

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Anlage zur Drucksachenummer 0077/2021

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“
- Rückmeldungen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 137 BauGB

Vorbemerkung:

Im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ fand am 10. September 2020 im Schwedenkai die Öffentlichkeitsveranstaltung „Kiel ans Wasser“ statt. Hier wurden durch die Verwaltung unter anderem die planerischen Grundsatzentscheidungen vorgestellt, die für den anstehenden Planungswettbewerb zur Umgestaltung der Kiellinie durch die Ratsversammlung zu treffen sind. Im Nachgang zu dieser Veranstaltung sind diverse Rückmeldungen bei der Verwaltung eingegangen. Zudem hat die Verwaltung bereits während der Veranstaltung durch das Live-Beteiligungstool „Sli.do“ und im Rahmen der an den Vortrag anschließenden Diskussion sowie zusätzlich auch über die städtischen Social-Media-Kanäle und Leser*innenbriefe in den Kieler Nachrichten ein umfassendes Feedback erhalten. All diese Rückmeldungen zeigen ein sehr differenziertes, breit gefächertes Meinungsbild zu der vorgeschlagenen Planungsperspektive auf. Erwartungsgemäß fokussieren sich viele Rückmeldungen auf die vorgeschlagenen Planungen für die Kiellinie Nord, insbesondere die Konfliktfelder Verkehrslärm und Verkehrssicherheit.

Da die eingegangenen Rückmeldungen eine Vielzahl inhaltlicher Überschneidungen aufweisen, wurden diese, wo möglich, zusammengefasst und der Übersichtlichkeit halber in Form von Fragen und Antworten aufbereitet.

Wenngleich viele Rückmeldungen positiv ausfallen, haben die Stellungnahmen doch gezeigt, dass bei einigen Kieler*innen große Bedenken und Sorgen hinsichtlich einzelner Teilplanungen bestehen. Im anschließenden medialen Diskurs sind diese umfänglich aufgegriffen und vertieft worden. Die vorgeschlagene Planungsperspektive für die nördliche Kiellinie unter Herausnahme des Kraftfahrzeugverkehrs stand hier im Mittelpunkt. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung vor, dass im Planungswettbewerb zunächst zwei gleichberechtigte Gestaltungsvarianten für den Abschnitt Kiellinie Nord entwickelt werden:

- eine Variante A unter Herausnahme des Kraftfahrzeugverkehrs zwischen Seebadeanstalt und Parkplatz Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Standort Kiel (GWDS, ehemals WSD Nord, Kiellinie 247)
- eine Variante B unter Beibehaltung von Kraftfahrzeugverkehr.

Nach Durchführung des Planungswettbewerbs obliegt es der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel zu entscheiden, welche der beiden Varianten baulich umgesetzt werden soll. Die Verwaltung erarbeitet hierzu geeignete Entscheidungsgrundlagen.

Übersicht der behandelten Themen

Allgemeine Planungsziele	4
1. Barrierefreiheit	4
2. Spielplätze und beispielbare Stadt	4
3. Stadtstrand.....	5
4. Badestellen	5
5. Baden an der Bellevuebrücke	5
6. Wassersport.....	5
7. Fehlende Infrastrukturen	6
8. Fahrradabstellmöglichkeiten.....	6
9. Nutzung der Kaikanten in der Innenstadt.....	6
Kiellinie Nord -Umgestaltung	7
10. Zielstellung Kiellinie Nord	7
11. Attraktionen an der Kiellinie Nord	9
12. Lage am Westufer	10
13. Flächen und Querschnitt	11
14. Einbahnstraße.....	12
15. Autofrei am Wochenende oder im Sommer.....	12
16. Öffnung für Autos bei schlechtem Wetter	13
17. Verbreiterung der Kiellinie Nord in Richtung Förde.....	13
18. Parkmöglichkeiten	14
19. Sport an der Kiellinie Nord	15
20. Schnittstelle Kiellinie / Wik.....	15
Kiellinie Nord – Auswirkungen einer geänderten Verkehrsführung	15
21. Planung gegen das Auto	15
22. Konzentration des Autoverkehrs auf Hauptachsen	17
23. Einordnung der Verkehrsverlagerungen	18
24. Erreichbarkeit Kiellinie Nord	19
25. Erreichbarkeit Seebadeanstalt	19
26. Lärmbelastung in der Feldstraße.....	20
27. Maßnahmen zur Verminderung von Verkehrslärm	22
28. Zunahme von Schadstoffbelastungen	22
29. Studienlage zu Luftschadstoffen an der Kiellinie	23
30. Schutz des Rad- und Fußverkehrs.....	23
31. Weitere Verkehrsverlagerungen.....	23
32. Verbindung Diederichsenpark und Forstbaumschule	24

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“
Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Ablauf und Planungsprozess	25
33. Aufbau Planungswettbewerb Kiellinie.....	25
34. Zeitplanung	26
35. Finanzierung	26
36. Öffentlichkeitsbeteiligung	27
37. Beteiligung Wassersportvereine	28
38. Onlinebefragung.....	28
39. Verkehrsführung zwischen IfW und Lindenallee	29
40. Pflegezustand im Alltag.....	29
41. Pflegezustand im Kontext von Veranstaltungen	29
42. Bauzaun am Berthold-Beitz-Ufer	30
43. Hochwasserschutz und Absturzsicherung	30
44. Veranstaltungslärm an der Reventlowwiese	31
45. Verkehrslärm an der Reventlowwiese	31
46. Verschiedenes	31

Allgemeine Planungsziele

1. Barrierefreiheit

Welche Rolle spielt das Thema Barrierefreiheit für die vorgestellten Planungen?

Die Kiellinie ist ein Ort für alle Kieler*innen und Gäste. Nach der Umgestaltung soll dies noch viel mehr gelten als es bereits heute der Fall ist. Die Schaffung eines gut zu erreichenden, sicheren und barrierefreien Umfelds auch für mobilitätseingeschränkte Personen entlang der gesamten Kiellinie spielt in der Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme daher eine wichtige Rolle.

Bei der Erarbeitung der Auslobung für den anstehenden Planungswettbewerb werden neben dem Beirat für Stadtgestaltung der Beirat für Menschen mit Behinderung, der Beirat für Seniorinnen und Senioren, der Junge Rat sowie die Stelle für barrierefreies Bauen des Amts für Bauordnung, Vermessung und Geoinformation eingebunden, so dass bereits in der Auslobung zum Wettbewerb sämtliche Zielvorgaben und Richtlinien umfassend berücksichtigt werden.

Die zielgruppenspezifischen Belange von Menschen mit Behinderung, aber auch von Senior*innen sowie von Kindern, Jugendlichen und von Familien sind dabei besonders zu berücksichtigen, um überhaupt Städtebauförderungsmittel einsetzen zu dürfen.

Beide Planungsvarianten für die Kiellinie Nord haben zum Ziel, die Aufenthalts- und Erholungsqualität am Wasser zu erhöhen und den Raum für alle Nutzer*innen erlebbar werden zu lassen. Hierzu gehört auch die gute Erreichbarkeit der Kiellinie Nord für mobilitätseingeschränkte Personen und die Schaffung deutlich besserer barrierefreier Angebote auch in diesem Abschnitt. Pkw-Parkplätze bleiben im fußläufigen Umfeld der nördlichen Kiellinie in einer mit heute vergleichbaren Größenordnung bestehen. Daneben ist die Schaffung zusätzlicher Behindertenparkplätze unmittelbar an der Kiellinie Nord vorgesehen.

2. Spielplätze und beispielbare Stadt

Wird es an der Kiellinie künftig mehr Spielplätze und weitere Orte für Kinderspiel geben?

In einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe hat die Landeshauptstadt Kiel eine [„Qualitätszielkonzeption zur Spielleitplanung“](#) erstellt, die durch Beschluss der Ratsversammlung 2019 leitend für das Verwaltungshandeln ist. Das Leitbild der Qualitätszielkonzeption lautet „Kiel - die beispielbare Stadt“. Entlang der gesamten Kiellinie besteht hier auch auf Grund des großen Einzugsbereichs erheblicher Nachhol- und Verbesserungsbedarf.

Aus diesem Grund wird eine zentrale Aufgabenstellung für die Wettbewerbsteilnehmer*innen lauten, die Kiellinie als beispielbaren Freiraum zu gestalten und entlang der gesamten Kiellinie geeignete beispielbare Orte und Spielplätze für alle Altersgruppen gemäß dem Motto „Kiel – die beispielbare Stadt“ in ihre Entwürfe zu integrieren.

3. Stadtstrand

Warum wird in der veröffentlichten Planungsperspektive der vielfach geforderte Stadtstrand nicht berücksichtigt?

Die Einrichtung eines Sandstrandes zum Baden an der Kiellinie ist hinsichtlich morphologischer, ökologischer, genehmigungsrechtlicher und wirtschaftlicher Aspekte problematisch und wird durch das mit der Prüfung beauftragte Gutachter*innenbüro nicht empfohlen (siehe hierzu Anlage 1: [Zwischenbericht VU, S. 128 ff](#) ↗).

