- Ausblick

2. Diskussion Ortsbeiräte

Herr Riis: Der Ortsbeirat Suchsdorf vertritt die Interessen der Suchsdorfer und Klausbrooker Bevölkerung.

Positiv bewertet wird, dass 500 neue Wohneinheiten für Studierende und damit jüngere Menschen geschaffen werden. Dies ist positiv für die vorhandenen Geschäfte. Außerdem besteht die Hoffnung, dass ggf. neue Geschäfte/Cafes/Parkanlagen sowie eine auch öffentlich nutzbare Mensa entstehen, die zur Belebung des Stadtteils beitragen.

Bedenken werden zur Verkehrsbelastung in der Johann-Fleck-Straße geäußert.

Es gebe zwar ein Gutachten, welches belegt, dass die Johann-Fleck-Straße auch die zusätzlich prognostizierten Pkw-Verkehre abwickeln kann, jedoch sieht der Ortsbeirat Gesprächsbedarf zu einem möglichen Ausbau der Straße. Insbesondere im Kieler Bereich ist die Straße von Mehrfamilienhäusern gesäumt und es gibt keine Querungshilfen oder LSA. Es liegt bereits ein Antrag des Ortsbeirates vor, eine Reduzierung auf Tempo 30 sowie die Anbringung von Querungshilfen zu prüfen.

Herr Riis äußert die Vermutung, dass die der überwiegende Teil der Studierenden das Fahrrad nutzen werde. Dementsprechend sollte ein Ausbau der Radwege berücksichtigt werden. Bei der Überplanung der Johann-Fleck-Straße sollten die unterschiedlichen Nutzeransprüche (Fußgänger*innen-, Rad-, Auto-, Parkverkehr) berücksichtigt werden.

Die Überplanung sollte kurzfristig begonnen werden, um die Realisierung zeitgleich mit der Campuserweiterung zu erreichen.

Hinsichtlich der Stadtbahn-Planung führt Herr Riis aus, dass die geplante Trassenführung voraussichtlich im Mai 2022 vorgestellt werde. Es sei davon auszugehen, dass die Trasse Richtung Suchsdorf nicht über die Eckernförder Straße, sondern die Olshausenstraße geführt werde, entweder in voller Länge bis zum Steenbeker Weg oder auf die Johann-Fleck-Straße abbiegend.

Herr Dünckmann: Das Thema Verkehr stellt sich als zentrales Problemthema bei den meisten städtebaulichen Planungen dar. Vor allem der MIV stellt häufig eine Herausforderung dar, es wird jedoch weiterhin von einer Mobilitätswende ausgegangen.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs wurde als zentrales Thema im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens untersucht. Die Standortwahl der Stellplatzsammelanlage wurde auf Grundlage verschiedener städtebaulicher Kriterien entschieden, wichtig war dabei die Zielsetzung eines autoarmen Campus, der verkehrssicheren Abwicklung und der Vermeidung von Lärmbeeinträchtigungen auf schützenswerte Nutzungen. Hinsichtlich der Größe und Ausstattung des geplanten Parkhauses gibt es im weiteren Planverfahren noch Spielräume, die flexibel den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden können (die möglichen 1.200 Stellplätze werden ggf. nicht ausgenutzt).

Das Verkehrsgutachten prognostiziert nur eine geringfügige Zunahme des Verkehrs in der Johann-Fleck-Straße, der verkehrssicher und leistungsgerecht abgewickelt werden kann. Der Knotenpunkt muss erst ab einer gewissen Größe des Parkhauses ausgebaut werden. Die Johann-Fleck-Straße bietet Optionen für eine bauliche Umgestaltung. Dieses Thema wird mit dem Tiefbauamt vertieft werden, ist aber nicht zentrales Thema des BPL.

Herr Fischer stellt einige Zahlen aus dem Gutachten dar:

Das Verkehrsaufkommen beträgt derzeit rund 8000 Fahrten/24h, mit dem Bebauungsplan wird unter Berücksichtigung von Bauvorhaben in der Umgebung eine Zunahme von rund 500 Fahrten pro Tag (= geringe Auswirkungen) v.a. Individualverkehr, kaum Schwerlastverkehr prognostiziert.