Es wird daher vorgeschlagen, statt der Realisierung eines Sandstrandes die mit einem Stadtstrand verfolgten Ziele auf anderem Wege zu erreichen. Im Vordergrund stehen neue Badekapazitäten, die in innenstadtnaher Lage zu schaffen sind.

Ideen hierfür sollen auch im Planungswettbewerb zur Kiellinie entwickelt werden. Auf diese Weise soll sowohl eine Einbindung in die Gesamtgestaltung gewährleistet als auch durch attraktive Bilder die weitere Zielfindung erleichtert werden. Auf Grundlage der im Wettbewerb entwickelten Ideen soll dann die Umsetzung weiterverfolgt werden.

4. Badestellen

Wird es an der Kiellinie künftig mehr Badestellen geben und was geschieht mit der bereits heute saisonal eingerichteten Badestelle an der Reventlowwiese?

Ja, es soll künftig mehr Badestellen geben. Der hohe Bedarf an mehr und auch großzügigeren Bademöglichkeiten an der Kiellinie ist erkannt – trotz erheblicher Restriktionen möchten alle Akteur*innen diesem in Zukunft auch gerecht werden. Ideen hierzu sollen im Planungswettbewerb für die Kiellinie entwickelt werden.

So soll beispielsweise der Badesteg am Segelcamp im Rahmen des Wettbewerbs neu und unter Berücksichtigung der benachbarten wasserseitigen Nutzungen ein wenig größer gedacht werden. Einen ersten Eindruck, in welche Richtung die Entwicklung hier einmal gehen könnte, liefert die [Visualisierung zur Reventlowwiese](#) ↗.

5. Baden an der Bellevuebrücke

Wird bei der Neuplanung der Bellevuebrücke die Schaffung einer Badestelle berücksichtigt werden?

Nachdem die Sperrung der Bellevuebrücke durch die Verwaltung im Sommer 2020 in der Öffentlichkeit Unverständnis und Unmut hervorgerufen hat, hat die [Ratsversammlung sich am 17.09.2020](#) ↗ für eine Ausweitung der Bademöglichkeiten entlang der Kiellinie bereits zur Badesaison 2021 ausgesprochen und die Verwaltung damit beauftragt, unter anderem die Legalisierung des Badens an der Bellevuebrücke zu prüfen.

Parallel zum vorliegenden Antrag für die Kiellinie bringt die Verwaltung eine gesonderte Vorlage zur kurzfristigen Ausweitung der Bademöglichkeiten in die zuständigen Gremien der Selbstverwaltung ein.

Im Planungswettbewerb für die Kiellinie soll ein Neubau der Bellevuebrücke einschließlich Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität als Ideenbaustein mitgeplant werden. In diesem Ideenteil kann auch eine Badenutzung Berücksichtigung finden.

6. Wassersport

Wird es an der Kiellinie künftig öffentliche Einlassstellen für kleine Wassersportgeräte wie SUP-Boards oder Kanus geben?

Die Bedeutung nicht vereinsgebundenen Wassersports nimmt seit einigen Jahren stetig zu. Die Kieler*innen verstehen die Kieler Förde nicht länger bloß als Kulisse, sondern als Erlebnisraum, den es sich auch mithilfe von Kanus, SUPs oder anderen kleinen Wassersportgeräten anzueignen gilt.

Heute existieren entlang der Kiellinie zu wenig öffentlich zugängliche Stellen, von denen aus diese kleinen Wassersportgeräte in die Förde gesetzt werden können und an denen auch eine sichere Herausnahme erfolgen kann. Auch An- und Abtransport müssen hierzu gewährleistet sein. Aus diesem Grund sollen realisierbare Ideen für die Schaffung geeigneter Einlassstellen im Rahmen des anstehenden Wettbewerbs zur

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Kiellinie entwickelt werden. Bei diesen müssen unter anderem jedoch der Höhenunterschied zwischen Ufer und Wasseroberfläche sowie auch notwendiger Platz an Land berücksichtigt werden. Auch eine Vereinbarkeit mit den Belangen der Berufsschifffahrt und der Wassersportvereine muss gewährleistet werden.

7. Fehlende Infrastrukturen

An der Kiellinie Nord fehlen Infrastruktureinrichtungen wie Toiletten, Gastronomie in Form von Food Trucks, Imbisse etc. um längere Aufenthalte dort attraktiv zu machen. Welche Infrastruktureinrichtungen sind geplant? Wo sollen diese errichtet werden?

In der Auslobung des Wettbewerbes werden für die genannten Infrastruktureinrichtungen Vorgaben formuliert werden. Gerade das Angebot an Toiletten ist für die Funktion der Kiellinie als attraktive Promenade ein besonders wichtiger Faktor. Daher wird es eine Aufgabe im Wettbewerb sein, Vorschläge zur Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung zu entwickeln.

Auch für weitere Einrichtungen, wie z.B. gastronomische Angebote werden Mindestanforderungen bzw. Höchstmaße und wenn notwendig auch Standorte vorgegeben und Ideen im Planungswettbewerb entwickelt werden. Auf diese Weise soll sowohl die Gestaltung im Einzelnen als auch eine Einbindung in die Gesamtgestaltung gewährleistet werden. Maß und Zahl der gewünschten und erforderlichen Infrastruktureinrichtungen sind dabei unter anderem abhängig von dem verfügbaren Flächenangebot.

8. Fahrradabstellmöglichkeiten

Werden im Rahmen der Umgestaltung auch neue Fahrradstellplätze geschaffen?

Die heutige Situation ist dadurch gekennzeichnet, dass zu wenig sichere Abstellmöglichkeiten vorhanden sind und die Fahrräder vielfach ungeordnet abgestellt werden.

Um dem entgegenzuwirken werden an der Kiellinie künftig auch zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. An der Reventlouschleife entsteht in diesem Zusammenhang bereits in Kürze eine Mobilitätsstation mit Fahrradsammelschließanlage für 56 Räder und eine frei zugängliche Doppelstock-Anlage für weitere 72 Fahrräder.

Im Rahmen des Planungswettbewerbs werden Vorschläge für weitere dezentrale Fahrradabstellmöglichkeiten entlang der gesamten Kiellinie entwickelt.

Darüber hinaus besteht auch künftig die Möglichkeit, wie bereits im Sommer 2020 mit mobilen Fahrradabstellanlagen auf saisonal erhöhte Bedarfe zu reagieren.

9. Nutzung der Kaikanten in der Innenstadt

Mit der begonnenen Aufwertung durch den Kleinen Kiel-Kanal sollen auch die naheliegenden Kaibereiche aufgewertet werden, da sich hier das Leben der Stadt abspielt bzw. abspielen sollte. Warum wird nicht statt der Kiellinie Nord die Kaikante nahe der Innenstadt aufgewertet?

Die Landeshauptstadt Kiel ist bestrebt, Uferbereiche für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen, wo immer dies möglich und sinnvoll ist. Dabei geht es nicht um ein „Entweder - Oder“, sondern um die unterschiedlichen Potenziale der einzelnen Abschnitte des Fördeufers.

An den Uferkanten überlagern sich allerdings viele Raumnutzungsinteressen. Ansprüche auf die Nutzung dieser Flächen haben sich über viele Jahrzehnte entwickelt und etabliert und unterliegen z.T. speziellen nutzungsrechtlichen Bedingungen, so dass die Schaffung von Zugänglichkeiten umfassende Klärung und Abstimmung der verschiedenen Belange erfordert – und in manchen Fällen schlicht nicht sinnvoll oder gar nicht möglich ist. Insbesondere im Bereich Innenstadt findet sich diesbezüglich eine komplexe Situation. So unterliegen beispielsweise die Hafenanlagen an Schweden-, Ostsee- und Norwegenkai dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen

(ISPS-Code), der eine weitgehende Abschottung dieser Anlagen bedingt. Entlang anderer Abschnitte der Uferlinie ist die Nutzung unter anderem durch Sporthäfen oder Fähranleger determiniert.

Kiellinie Nord -Umgestaltung

10. Zielstellung Kiellinie Nord

Welches Ziel verfolgt die Verwaltung der Landeshauptstadt Kiel für die nördliche Kiellinie zwischen Lindenallee und Marinehafen?

An der nördlichen Kiellinie trifft der Düsternbrooker Fördehang mit seinen in Abfolge, Vielfalt und Wertigkeit einzigartigen sowohl naturschutzrechtlich als auch denkmalrechtlich geschützten Wald-, Park- und Gartenanlagen direkt auf die Ostsee.

Hier weitet sich der Blick auf die Kieler Förde: Innen- und Außenförde geraten ins direkte Sichtfeld. Segelschiffe, Ruderboote, die unterschiedlichen Fähren, Tanker und Frachtschiffe kommen hier mal ganz nah, mal bloß in der Ferne ebenso in den Blick wie der Friedrichsorter Leuchtturm oder das Marineehrenmal Laboe. Hier ist Kiel nicht bloß eine Stadt mit Wasserzugang, sondern eine Stadt am Meer. Und hier könnte diese Lage am Meer endlich auch in direkter Nähe zu den innerstädtischen Wohnlagen erlebbar werden.