Die Hinweise zur Betrachtung der angrenzenden Verkehrsflächen seien richtig. Dieser Prozess werde parallel zum Bebauungsplanverfahren mit dem Tiefbauamt abgestimmt.

Herr Riis ergänzt, dass der Ortsbeirat Suchsdorf im Sommer über den Ausbau der Johann-Fleck-Straße reden und die Erstellung eines Gesamtkonzeptes einfordern wird.

Herr Dr. Pfründer: Die Universität ist sehr gut an das vorhandene Radwegenetz angebunden. Insbesondere die Anbindung an die Veloroute 10 ist vorhanden und soll weiter ausgebaut werden. Die CAU reagiert flexibel auf die Anforderungen der verschiedenen Mobilitätsarten u.a. durch mehrere Bauabschnitte des Parkhauses. Parallel werden nachbarschaftliche Vereinbarungen vorgenommen (u.a. mit dem Holsteinstadion). Das Ziel ist es, den Verkehr nicht an einem Ort zu bündeln, sondern dezentral zu verteilen.

3. Fragen / Stellungnahmen aus dem Chat

- **fett gedruckt = zusammenfassende Moderation Frau Lehmann**
- *kursiv = Fragenkopie aus dem Chat*

Erster Themenblock aus dem Chat: „Verkehr/Parken“

Warum wird das Parkhaus am Park errichtet und nicht an der Olshausenstraße? Das würde die Zuwegung verbessern, für die Menschen ist der Blick auf den Park angenehmer und auch die Fußgängerzone des Campus wird dann nicht durch Autoinfrastruktur unterbrochen.

Gut wäre das Parkhaus auch an der Ecke Olshausenstraße / Mühlenweg, wäre zentraler im Gesamtcampus und würde die enge Johann-Fleck-Straße definitiv entlasten!

Eine Anbindung des Parkhauses am Mühlenweg könnte doch evtl. über die Eckernförder Straße erfolgen.

Herr Fischer: Die Lage des Parkhauses wurde fachgutachterlich untersucht. Das Parkhaus soll an der geplanten Stelle an der Verlängerung der Johann-Fleck-Straße errichtet werden, sodass es städtebaulich nicht in der prominenten Lage an der Olshausenstraße mit klaren Raumkanten wahrnehmbar ist. Zugleich wurde die Lage auch aufgrund der geringen lärm-technischen Beeinträchtigung für angrenzende schützenswerte Nutzungen bewusst gewählt. Das Parkhaus soll den Übergang vom bestehenden zum erweiterten Campus nicht „behindern“ und trotzdem zentral innerhalb der Erweiterungsfläche liegen.

Ergänzung Herr Dünckmann: Ein Parkhaus-Standort unmittelbar an der Olshausenstraße wurde verworfen, da es dort sonst zu einem Rückstau der einfahrenden Pkws in die Olshausenstraßen kommen würde. Daher wurde das Parkhaus zum Park hin orientiert. Außerdem stellt ein Parkhaus eine eher unbeliebte Nutzung im Stadtraum dar, durch die keine Belegung des Straßenraums erfolgen kann. Das Parkhaus wird gestalterisch in den Gesamtkontext eingebunden.

Im Bereich Mühlenweg gibt es keine verfügbaren Flächen für ein Parkhaus.

Müssen Stellplätze im geplanten Parkhaus bezahlt werden?

*Ist es richtig, dass die Stellplätze im Parkhaus bezahlt werden müssen (auch für die Uni-Angehörigen) und dass an den Wochenenden das Parkhaus Besucher*innen des Holsteinstadions zur Verfügung gestellt werden soll?*

Herr Dr. Pfründer: Die Kosten für die Nutzung des Parkhauses sind noch offen; Grundsätzlich soll das Parkhaus gern öffentlich zur Verfügung gestellt werden, es muss jedoch sichergestellt werden, dass Parkplätze frei sind, wenn Studierende und Mitarbeitende diese benötigen.

Darüber hinaus ist eine Kooperation mit Holstein-Kiel geplant, so dass beide Institutionen möglichst kleine Parkhäuser errichten, die gegenseitig genutzt werden.

Wird die Olshausenstraße teilweise für den MIV gesperrt?

Ist es richtig, dass die Olshausenstraße dann zwischen Nr. 75 und Leibnizstraße für den Öffentlichen Verkehr gesperrt wird und als Platz ausgestaltet wird?

Herr Dünckmann: Nein, das ist nicht beabsichtigt. In der Visualisierung zur Rahmenplanung handelt es sich um eine symbolhafte Darstellung der städtebaulichen Verbindung und gestalterische Maßnahmen. Eine Sperrung für den Verkehr ist nicht vorgesehen; ggf. werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt.

Johann-Fleck-Straße – Zählung während Corona?

Wird der Verkehr in der Johann-Fleck-Straße Richtung Eckernförder Straße aus dem nördlichen Klausbrook und dem zukünftigen Wohngebiet Torfmoorkamp zusätzlich evtl. belastet. Sind bei der Johann Fleck Straße die zusätzlichen PKWs mitgerechnet, die durch die Umfahrung der gesperrten Olshausenstraße hinzukommen?

Wurde die Zählung nicht in der 1. Coronaphase durchgeführt und damit wenig repräsentativ?

Herr Dünckmann: Die Zählung wurde Anfang Februar 2020, also „vor Corona“ und den damit zusammenhängenden Einschränkungen durchgeführt.

Herr Fischer: Zusätzlich wurden auch ältere Daten ausgewertet sowie zusätzliche Verkehre, die ggf. durch das Neubaugebiet Torfmoorkamp entstehen, berücksichtigt.

Bereitstellung von Lieferzonen in Johann-Fleck-Straße?

Die Johann-Fleck-Straße ist bereits zurzeit zu den Stoßzeiten stark frequentiert und oft staut es sich im Kurvenbereich aufgrund von haltender Lieferfahrzeugen (DHL, Amazon etc.) oder einparkender Personen. Bitte um Erläuterungen, wie ein erhöhtes Unfall- und Staurisiko vermieden werden kann/soll.

Vorgeschlagene Lösung: @LK das ginge z.B. durch die Bereitstellung von Lieferzonen, die dann genutzt werden müssen. Ist das angedacht?

Herr Dünckmann: Für einen Umbau der Johann-Fleck-Straße sind Untersuchungen verschiedener Maßnahmen notwendig. Detailplanungen für die Johann-Fleck-Straße sind nicht Bestandteil des laufenden Bauleitplanverfahrens, diese sollten jedoch parallel erstellt werden.

Hinweis: Herr Riis unterstützt den Vorschlag und bittet darum, nicht jetzt schon festzulegen, wie die Räume zukünftig genutzt werden. Eine Überplanung erachtet er für dringend notwendig. Wichtiges Ziel ist dabei der Erhalt der Parkplätze.

Parkplätze an Johann-Fleck-Straße/Entfall Stellplätze?

Wenn die Johann-Fleck-Str. verbreitert wird, wo parken dann die Autos, die jetzt beidseits der Straße stehen?

Herr Dünckmann: Diese Fragestellung muss weiter geprüft werden.

Absprachen mit Gemeinde Kronshagen, v.a. bzgl. Zufluss zum Parkhaus?

Hat eine Absprache mit Kronshagen stattgefunden, zum Verkehrsfluss in Verbindung mit dem Parkhaus?

Herr Dünckmann: Mit der Gemeinde Kronshagen wurden erste Gespräche geführt. Außerdem wird die Gemeinde im Rahmen der TÖB-Beteiligung über die Planungen informiert und beteiligt. Darüber hinaus sind aber auch noch weitere Gespräche geplant.