Dass die Kiellinie Nord ein besonderer Stadtraum sein kann, ist nicht nur während der Einrichtung eines Erlebnisraumes im September 2019, sondern auch im Zuge der Corona-bedingten Sperrungen für Kraftfahrzeuge im Frühjahr 2020 deutlich geworden, als sich die Bewohner*innen der Stadt diesen Raum auf ganz unterschiedliche Weise zu eigen gemacht und in einen vergleichsweise attraktiven Ort zum Spaziergehen, für Aufenthalt, Spiel, Sport und Erholung verwandelt haben.

Dieses Potenzial ist derzeit allerdings nicht dauerhaft erlebbar. Zwar führt bereits heute ein ausgeprägtes Netz an Wegen durch Parkanlagen, Gärten und Gehölze direkt aus den umliegenden, kompakten Gründerzeitquartieren ans Wasser, doch dort endet es an einem durch Autoverkehr geprägten Straßenraum. In ihrer heutigen Nutzung verhindert die Kiellinie als physische Barriere und als Lärmquelle eine echte Verzahnung der attraktiven Grünräume mit der Kieler Förde und nimmt der Promenade viel Aufenthaltsqualität.

Im Alltag hat die Kiellinie in diesem Abschnitt den Charakter eines stark lärmbelasteten und linienhaften Transitraums. Kraftfahrzeugverkehre in Nord-Süd-Ausrichtung können in beide Fahrtrichtungen zwar gut abgewickelt werden, für Fuß- und Radverkehre allerdings stehen in weiten Teilen lediglich knappe, teils nicht richtlinienkonforme Restflächen zu Verfügung, die in ihrer Breite die Mindestmaße nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Verwaltungsvorschrift zur StVO teils deutlich unterschreiten. Damit ist ein konfliktfreies, sicheres Nebeneinander und Miteinander hier nicht möglich. Hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs überschreitet die Kiellinie in diesem Abschnitt ihre Kapazitätsgrenzen, Radfahrer*innen weichen bei Begegnungsverkehr regelmäßig notgedrungen auf den Gehweg aus. Flächen für Aufenthalt, Spiel und Sport oder andere Formen der Erholung sind nicht vorhanden, so dass die Kiellinie ihr Potenzial als attraktiver, vermittelnder öffentlicher Raum zwischen Meer und Grünanlagen nicht entfalten kann.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Die vorgeschlagenen Zielstellungen der Landeshauptstadt Kiel werden stichwortartig in Anlage 4 „Planungswettbewerb: Konkretisierung der Handlungsschwerpunkte“ dargestellt und werden hier noch einmal ergänzend erläutert.

Um die Potenziale dieses besonderen Ortes an der Förde für Spiel, Sport, Aufenthalt und Erholung, aber auch für den Radverkehr, heben zu können, empfiehlt die Verwaltung, im anstehenden Planungswettbewerb Vorschläge für eine grundlegende Umgestaltung entwickeln zu lassen. Dabei sollen zwei unterschiedliche Gestaltungsvarianten erarbeitet werden. Während eine der beiden Varianten unter der Annahme zu planen ist, dass die Kiellinie Nord in Zukunft autofrei wird (Variante A)*, soll Variante B Gestaltungsideen einschließlich einer Beibehaltung von Kraftfahrzeugverkehr entlang der nördlichen Kiellinie darstellen.

Variante A*

Die autofreie Planungsvariante bietet die größtmögliche Chance zur Umgestaltung der nur begrenzt vorhandenen Flächen. Die heutige Autofahrbahn wird auf eine etwa vier Meter breite Premiumradroute zurückgebaut und dem vorgesehenen Premiumradroutennetz aus dem Green City Plan entsprechend zum Rückgrat eines zukunftsfähigen, sicheren Radwege-Netzes. Gleichzeitig entwickeln die Planer*innen im Wettstreit miteinander die schlüssigsten Lösungen zur Nutzung des verbleibenden Raums. Da entlang der nördlichen Kiellinie dann keine Kraftfahrzeuge mehr fahren, könnten an einer attraktiven, multicodierten und großzügigen Promenade sichere und ruhige Orte für (Kinder-)Spiel, Erholung oder Sport geschaffen werden. Nicht zuletzt wird auch die autofreie Kiellinie selbst als vermittelndes Element zwischen den zwei einzigartigen Naturräumen zu einer besonderen Attraktion für alle Kieler*innen und bietet dabei erstmals auch ein sicheres Umfeld für alle mobilitätseingeschränkten Menschen.

Variante B

Um der Forderung nach dem Erhalt einer Kraftfahrzeugverkehrsführung Rechnung zu tragen, sollen im Planungswettbewerb alternativ und gleichberechtigt zu der Variante A auch Ideen entwickelt werden, die eine Beibehaltung von Kraftfahrzeugverkehr vorsehen.

Auch hier wird es zentrale Zielstellung sein, Gestaltungsideen zu entwickeln, die neben Flächen für den motorisierten Individualverkehr möglichst große Aufenthalts- und Nutzungsqualität gewährleisten. Daneben steht die Verbesserung der Infrastrukturen für Fuß- und Radverkehr im Mittelpunkt. Die größte Herausforderung für die Planer*innen wird sein, aufzuzeigen, wie sich im Rahmen der knappen verfügbaren Flächen und unter Berücksichtigung der linearen Elemente „Fahrbahn für Kraftfahrzeuge“, „Premiumradroute“ und „Gehweg / Promenade“ die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen bestmöglich miteinander in Einklang bringen lassen und dabei Aufenthaltsqualität sowie eine echte Verzahnung des Fördehangs mit der Förde geschaffen werden können.

Nach dem Wettbewerb soll abschließend die Ratsversammlung darüber entscheiden, welche der beiden Varianten baulich umzusetzen ist. Die Verwaltung erarbeitet hierzu geeignete Entscheidungsgrundlagen.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Für beide Varianten gilt darüber hinaus: An der Orchideenwiese und im Umfeld der Seglervereinigung Kiel (Kiellinie 215) entsteht ein neuer Eingang zur Kiellinie, indem hier beispielweise Gastronomie auf Angebote für Kinderspiel oder andere Freizeitgestaltung treffen könnte. Hier tritt endlich auch die Wik ans Wasser.

Die Übergangsbereiche zwischen den Grünanlagen und der Förde fordern dabei zu einer besonders sensiblen Gestaltung heraus. Die Parks könnten gestalterisch bis an die Förde gezogen werden – vielleicht gelingt an der einen oder anderen Stelle der Sprung ans oder sogar ins Wasser. Darüber hinaus schafft und erhält die Einbindung der Seebadeanstalt mit angegliederter Gastronomie Identität. Die neue Bellevuebrücke markiert von Süden kommend den Auftakt zur künftigen Kiellinie Nord.

*Dass eine Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs einen relevanten Eingriff in das Straßennetz darstellt, von dem Verlagerungseffekte ausgehen werden, ist bekannt. Siehe mehr zum Thema Verkehr ab Frage 21.

11. Attraktionen an der Kiellinie Nord

Die Kiellinie Nord kann nur wirklich attraktiv werden, wenn zusätzliche Attraktionen angeboten werden und nicht nur den MIV ausgesperrt wird! Was ist hier vorgesehen?

Bereits heute befindet sich entlang der Kiellinie in unregelmäßiger Abfolge eine Vielzahl einzelner „Perlen“, die neben der Wasserlage selbst zusätzliche Attraktivität ausstrahlen. Genannt seien mit der Seebadeanstalt, Hirschfeld-Blick und Diederichsenpark, der Orchideenwiese oder dem Flandernbunker nur einige. Diese sollen über die Aufwertung der Kiellinie zu einer attraktiven Promenade nun miteinander zu einer „Perlenschnur“ verbunden werden.

Gleichzeitig zeigt sich an vielen weiteren Orten großes Potenzial für neue Entwicklungen. So könnte zum Beispiel der Fähranleger Bellevue als Neubau mit hoher Aufenthaltsqualität und weiteren Zugängen zum Wasser geplant werden. Besondere Sorgfalt erfordern die bestehenden Parkanlagen, die als Übergangspunkte zwischen Fördehang und Förde gestalterisch bis ans Wasser herangezogen werden könnten.

Auch das Umfeld der Segler-Vereinigung Kiel an der Kiellinie bietet Raum für die Planung belebender Nutzungen, die gemeinsam mit der Orchideenwiese eine attraktive Eingangssituation von Norden bilden und die Wik ans Wasser bringen könnten. Zusätzliche Einlassstellen für SUP-Boards oder andere kleine Wassersportgeräte würden auch die Förde noch stärker erlebbar werden lassen.

Im Falle der Umsetzung einer Variante A könnte die neue Kiellinie Nord auch selbst eine eigene Attraktion sein, die nach der Umgestaltung durch eine Abfolge von Orten für Ruhe und Erholung, (Kinder-)Spiel und Sport geprägt wäre.

Durch die Schaffung einer attraktiven Fahrradwegeinfrastruktur soll die Kiellinie Nord zudem eine andere, neue Bedeutung in den alltäglichen Wegebeziehungen der Kieler*innen erhalten. Insgesamt soll durch eine zunehmende Frequentierung und deutlich höhere Verweildauer ein spannender Raum für alle Kieler*innen entstehen.