Thema Verkehr allgemein:

Erstaunlich, wie viel Raum bei diesem auf die Zukunft ausgerichteten Projekt dem Thema Auto gegeben wird. Das Auto ist ein Auslaufmodell. Ich Sorge mich um den wertvollen, alten Baumbestand im Areal. Es bleibt zu hoffen, daß es nicht wie beim Höffner Neubau laufen wird und die alten Bäume hier, wie angekündigt, erhalten bleiben.

Herr Dr. Pfründer: Das Thema Verkehr und insbesondere Autoverkehr nimmt viel Raum ein. Die Uni unterstützt aber auch andere Mobilitätsformen (u.a. Stadtbahn, Veloroute). Ziel ist ein Mix aus unterschiedlichen Verkehrsformen, um die Mobilitätswende zu unterstützen.

ÖPNV/Stadtbahn (Dr. Triebel) – Welche Konzepte gibt es für Radverkehr und ÖPNV?
Bitte um ergänzende Erläuterung zur Erschließung durch/Anbindung an ÖPNV (Stadtbahn) und Fahrrad (Parkhaus) und Errichtung einer Mobilitätsstation (Angebote von Sprottenflotte, Stattauro)

Herr Dünckmann: Die Vorstudie zur Stadtbahn ist noch nicht abgeschlossen, aber bereits im BPL berücksichtigt. Um den Ausbau einer Stadtbahn zu ermöglichen, werden Flächen entlang der Olshausenstraße freigehalten, in denen keine Gebäude, Nebenanlagen oder Stellplätze errichtet werden dürfen.

Herr Dr. Pfründer: Darüber hinaus sind Mobilitätsstationen geplant, die Gespräche mit unterschiedlichen Anbietern laufen (u.a. Sprottenflotte, E-Bikes der Sprottenflotte; an Parkhäusern vorgesehen, Fahrradkeller und Duschen werden vorgesehen, überdachte Radstellplätze werden ergänzt). Das im Bebauungsplan dargestellte „Parkhaus“ wird als Mobilitätshub ausgebaut, um unterschiedliche Verkehrsmittel zusammenzubringen. Vor allem der interne Verkehr auf dem Campus soll mit alternativen Verkehrsmitteln stattfinden wie beispielsweise Leihrädern oder Rollern.

Anschluss an B76?

Vor langer Zeit war geplant, die Olshausenstraße an die B 76 anzubinden. Wurde seinerzeit nicht umgesetzt. Dieses wäre heute noch in Richtung Süden über den Mühlenweg möglich. Damit würde die Johann-Fleck- Straße entlastet werden können. Eine Option?

Herr Dünckmann: Diese Variante wurde nach vertiefender Prüfung aus verschiedenen Gründen (v.a. Flächenverbrauch, Eingriff in Naturbestand) verworfen.

Wie wird der Baustellenverkehr geleitet?

Herr Fischer: Hierzu gibt es noch kein Konzept. Dies wird im Rahmen der Einzelbaumaßnahmen vertieft. Erste Einschätzungen der Verkehrsgutachter gehen von nur geringen Beeinträchtigungen aus, da der Baustellenverkehr unmittelbar über die Olshausenstraße abgewickelt werden kann. Die Entwicklung der Campuserweiterung ist ein Prozess über mehrere Jahre, Baustellen werden daher in Abständen eingerichtet und versorgt.

Bauliche Ausgestaltung? Einsatz von Solaranlagen? Wärmepumpen?

*Wie sieht es mit dem Einsatz von Solaranlagen auf den Dächern aus?
Wird darüber nachgedacht, als Heiztechnik auf Wärmepumpen zu setzen als energieeffiziente und klimaneutrale Technik vor allem wenn Strom aus regenerativen Energien genutzt werden?*

Herr Blome: Für die Gebäude ist eine vollständige Belegung der Dächer mit PV und Gründach vorgesehen, abzüglich der technischen Aufbauten und bei PV der verschatteten Flächen. Außerdem wird ein ganz neues Konzept von Wärmepumpen umgesetzt, die besonders energieeffizient sind und u.a. die Abwärme der Forschungsinstitute und des Rechenzentrums nutzen. Vorgesehen ist eine Speicherung der Wärme im Sommer, die dann im Winter genutzt werden kann (Liegenschaftsenergiekonzept).. Die Gebäude werden darüber hinaus mit einem extrem hohen Dämmstandard errichtet.