Aus der in Variante A vorgesehenen Aufwertung kann sich punktuell auch ein deutlich gesteigertes Potenzial für mobile gastronomische Angebote und vielleicht sogar kleinere Veranstaltungen wie Flohmärkte oder Pop-Up-Projekte ergeben. Gleichzeitig soll der landschaftsbezogene

Erholungscharakter erhalten und noch deutlicher herausgearbeitet werden, mit dem sich die nördliche Kiellinie von den übrigen, stärker hochbaulich geprägten Abschnitten absetzt.

Nicht zuletzt steigert auch die Nähe und Anbindung der nördlichen Kiellinie an die übergeordneten städtischen Grünstrukturen die Attraktivität, da die Kiellinie Teil des gesamten Grünsystems ist. Hier ist der Schleusenpark im Norden ebenso zu nennen, wie der Schüttenredder und der Schulredder im Westen mit Verbindung bis zum Holstein-Stadion und zur Universität.

12. Lage am Westufer

Im Gegensatz zu den Uferpromenaden der Nachbargemeinden Kiels auf dem Ostufer zeichnet sich die nördliche Kiellinie nicht durch Abendsonne aus - Lohnt eine Umgestaltung überhaupt?

Es stimmt - im Gegensatz zu den sonnenexponierten Uferbereichen am Ostufer der Kieler Förde wie dem in den kommenden Jahren weiter zu verbessernden Strand Hasselfelde, kann die nördliche Kiellinie als Teil des Westufers nur bedingt mit hoher Besonnungsdauer auch bis in die Abendstunden punkten. Dennoch lohnt sich eine Aufwertung:

- An der Kiellinie Nord nimmt der Tag mit einem einmaligen Ausblick auf die sich öffnende Kieler Förde bei Morgen- und Mittagssonne seinen Lauf. Hier wird nicht nur der morgendliche Spaziergang, sondern auch der Weg zur Arbeit, Sporttreiben, (Kinder-)Spiel, einfaches Verweilen oder auch das Schwimmen im Rahmen der bereits heute bestehenden Möglichkeiten zum besonderen Erlebnis.
- An vielen Stellen bricht auch im weiteren Tagesverlauf immer wieder die Sonne durch, beispielsweise am Hirschfeld-Blick, am Diederichsenpark, im Umfeld des Segler*innenheims oder auch an der Orchideenwiese.
- An der Orchideenwiese gibt es sogar ganzjährig die Chance auf Abendsonne mit Blick auf die Förde. Wenn die Potenziale im Umfeld des Segler*innenheims gehoben werden, kann hier ein attraktiver neuer Anziehungspunkt auch für die Abendstunden entstehen - und das in fußläufiger Nähe zu den Wohnlagen in der Wik.
- In den Wintermonaten verlieren die Bäume ihre Blätter, so dass entlang der nördlichen Kiellinie Sonnenstrahlen durch die Äste brechen und die Promenade in helles Licht tauchen können. Im Sommer spendet die dichte Belaubung kühlenden Schatten. Insbesondere mit Blick aufzunehmende sommerliche Hitzeereignisse kann sich die vermeintlich nicht ideale Sonnenexposition zu einer besonderen Qualität der Kiellinie Nord entwickeln, da sich schattige und sonnige Flecken in den Nachmittagsstunden hier abwechseln.
- Die Kiellinie ist bereits heute auch bei Wind und Wetter ein identitätsstiftender Ort. Ihre einzigartige Attraktivität entfaltet sich nicht nur bei Sonnenschein. Darüber hinaus zeigt sich, dass Stadträume auch ohne permanente Besonnung als Aufenthaltsräume angenommen werden, wenn sich in ihnen nur ausreichend Aktivitäten und Funktionen überlagern – insbesondere, wenn sie nahe an Wohngebieten liegen. Bereits heute zeigt sich, dass die Kiellinie – bisher vor allem in den südlichen Bereichen – auch bei vermeintlich schlechtem Wetter und im Winterhalbjahr eine große Attraktivität insbesondere für Spaziergänger*innen aufweist. Bereits heute gilt das aber – wenngleich in geringerem Umfang - auch für die nördliche Kiellinie.

Die Aktion „Erlebnis Kiellinie Nord“ hat in der zweiten Septemberhälfte 2019 stattgefunden, teilweise ebenfalls bei schlechtem Wetter, in jedem

Fall aber schon im Übergang des Sommers zum Herbst. Zahlreiche Besucher*innen haben auch ohne Sonne den Aufenthalt genossen, sowohl zum Verweilen auf den bereitgestellten Sitzen und Liegen, als auch zur Bewegung.

13. Flächen und Querschnitt

*Warum ist es so schwierig die bestehenden Flächen so aufzuteilen, dass sowohl Kraftfahrzeuge als auch Radfahrer*innen und Fußgänger*innen die Kiellinie gemeinsam nutzen können?*

Die Kiellinie ist im Abschnitt zwischen der Lindenallee und dem Parkplatz an der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Standort Kiel durchgängig zu schmal, um Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr sowie weitere Freizeitverkehre wie zum Beispiel Inlineskating so nebeneinander zu führen, dass sich diese komfortabel und sicher bewegen können. So liegen die Breiten des Zweirichtungsradweges teilweise unter zwei Metern. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sehen für einseitig geführte Zweirichtungsradwege eine Mindestbreite von 3,00 m zuzüglich etwaiger Sicherheitsstreifen vor. Für die Umsetzung eines Premiumradweges, wie er gemäß Premiumradroutenkonzept aus dem Green City Plan entlang der nördlichen Kiellinie vorgesehen ist, wird hingegen sogar eine Mindestbreite von vier Metern sowie eines zusätzlichen Trennstreifens zur Straße von einem halben Meter erforderlich. Die Flächenaufteilung ist heute jedoch auf einen reibungslosen Ablauf des Kraftfahrzeugverkehrs ausgelegt. Für nicht motorisierte Verkehre verbleiben entlang der Kiellinie Nord heute so lediglich Restflächen.

Dadurch kommt es regelmäßig zu Gefahrensituationen zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, aber auch weiteren Freizeitverkehren. Da der Fahrradweg für den Zweirichtungsverkehr genutzt wird, entstehen so auch unter den Radfahrer*innen selbst immer wieder Konfliktsituationen, so dass diese häufig auch auf dem Gehweg fahren. Es fehlen Trennstreifen zwischen den Funktionsflächen, auch gibt es keinen Sicherheitsabstand zwischen dem ohnehin schmalen Fußweg und der Uferkante.

Der wassergebundene Fußweg westlich der Straße stellt über weite Strecken den Übergang zum Landschaftsschutzgebiet dar und wird in der Praxis häufig illegal als Parkstreifen genutzt. Per Beschilderung angeordnet (und damit erlaubt) ist das Parken auf dem Seitenstreifen nur im südlichen Bereich etwa zwischen Lindenallee und Hirschfeldblick.

Durch die heutige Organisation der Verkehrsflächen für die drei zahlenmäßig relevantesten Gruppen an Verkehrsteilnehmer*innen nimmt die Kiellinie Nord ausschließlich lineare Funktionen der Verbindung zwischen Berthold-Beitz-Ufer und Wik auf. Bereits dafür reicht der vorhandene Raum jedoch kaum aus. Die Ausschöpfung der eigentlichen Potenziale für Aufenthalts- und Nutzungsqualität, die sich beispielsweise durch die Integration von Räumen für (Kinder-)Spiel, Sport, oder Ruhe und Erholung in dieser einzigartigen Lage bieten, ist hierdurch nicht möglich.

Um diese Nutzungen in die bestehenden Flächen zu integrieren und dem Radverkehr die erforderliche Fläche zugestehen zu können, ist eine Neuaufteilung erforderlich. Im Planungswettbewerb sollen daher in zwei Varianten Lösungen erarbeitet werden, die eine möglichst große Aufenthalts- und Nutzungsqualität gewährleisten. (siehe Frage 10)

Die auf der folgenden Seite abgebildeten Aufnahmen von typischen Begegnungssituationen sollen helfen, die Platzprobleme entlang der Kiellinie Nord zu veranschaulichen

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“
Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung



Abbildung 1: Typische Begegnungssituationen an der Kiellinie Nord

14. Einbahnstraße

Ist die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung an der nördlichen Kiellinie ein geeigneter Kompromiss zwischen einer vollständigen Sperrung für den Kraftfahrzeugverkehr und der heutigen Situation?

Grundsätzlich ist die Einrichtung einer Einbahnstraße möglich. Auch würde durch einen Rückbau der Flächen für Kraftfahrzeuge von zwei auf dann nur noch eine Fahrspur etwas mehr Raum für den Bau einer Premiumradroute und Fläche für den Fußverkehr entstehen.

Keine Planungsvariante, die Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr erhält, wird allerdings die heute bestehende Trennwirkung der Kiellinie zwischen Fördehang und Promenade deutlich abschwächen. Verkehrslärm und Gefahren für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Inline-Skater*innen oder spielende Kinder bleiben nach wie vor bestehen.

15. Autofrei am Wochenende oder im Sommer

Sind temporäre Sperrungen der nördlichen Kiellinie für den Kraftfahrzeugverkehr zum Beispiel an Wochenenden oder auch über die Sommermonate eine geeignete Alternative zu einer dauerhaften Sperrung?

Die Kiellinie Nord so zu belassen, wie sie heute ist, und beispielsweise am Wochenende oder zu besonderen Anlässen zu sperren, damit mehr Raum für Aufenthalt und Radverkehr entsteht, klingt zunächst plausibel. Es sprechen allerdings verschiedene Gründe dagegen:

- Die Kiellinie Nord soll explizit keine Schönwetterstrecke für den Radverkehr sein, sondern eine Rückgratfunktion für die Umsetzung der Mobilitätswende übernehmen. Sie soll ein dauerhaft attraktiver Bestandteil des Veloroutennetzes der Landeshauptstadt Kiel sein. Dafür ist eine Anpassung des Straßenraums zur Schaffung besserer Voraussetzungen für den Radverkehr unerlässlich.
- Wenn künftig zumeist im gleichen Maße wie heute Kraftfahrzeugverkehr entlang der nördlichen Kiellinie geführt werden soll, können in

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

diesem Abschnitt keine entscheidenden baulichen Veränderungen zur Verbesserung von Aufenthalts- und anderer Nutzungsqualität vorgenommen werden. Die Kiellinie Nord würde dann auch künftig vor allem Verkehrsraum bleiben. Eine temporäre Möblierung und gestalterische Aufwertung, wie sie während des Erlebnisraumes im September 2019 eingerichtet wurde ist auf Grund des sehr hohen organisatorischen und personellen Aufwandes nicht wiederkehrend für Feiertage oder Wochenenden vorstellbar. Eine grundlegende Umgestaltung der heutigen Verkehrsflächen wäre bei auch nur temporär stattfindendem Kraftfahrzeugverkehr nicht möglich.

- Darüber hinaus bedarf es aufgrund der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung für jede temporäre Sperrung von Straßen für den Autoverkehr eines konkreten Anlasses. Das kann die Einrichtung einer Baustelle, aber auch die Durchführung von Verkehrsversuchen oder Veranstaltungen wie Demonstrationen oder Wochenmärkten sein.

16. Öffnung für Autos bei schlechtem Wetter

Könnte die Kiellinie Nord im Falle einer Entscheidung für eine autofreie Gestaltung so gebaut werden, dass die Möglichkeit besteht bliebe, zumindest an Tagen, die auf Grund schlechten Wetters nicht zum Fahrradfahren einladen, mit dem Auto dort entlangzufahren?

Ausgewiesene Fahrradstädte wie beispielsweise Kopenhagen, Amsterdam oder mittlerweile auch Oslo sind nicht in erster Linie wegen des Wetters attraktiv zum Fahrradfahren. Vor allem verfügen sie über eine hervorragende Fahrradinfrastruktur, bestehend aus breiten und sicheren Radwegen, engmaschigen Netzen, Vorrang des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr etc. Das Fahrrad wird von vielen unabhängig vom Wetter ganz selbstverständlich als Verkehrsmittel bevorzugt, weil es in der Stadt das schnellste und flexibelste Verkehrsmittel ist und eine sichere Infrastruktur vorhanden ist. So könnte es auch in Kiel sein.

Eine temporäre Öffnung für den Kraftfahrzeugverkehr bei schlechtem Wetter ginge also zulasten derjenigen, die auch unter nicht idealen Wetterbedingungen dort Rad fahren und damit zulasten einer erfolgreichen Umsetzung der Mobilitätswende.

Der wichtigste Punkt aber ist auch hier: Bei der temporären Freihaltung einer Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr wäre in Ermangelung ausreichender Flächen eine bauliche Umgestaltung zugunsten einer Schaffung von mehr Aufenthalts- und Nutzungsqualität nur schwer möglich. Auf einer für den Fuß- und Radverkehr ausgestalteten Fläche kann mit Ausnahme von Einsatzfahrzeugen ohne besonderen Anlass kein Kraftfahrzeugverkehr zugelassen werden, auch nicht bei schlechtem Wetter – ebenso wenig, wie das beispielsweise in innerstädtischen Fußgänger*innenzonen praktikabel wäre.

17. Verbreiterung der Kiellinie Nord in Richtung Förde

Am Berthold-Beitz-Ufer wird die Promenade um vier Meter in Richtung Förde verbreitert. Wurde diese Möglichkeit auch für die nördliche Kiellinie geprüft, um so doch ausreichend Fläche für ein Nebeneinander

Gewichtige Argumente, die für eine Herausnahme des Kraftfahrzeugverkehrs aus der nördlichen Kiellinie sprechen, sind die beengten Platzverhältnisse für Fuß- und Radverkehr und fehlender Raum zur Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten. Da liegt es natürlich nahe, zu sagen: „Wir machen die Promenade einfach einige Meter breiter – wie es ja auch am Berthold-Beitz-Ufer geschehen soll.“

Grundsätzlich ist eine Verbreiterung der Kiellinie natürlich auch im Abschnitt zwischen Lindenallee und Marinehafen technisch machbar.

- Im Gegensatz zur maroden, stark korrodierten Spundwand am Berthold-Beitz-Ufer befindet sich die Ufereinfassung an der nördlichen Kiellinie in einem guten Zustand. Am Berthold-Beitz-Ufer handelt es

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

von Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr zu generieren und gleichzeitig einen hohen Aufenthaltswert schaffen zu können?

sich um eine Stahlspundwand, die 1980 eingebaut worden ist. Bei Stahlspundwänden, die an der meer- und landseitigen Oberfläche nicht zusätzlich durch Betonplatten vor Korrosion geschützt werden, darf nur von einer Lebenserwartung von mehreren Jahrzehnten ausgegangen werden. Neben der „normalen bzw. herkömmlichen“ Korrosion haben beim Berthold-Beitz-Ufer Schwefelbakterien zu verstärktem, lokalem Lochfraß in der Spundwand geführt und die Korrosion beschleunigt. Bei der Kiellinie Nord handelt es sich hingegen um eine über 100 Jahre alte Schwergewichtsmauer aus unbewehrtem Beton mit einer vorgesetzten Natursteinwand, an der keine Korrosionsprozesse einsetzen können. Die Natursteinmauer ist nahezu intakt und hat bisher allen Stürmen gut standgehalten. Die Standzeit der Mauer wurde durch Fugenausbesserungen in der Natursteinwand und durch Steinschüttungen am Mauerfuß für lange Zeit gesichert.

- Die Steinmauer benötigt damit auf absehbare Zeit keine Ertüchtigung. Eine etwaige Vorspundung ist zudem kostenintensiv und dürfte sich auf einen hohen zweistelligen Millionenbetrag belaufen.
- Wie bereits bei anderen Fragen angeführt, verbleibt bei einem Nebeneinander von Kraftfahrzeug-, Fahrrad- und Fußverkehr eine Trennwirkung sowie die Lärmentwicklung durch den Kraftfahrzeugverkehr zwischen Fördehang und Uferkante. Es ist an den Wettbewerbsteilnehmer*innen, hierfür Lösungen zu entwickeln. Der Ratsversammlung bleibt vorbehalten, eine abschließende Entscheidung zu treffen, welche dieser Lösungen am überzeugendsten ist.
- Entlang der gesamten Kiellinie Nord befinden sich wertvolle gesetzlich geschützte Flachwasserbiotope. Eine Vorspundung wäre unausweichlich mit einem massiven Eingriff in das marineökologische System verbunden. Ein solcher ist grundsätzlich verboten und nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Dies ginge allerdings zu Lasten der Umwelt und wäre auch angesichts der Länge dieses Abschnitts von 1,3 km mit hohen zusätzlichen Kosten für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen verbunden.

18. Parkmöglichkeiten

Wo und in welcher Größenordnung werden im Umfeld der Kiellinie Nord künftig Parkplätze zur Verfügung stehen?

Attraktive Verkehrsinfrastruktur erzeugt immer entsprechenden Verkehr: Wo gut geparkt werden kann, fährt man mit dem Auto hin. Da dies den Zielen der Mobilitätswende entgegensteht, ist nicht vorgesehen, rein „nachfrageorientiert“ zusätzlichen Parkraum zur Verfügung zu stellen. Analog hierzu wird sich dieser Effekt hingegen durch die Schaffung attraktiver Radverkehrsinfrastruktur zu Nutze gemacht um den Radverkehr zu fördern und die Mobilitätswende voranzubringen.

Im Rahmen des Planungswettbewerbs werden neben der Premiumradroute für die Kiellinie Nord daher auch Lösungen zur deutlichen Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten zu erarbeiten sein.

Es wird jedoch weiterhin die heutigen Parkmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge am Flandernbunker, in der Koesterallee, am benachbarten Parkplatz und an der Parkstraße geben. Darüber hinaus können auch am Niemansweg Pkw geparkt werden. An der nördlichen Kiellinie selbst darf im weitaus überwiegenden Teil auch heute nicht geparkt werden – es entfallen nur wenige Parkplätze.