Ggf. können auch angrenzende Bereiche mitversorgt werden (Schwimmbad, etc.).

Herr Dr. Pfründer: Alle Planungen gehen konform zum Energiewendegesetz, die hier vorgesehenen Standards werden konsequent umgesetzt.

Verständnisfrage zu hellrosa Flächen in Ausblicksplanung?

Was bedeuten die hellrosa Flächen auf dem Plan "Ausblick"? Z. B. Mobilitätshub bzw. Energiezentrale?

Herr Dr. Pfründer: Die unterschiedlichen Farben in den Plandarstellungen der Präsentation zum Ausblick stellen die unterschiedlichen Planungsstände bzw. Finanzierungsstände dar. Beispielsweise ist das Gebäude des CETEB bereits konkret in Planung, für den Mobilitätshub gibt es hingegen noch kein Planungsbüro.

D.h. Dunkelrosa Gebäude sind konkret in Planung und in Umsetzung; hellrosa Gebäude befinden sich in der Bedarfs-/Vorplanung.

Verschattungsgutachten/Neubau MRI?

Können Sie das Verschattungsgutachten vom Bebauungsplan 1028 konkretisieren; wird hier eine ständige Verschattung der angrenzenden Schrebergärten betrachtet oder auch die unterschiedlichen Sonnenstände mit einbezogen? Wie hoch wird das Gebäude?

Wenn der konkrete Bauplatz des MRI noch nicht feststeht, wie kann dann schon jetzt in einem Verschattungsgutachten festgestellt werden, dass keine relevante Verschattung der Kleingärten bei einem 5-Geschoss-Bau erfolgt? Der angrenzende Knick an den Kleingärten zeichnet sich nicht durch einen durchgängig hohen Baumbestand aus.

Herr Fischer: In der Verschattungsstudie wurde das Worst-Case-Szenario angenommen. Es wurde mit einem fünfgeschossigen Gebäude mit Technikaufbau auf einer Fläche mit maximalen Ausmaß entsprechend der festzusetzenden überbaubaren Grundstücksfläche simuliert. Der Knick inkl. Baumkronen wurde getreu der Vermessung übernommen.

Im Ergebnis wurde eine geringe zusätzliche Verschattung im Winter festgestellt, die entsprechend der geltenden Richtlinien unberücksichtigt bleiben kann. Der Schattenwurf nimmt nur gering zu, da insbesondere durch die vorhandene Vegetation im Bereich der Grundstücksgrenze bereits Verschattungen der Kleingärten stattfinden.

Das Gutachten wird im Rahmen der Auslegung mit verteilt und kann öffentlich eingesehen werden.

Strahlenförmige Form der Bibliothek? Erweiterung?

Es ist sehr schade, dass die strahlenförmige Struktur der Unibibliothek, Baujahr 2000, in der aktuellen Bebauungsplanung gar nicht aufgenommen wird, sondern diese starke Ausstrahlung der Unibibliothek durch die geplante Bebauung und Freiflächenplanung ignoriert wird. Es gab zum gebauten Bibliotheksentwurf von 1989 einen Vorschlag für die strahlenförmige Erweiterung der Bebauung und der Freiflächen, der auch Potential für eine ähnlich hohe Verdichtung wie jetzt gewünscht bietet.

Herr Dünckmann: In der Plangrafik sieht der Entwurf von 1989 sehr ansprechend aus. Für eine Realisierung müssten jedoch große Teile der bestehenden Knickstrukturen und Gehölze vernichtet werden. Da heute ein größeres Gewicht auf den Erhalt der bestehenden Grünstrukturen gelegt wird als in den 80er/90er Jahren, wurde ein erneutes Entwurfsverfahren durchgeführt, dessen Ergebnis der vorgestellte Rahmenplan von Schmieder.Dau.Architekten ist.