In den benachbarten Straßen gibt es in einer Entfernung von bis zu 5 Gehminuten bis zur Kiellinie 250 bis 300 Parkplätze für Kraftfahrzeuge.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“
Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Für Personen mit Schwerbehindertenausweis mit Kennzeichen „außer-gewöhnliche Gehbehinderung“ wird es rund 10 zusätzliche Parkplätze in unmittelbarer Nähe zu den umgestalteten Bereichen geben, wodurch der Bedarf nach Einschätzung der Verwaltung zunächst gedeckt sein wird.

19. Sport an der Kiellinie Nord

*An der Kiellinie Nord fehlt es an Sporteinrichtungen und -möglichkeiten für alle Besucher*innen. Wird dies in den weiteren Planungen berücksichtigt?*

Ideen hierfür sollen im Planungswettbewerb zur Kiellinie entwickelt werden. Auf diese Weise soll sowohl eine Einbindung in die Gesamtgestaltung gewährleistet als auch durch attraktive Bilder die weitere Zielfindung erleichtert werden. Auf Grundlage der im Wettbewerb entwickelten Ideen soll dann die Umsetzung weiterverfolgt werden. Maß und Zahl der Sporteinrichtungen sind dabei vom verfügbaren Flächenangebot abhängig.

20. Schnittstelle Kiellinie / Wik

Erfolgt eine Aufwertung der Schnittstelle zur Wik zwischen Wasserschiffahrtsdirektion und Feldstraße?

Die Schnittstelle an der Kiellinie Nord zwischen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Standort Kiel und Feldstraße liegt außerhalb des VU-Gebiets „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“. Sie liegt im Untersuchungsgebiet der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „[Grüne Wik](#)“ ⁷. Mit welchen Maßnahmen die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich erhöht werden könnte, wird im Rahmen dieser Planungen ermittelt. Als Schnittstelle und Teil des Eingangs zur Wik ist dieser Bereich aber natürlich auch für die Entwicklung der Kiellinie von besonderer Bedeutung.

Kiellinie Nord – Auswirkungen einer geänderten Verkehrsführung

21. Planung gegen das Auto

Warum richten sich derzeit so viele Planungen der Landeshauptstadt Kiel gegen das Auto?

Es trifft nicht zu, dass sich derzeit viele Planungen in Kiel „gegen das Auto“ richten. Richtig ist aber, dass vor dem Hintergrund der aus Klimaschutzgründen durch die Ratsversammlung beschlossenen Mobilitätswende den nachhaltigen Verkehrsträgern mehr Raum gegeben werden muss, damit diese gegenüber dem Auto an Attraktivität gewinnen und wirksame Anreize zum Umstieg bieten können.

Über Jahrzehnte hinweg stand das Auto nicht nur in Kiel im Mittelpunkt der stadt- und verkehrsplanerischen Ansätze – der Fuß- und der Radverkehr mussten hingegen mit teils knapp bemessenen Restflächen Vorlieb nehmen. Auf diese Weise konnte ein qualitativvolles stadtweites Radverkehrsnetz analog zu dem auf Autos ausgerichteten Straßennetz nicht entstehen. Die Einflüsse dieser Zeit der autogerechten Stadtentwicklung prägen Kiel heute immer noch sehr stark. Seit einiger Zeit wird das Ausmaß der Probleme und Konflikte dieser einseitigen Ausrichtung jedoch immer deutlicher sichtbar. Der Einfluss des Pkw auf das Klima, die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume, Flächeninanspruchnahme durch ruhenden Verkehr und Fragen der Sicherheit für Kinder, Fuß- und Radverkehre sind nur einige Aspekte, die hier genannt werden können. Die Folge ist die zunehmende Forderung nach einer neuen Aufteilung öffentlicher Flächen stärker zugunsten von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Ziel vieler heutiger Planungen ist daher eine solche gerechtere Flächenverteilung zwischen allen Verkehrsträgern. Da ein großer Teil der Verkehrsfläche heute auf den Kraftfahrzeugverkehr ausgerichtet ist, geht eine solche Neuordnung fast zwangsläufig zu Lasten der Flächen für diesen Verkehrsträger.

Es geht nicht darum, den Autoverkehr zu verdammen. Kiel wird auch in Zukunft ein leistungsfähiges Straßenverkehrsnetz für Kraftfahrzeuge haben, so dass vor allem auch Personen, die aus individuellen oder beruflichen Gründen auf das Autofahren angewiesen sind, auch weiterhin in der Stadt unterwegs sein können. Beschlossenes Ziel der Verkehrsplanung ist aber, den Anteil des Umweltverbundes aus verschiedenen Gründen zu steigern, wofür dessen Bedingungen deutlich verbessert werden müssen.

Für viele Wege allerdings gibt es bereits heute geeignete Alternativen zum Auto. Diese sollen in den kommenden Jahren mit großem Einsatz weiter ausgebaut werden und betreffen den ÖPNV, Rad- und Fährverkehr ebenso wie die Planungen für ein neues höherwertiges, trassengebundenes ÖPNV-System und die Vernetzung dieser Verkehrsträger untereinander.

Großes und auch relativ kurzfristig umsetzbares Potenzial zur Vermeidung nicht notwendiger Autofahrten bietet dabei vor allem der Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Im Schnitt werden in Kiel werktags 61,5 % (2013: 67,1 %) aller Wege zwischen 5 und 10 km und knapp die Hälfte aller Wege (2013: 55,7 %) zwischen 3 und 5 km mit dem Pkw zurückgelegt. Selbst Wege zwischen 1 und 3 km Länge werden zu über 30 % (2013: 36,5 %) mit dem Pkw zurückgelegt (Quellen: SrV 2018, SrV 2013). Im Vergleich zu anderen Städten, die über eine ähnlich flache Topographie und vergleichbare Einwohnerzahlen verfügen, weist die Stadt Kiel hier lediglich durchschnittliche Werte auf (siehe [Ergebnisse des SrV 2018](#) ↗). Großes Verbesserungspotenzial besteht beim ÖPNV. Noch mehr (selbstverständlich nicht alle) Kieler*innen könnten diese Distanzen jedoch auch mit dem Fahrrad zurücklegen. Voraussetzung dafür ist für viele aber das Vorhandensein eines sicheren und komfortablen Fahrradwegenetzes und guter nachgelagerter Infrastrukturen wie z. B. sicherer Abstellmöglichkeiten.

Allein diese Zahlen verdeutlichen das große Potenzial für eine erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende, das im Ausbau der Fahrradinfrastruktur liegt. Daher gilt es nun, weiter Schritt für Schritt diese, aber auch andere nachhaltige Mobilitätsformen, so attraktiv zu gestalten und miteinander zu verknüpfen, dass sie eine wirkliche Alternative zum Auto darstellen. Dies wird nicht von heute auf morgen geschehen und für manche wird es auch mit einer Zeit der Umgewöhnung – auch des persönlichen Verkehrsmittelwahlverhaltens – einhergehen. Wichtig ist dabei selbstverständlich, dass für alle, die tatsächlich auf die regelmäßige Nutzung eines Pkw angewiesen sind, weiterhin alle Ziele einschließlich einer zumutbaren Gehwegdistanz zwischen Parkplatz und Ziel erreichbar bleiben müssen. Das zeigen auch die Überlegungen für eine autofreie nördliche Kiellinie. Der Anspruch überall bis direkt vor die Tür fahren und dort parken können zu müssen, wird sich allerdings nicht allorten durchhalten lassen.

Ohne die Umsetzung - teils auch einschneidender – baulicher Maßnahmen wird die Mobilitätswende nicht gelingen. Die Grundlagen für eine erfolgreiche Umsetzung sind durch die Beschlüsse über die folgenden

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“
Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Konzepte dabei fraktionsübergreifend und einvernehmlich durch die Ratsversammlung und die Fachausschüsse geschaffen worden.

- [Masterplan 100 % Klimaschutz](#) ↗
- [Masterplan Mobilität der Kiel Region](#) ↗
- [Green City Plan](#) ↗
- [VEP 2008](#) ↗
- [Teilfortschreibung VEP](#) ↗
- [Fußwegeachsenkonzept](#) ↗
- [Velorouten- und Premiumradroutenkonzept](#) ↗
- [Konzept für Mobilitätsstationen in Kiel](#) ↗

Weitere Konzepte sind in Erarbeitung:

- Parkraumkonzept
- Elektromobilitätskonzept
- Trassenstudie für einen höherwertigen ÖPNV

Auch die Erstellung eines Carsharing-Konzepts ist vorgesehen.

22. Konzentration des Autoverkehrs auf Hauptachsen

Kann es funktionieren, den Autoverkehr auf immer weniger Straßen zu konzentrieren?

Ziel ist nicht, gleichbleibend viel Autoverkehr auf immer weniger Straßen zu konzentrieren - tatsächliches Ziel ist es, den Umstieg vom Auto auf ein breites Angebot nachhaltiger Verkehrsmittel als Alternative zum Pkw noch deutlich attraktiver zu machen, damit nicht notwendige Fahrten mit dem Pkw vermieden werden können.

Ein möglichst effektiver Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel wird nicht von heute auf morgen gelingen. Hierzu müssen Schritt für Schritt Alternativangebote zum Auto geschaffen werden und ineinandergreifen. Diese benötigen Fläche – sei es für ein trassengebundenes System wie eine Stadtbahn oder ein Bus-Rapid-Transport-System (BRT), sichere, baulich von der Straße abgesetzte Radwege, breite Radfahrstreifen oder komfortable Fußwege. Die dafür erforderliche Fläche wird in Teilen zwangsläufig auch aus jenen Flächen herausgelöst werden müssen, die heute dem Auto in Form von Straßen und Parkplätzen zur Verfügung stehen. Neben der aufwändigen Planung und Realisierung eines breiten Angebots an Alternativen hängt der Erfolg der Mobilitätswende auch von der Bereitschaft der Kieler*innen ab, einen Umstieg zu wagen, sich auf Veränderungen einzulassen und neue Routinen zu entwickeln. Für eine gelungene Mobilitätswende wird Puzzleteil für Puzzleteil ineinander zu fügen sein. Für Phasen des Übergangs wird es in Teilen des Verkehrssystems zur Konzentration des Autoverkehrs kommen, bevor es zu einem deutlich spürbaren Umstieg auf umweltgerechte Verkehrsmitteln kommt.

Ein Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsträger wird auch nicht für alle Menschen und für alle Wege möglich sein. Alle Ziele werden allerdings auch nach wie vor mit dem Pkw erreichbar bleiben.

In den vergangenen Jahren sind bereits viele erste Schritte zur Förderung des Umstiegs vom Pkw auf alternative, nachhaltige Mobilitätsangebote erfolgt. Beispiele sind hier neben vielen kleinteiligen Verbesserungen im Radwegenetz die Schaffung der Veloroute 10, die voranschreitende Modernisierung und Ausweitung des Fährverkehrs einschließlich verbesserter Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme, die Etab-

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

lierung von Car- und Bikesharing-Angeboten für große Teile des Stadtgebietes oder die Stärkung des ÖPNV durch Ausbau und Anpassungen im Busnetz einschließlich Flottenmodernisierung.

Zudem erfolgte 2017 die Reaktivierung eines ersten Abschnitts der schienengebundenen Verbindung zwischen Kieler Hauptbahnhof und Schönberger Strand mit drei Stationen im Kieler Stadtgebiet. Andere Projekte wie die Wiedereinführung eines trassengebundenen ÖPNV-Systems (Stadtbahn oder BRT-System) befinden sich in Planung. Parallel dazu entwickeln mehr und mehr große Arbeitgeber*innen in der Stadt eigene Mobilitätskonzepte und bieten den Mitarbeitenden Förderangebote zum Umstieg auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel an.

Dass insbesondere der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad nicht nur eine Hoffnung, sondern heute schon Realität ist, belegen die Ergebnisse der Studienreihe „SrV – Mobilität in Städten“, die alle fünf Jahre von der TU Dresden in Form einer repräsentativen Haushaltsbefragung durchgeführt wird. Sie zeigen, dass der Radverkehrsanteil an allen Wegen in Kiel bereits von 18 % im Jahr 2013 auf 22 % im Jahr 2018 angestiegen ist. Dieser Erfolg bestätigt den Ansatz, dass mehr attraktive Radverkehrsstrecken den Radverkehrsanteil tatsächlich wirksam erhöhen und damit zu einer Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrsanteils führen. Die Stadt verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren noch weiter zu erhöhen – einerseits, um die Klimaschutzziele einhalten zu können, andererseits aber auch, den Stadtraum von Kraftfahrzeugen zu entlasten und damit Abgase und Lärmbelastung zu vermindern sowie mehr Flächen für Fußverkehr und als öffentlichen urbanen Lebensraum nutzbar machen zu können. Die Mobilitätswende soll Kiel lebenswerter machen.

23. Einordnung der Verkehrsverlagerungen

Wie sind die veröffentlichten Zahlen zu den Verkehrsverlagerungen einzuordnen? Ist hier möglicherweise lediglich ein Best-Case-Szenario dargestellt?

Die erhobenen Zahlen zeigen zunächst lediglich, wie sich der Verkehr während der zeitlich sehr begrenzten Sperrung im Jahr 2019 verlagert hat. Verglichen wurden die während der Sperrung erhobenen Zahlen mit Zählergebnissen ohne Sperrung aus den Jahren 2015 und 2018.

Es ist davon auszugehen, dass während der Sperrung 2019 viele Fahrzeuge der Beschilderung gefolgt sind und sich einen Umleitungsweg möglichst nahe an der Kiellinie gesucht haben.

Die 2019 erhobenen Zahlen stellen nicht das zu erwartende Zukunftsszenario für den Fall einer dauerhaften Sperrung der nördlichen Kiellinie dar.

Modellberechnungen zeigen im Vergleich mit den erhobenen Zahlen, dass rund die Hälfte des heutigen Pkw-Verkehrs entlang der Kiellinie - in Bezug auf diese - Durchgangsverkehr ist. Im Falle einer dauerhaften Sperrung der nördlichen Kiellinie für den motorisierten Individualverkehr ist davon auszugehen, dass sich ein Teil der Durchgangsverkehre, die heute die Kiellinie nutzen, weiträumig auf die großen, leistungsfähigen Nord-Süd-Achsen Westring und B 76 verlagern wird und die Mehrbelastung der Feldstraße, des Niemannswegs und der Lindenallee deutlich niedriger ausfallen wird als im Vergleich der dargestellten Zählungen festgestellt wurde. Die Kapazitäten der genannten Straßen reichen hierfür aus.

Unbestritten wird es auf dem Weg zu dem Ziel einer Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs um 30 Prozent bis zum Jahr 2035 durch kleinere

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

und größere Anpassungen im Verkehrssystem auch zu vorübergehenden Mehrbelastungen kommen. Diese gilt es im Vorfeld zu prognostizieren und zu evaluieren und mit geeigneten Begleitmaßnahmen darauf zu reagieren, damit insbesondere die betroffenen Wohngebiete nicht unter unverhältnismäßig starken Beeinträchtigungen zu leiden haben. Auch für die Planungen an der Kiellinie ist dies vorgesehen (vgl. Antragspunkt 3).

24. Erreichbarkeit Kiellinie Nord

*Die südliche Kiellinie ist bereits autofrei, dort haben Besucher*innen die Gelegenheit, die Nähe zum Wasser ohne Autoverkehr zu genießen. – Wie sollen Mobilitätseingeschränkte auch weiterhin nah ans Wasser gelangen, wenn das Autoflanieren an der Kiellinie Nord nicht mehr möglich sein sollte?*

Entsprechend der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sieht die Verwaltung vor, im anstehenden Planungswettbewerb zwei unterschiedliche Gestaltungsvarianten erarbeiten zu lassen. Eine Variante unter der Annahme, dass die Kiellinie autofrei wird, die andere unter Beibehaltung des Kraftfahrzeugverkehrs. Beide Varianten haben zum Ziel, die Aufenthalts- und Erholungsqualität am Wasser zu erhöhen und den Raum für alle Nutzerinnen*innen erlebbar werden zu lassen (siehe Frage 1). Hierzu gehört insbesondere auch die Erreichbarkeit der Kiellinie Nord und die erstmalige Schaffung eines attraktiven, sicheren Bewegungsraumes für mobilitätseingeschränkte Personen.

Unabhängig von der späteren Entscheidung für eine dieser beiden Gestaltungsvarianten durch die Ratsversammlung ist die Schaffung eines gut zu erreichenden, sicheren, möglichst barrierearmen Umfelds für mobilitätseingeschränkte Menschen entlang der gesamten Kiellinie Gegenstand aller weiteren Planungen. Der Beirat für Seniorinnen und Senioren wird in die weitere Vorbereitung des Wettbewerbs daher ebenso einbezogen wie der Beirat für Menschen mit Behinderung und die städtische Stelle für barrierefreies Bauen.

Auch wird die Erreichbarkeit des Sporthafens Düsternbrook mit dem Pkw sowie die Befahrbarkeit der Kiellinie im Abschnitt Berthold-Beitz-Ufer zwischen dem Sporthafen und der Lindenallee durch eine Umgestaltung der Kiellinie künftig nicht beeinträchtigt werden.

25. Erreichbarkeit Seebadeanstalt

Wie soll es gelingen, neben einem Premiumradweg und einer Promenade die Anfahrbarkeit zur Seebadeanstalt von Süden zu erhalten, wenn doch argumentiert wird, die Kiellinie sei zu schmal, um all diese Funktionen nebeneinander zu organisieren?

Im Vergleich zu möglichen vollständig autofreien Abschnitten entlang der Kiellinie Nord wird zwischen Lindenallee und Seebadeanstalt ein gestalterischer Kompromiss zwischen Promenade, Veloroute und einer Zufahrt zur Seebadeanstalt zu entwickeln sein. Wie dieser aussehen kann, damit sich die Funktionen möglichst wenig gegenseitig beeinträchtigen, wird auch Aufgabe des Planungswettbewerbs sein. Ihr volles Potenzial würde auch die autofreie Gestaltungsvariante der Promenade in Verbindung mit der Premiumradroute dann erst nördlich der Seebadeanstalt entfalten.

Dem Ziel, den Durchgangsverkehr aus der nördlichen Kiellinie herauszuhalten, um so die verborgenen Potenziale dieses Abschnitts in Gänze zu heben, stünde eine solche Lösung nicht entgegen. Ebenso wenig soll die lückenlose Funktionsfähigkeit der Premiumradroute eingeschränkt werden.