Außerdem wurde im aktuellen Rahmenplan die Zielstellung modifiziert. Entgegen der ursprünglichen Planungen einer rein universitären Nutzung werden im aktuellen Rahmenplan

auch studentische Wohnungen, eine Mensa, ein Parkhaus und weitere Nutzungen untergebracht.

Wie wird der Erhalt möglichst vieler Bäume sichergestellt?

Frau Vollenbröker: Der Baumbestand sowie die Knickstrukturen wurden vorab erfasst und die erhaltenswerten Strukturen festgelegt. Im Planungsprozess kam es bereits zu einer Reduzierung des Flächenanspruchs. Ursprünglich war die Überplanung des gesamten Uni-Komplexes vorgesehen, dies wurde bereits aus Gründen des Flächen- und Ressourcenschutzes auf eine kleinere Teilfläche reduziert.

Bei der Auswahl des Entwurfs wurde Wert gelegt auf die Verdichtung am Bremerskamp und die dadurch mögliche Schaffung großzügiger Freiflächen. Die Bebauung wurde in Teilen zurückgenommen.

Nicht zu verhindern ist, dass im Planungsprozess Bäume gefällt werden müssen, die neuen Flächen sind jedoch dringend für die Entwicklung der Universität erforderlich. Die Neubauten erfüllen wesentlich höhere energetische Standards als der Bestand; somit sind hier auch Nachhaltigkeitsvorteile gegeben.

Herr Fischer: Die zu fällenden Bäume werden bilanziert und im Faktor 1:1 bis 1:3 je nach Qualität der Bäume ersetzt. D.h. insgesamt werden mehr Bäume gepflanzt als gefällt werden.

Was geschieht mit den derzeitigen Bewohnern der Universitäts-Erweiterungsflächen des Bebauungsplans 1029?

Herr Dünckmann: Im überplanten Gebiet ist aktuell keine genehmigte Wohnnutzung vorhanden. Für Tiere, die artenschutzrechtlich geschützt sind, werden entsprechende Maßnahmen getroffen.

Die vorhandenen Wohnnutzungen im hinteren Bereich des Bremerskamp werden nicht berührt.

B. Inhaltliche Zusammenfassung der Stellungnahmen

Zusammenfassend werden die folgenden inhaltlichen Stellungnahmen aus der Veranstaltung aufgenommen:

- Es bestehen Bedenken hinsichtlich der verkehrlichen Anbindung des Gebietes im Zusammenhang mit der Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Insbesondere wird die Zufahrt über die Johann-Fleck-Straße aufgrund der schon bestehenden Belastung dieser Straße kritisch gesehen; hier werden Umgestaltungsmaßnahmen im Verkehrsraum ange-regt. Diesbezüglich existieren bereits Forderungen des Ortsbeirates Suchsdorf. Auch die geplante Trasse eines höherwertigen ÖPNV-Systems wirft weitere Planungsbedarfe auf. Über die verkehrsplanerischen Themen sollte auch eine Abstimmung mit der Gemeinde Kronshagen erfolgen. Andere Standorte für das Parkhaus, die eine Belastung der Jo-hann-Fleck-Straße vermeiden, sollten ebenfalls weiter betrachtet werden.
- Es wird für eine eingehende Betrachtung alternativer Mobilitätsformen (v.a. Radverkehr, ÖPNV) plädiert, um die Belastung durch Pkw-Verkehre zu reduzieren.

- Der im Gebiet vorhandene alte Baumbestand sollte so weit wie möglich erhalten bleiben.
- Es wird angeregt, auf einen hohen Nachhaltigkeitsstandard der Bebauung insbesondere hinsichtlich der Energieversorgung zu achten (Ausstattung mit PV-Anlagen, Wärmepumpen etc.).

Kiel, den 31.01.2022

für die Protokollführung:

.....
Sara Krause

.....
Martin Dünckmann