26. Lärmbelastung in der Feldstraße

In welchem Maße würde der Verkehrslärm in dem von Verkehrsverlagerungen unmittelbar betroffenen Bereich zunehmen?

Die Feldstraße ist aktuell als Kreisstraße eine klassifizierte Straße, die laut Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein dazu bestimmt ist, überwiegend dem überörtlichen Verkehr zu dienen. Sie besitzt damit eine Verkehrsfunktion, die sowohl der überörtlichen Verbindung als auch dem Verkehr innerhalb des Ortes und des Ortsteils dient. Mit entsprechend höheren Verkehrszahlen geht auch mehr Verkehrslärm als in anderen Bereichen des Verkehrssystems einher.

Der Lärmbelastung an der Feldstraße kann sich mit heutigem Stand insbesondere auf Grundlage des aktuellen Entwurfs des Lärmaktionsplans für Kiel genähert werden (siehe unten: „Beurteilung der heutigen Situation im Modell“).

In der theoretischen Betrachtung zeigt sich dabei, dass an der die Feldstraße zwar eine Lärmbelastung vorhanden ist, diese jedoch im Vergleich zu anderen Hauptverkehrsstraßen in Kiel deutlicher geringer einzustufen ist. Im Modell führt auch eine Sperrung der nördlichen Kiellinie nicht zu erheblichen Mehrbelastung der Feldstraße. Diese Aussagen werden unten noch weiter ausgeführt.

Diese auf Modellrechnungen basierenden Aussagen stehen allerdings in einem Widerspruch zu den Rückmeldungen, die die Verwaltung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ und bei der gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Wik und Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook erhalten hat, in denen von einer erheblichen Belastung durch Verkehrslärm bereits heute und ohne eine Sperrung der nördlichen Kiellinie die Rede war. Ebenso wurde hier auch von einer deutlichen Zunahme des Verkehrslärms durch Verlagerungen auf die Feldstraße in Folge der Kiellinien-Sperrung während der Aktion „Erlebnis Kiellinie Nord“ im Jahr 2019 berichtet.

Um der großen Relevanz dieses Konfliktfeldes gerecht zu werden und eine belastbare Grundlage für die Variantenentscheidung durch die Ratsversammlung schaffen zu können, wird das Thema Lärm bei der Erarbeitung dieser Entscheidungsgrundlage daher einen hohen Stellenwert bekommen und einer gesonderten Betrachtung unterzogen.

Beurteilung der heutigen Situation im Modell:

- Aktuell wird der Lärmaktionsplan für Kiel neu aufgestellt, die entsprechenden Entwurfsdokumente wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bis zum 18.12.2020 offengelegt. Zentraler Beurteilungsmaßstab der Betroffenheit von Lärm ist die Lärmkennziffer (LKZ), die stadtweit und auch für die Feldstraße aktuell ermittelt worden ist (vgl. Kapitel 2.2.4 sowie 2.3 des Entwurfs 2020 für den Lärmaktionsplan, Stufe 3).
- Zur Berechnung der Lärmkennziffer wird die Höhe der Überschreitung der gesundheitlichen Schwellenwerte (siehe 2.2.1) mit der Anzahl der Bewohner*innen im betroffenen Abschnitt multipliziert. Die Lärmkennziffer ist also dort hoch, wo hohe Einwohner*innendichten und hohe Lärmpegel zusammentreffen. Zur Vergleichbarkeit werden die Straßenabschnitte auf 100 m Straßenlänge normiert. (LKZ = Betroffene x (Mittelungspegel - Schwellenwert) pro 100 m Straßenlänge) Insbesondere die Nachtruhe (zwischen 22 und 6 Uhr) hat für die Lärmaktionsplanung höchste Priorität.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“
Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

- Grundsätzlich ist die nächtliche Lärmkennziffer in den Straßenabschnitten größer 1, wenn mindestens eine Person von einem Verkehrslärmpegel von mehr als 55 dB(A) in der Nacht belastet wird. Diese Straßenabschnitte stellen entsprechend den Empfehlungen des Umweltbundesamtes eine verbesserungsbedürftige Situation dar.
- Der Lärmaktionsplan stellt die Feldstraße heute überwiegend als verbesserungsbedürftige Situation dar. Diese Einstufung besteht allerdings in Kiel an allen untersuchten Straßen mit signifikanter Wohnbebauung.
- Lärminderungsmaßnahmen sollen mit hoher Priorität dort angegangen werden, wo viele Anwohner*innen von hohen Lärmbelastung betroffen sind. Problemschwerpunkte werden mit einer LKZ von etwa 500 ausgewiesen. Die Feldstraße gehört nicht zu diesen Problemschwerpunkten, wie bereits auch im Lärmaktionsplan von 2013 nicht.
- Um unterhalb der gesamtstädtischen Betrachtung einen genaueren Blick auf die Lärmbetroffenheit zu werfen, wurde die Feldstraße mit Fokus auf die besonders relevante Nachtbelastung detaillierter betrachtet. Aus den vorliegenden Daten wird deutlich, dass die Identifikation der besonderen Belastung aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2008 heute nicht mehr gegeben ist. Die deutlichen Unterschiede lassen sich folgendermaßen begründen:
 - das aktuelle Verkehrsmodell ist gegenüber dem Verkehrsmodell von 2006 deutlich realistischer, da es besser geeicht ist.
 - die Verbesserung bezieht sich sowohl auf die Verkehrszahlen als auch auf den Anteil am Schwerlastverkehr.
 - die Verteilung des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) auf den Tages- und Nachtzeitraum wurde im Modell optimiert und bildet somit die Realität besser ab.
 - das Verkehrsaufkommen ist im Bereich der Feldstraße zurückgegangen.
 - der Straßenbelag in der Feldstraße wurde in Teilbereichen durch Asphalt in lärmindernder Bauweise ausgetauscht.

Beurteilung einer Situation bei Sperrung der Kiellinie für Kraftfahrzeugverkehr zwischen Lindenallee und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Standort Kiel, Kiellinie 247 (GDWS) im Modell:

- Um Auswirkungen einer Sperrung der Kiellinie für den Kraftfahrzeugverkehr bei ansonsten gleichem Verkehrsaufkommen und Modal Split (Aufteilung zwischen den Verkehrsmitteln) auf die Feldstraße bereits vorab einschätzen zu können, wurden die Lärmkennziffern unter der Annahme einer Durchfahrtssperre für Kraftfahrzeuge an der Kiellinie zwischen Lindenallee und GDWS prognostiziert.

Aus diesen Berechnungen wird ersichtlich, dass die Betroffenheit im Modell nur marginal zunimmt. Und dies auch nur, wenn nicht wie vorgesehen weitere Maßnahmen ergriffen würden um die Lärmbelastung zu reduzieren und auch die angestrebten Effekte einer beschlossenen, nachhaltigen Verkehrspolitik nicht eintreten würden.

Zur weiteren Veranschaulichung einer kurzfristigen Veränderung der Immissionsbelastung durch die Sperrung der nördlichen Kiellinie ist es

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“
Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

darüber hinaus sinnvoll, die Anzahl der betroffenen Anwohner*innen in den unterschiedlichen Schallpegelklassen den beiden Szenarien (aktuelle Situation vs. Sperrung der Kiellinie) gegenüberzustellen. Aus Sicht des Immissionsschutzes ist dabei der Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) vom Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) zu unterscheiden. In beiden Zeiträumen würde sich lediglich ein leichter Anstieg der Lärmbetroffenzahlen ergeben (siehe hierzu auch Antwort auf die kleine Anfrage Drs. [0864/2020 ↗](#)).

27. Maßnahmen zur Verminderung von Verkehrslärm

Werden Maßnahmen zur Lärm-minderung erwogen und wenn ja welche?

Mit einer Vielzahl von Beschlüssen hat die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel die Grundlagen zur Umsetzung der Mobilitätswende geschaffen (siehe Frage 21). Wesentliches Ziel ist eine erhebliche Reduzierung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes. Mit einer solche Reduzierung geht untrennbar auch eine Abnahme von Luft- und Lärmbelastungen einher. Kurzfristige Lärm-minderung kann ggf. durch abschnittsweise Tempolimits erzielt werden.

Die Mobilitätswende wird aufgrund eines höheren Radverkehrsanteils und dadurch sinkenden Pkw-Verkehr ebenfalls zu einer Verminderung der Lärmbelastung beitragen. Auch ein zunehmender Anteil von E-Mobilität am Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen einschließlich des Busverkehrs könnte hier positive Effekte bewirken.

Jede*r einzelne kann mit seiner individuellen Entscheidung, statt des Autos das Fahrrad zu benutzen oder auf andere Formen der Mobilität umzusteigen zu einer Reduzierung des Lärms beitragen. Jede unterbleibende Fahrt mit dem Auto trägt hier zu einer Entlastung bei.

28. Zunahme von Schadstoffbelastungen

In welchem Maße würden in den von Verkehrsverlagerungen betroffenen Wohnlagen die Schadstoffbelastungen zunehmen?

Als kraftfahrzeuginduzierte Luftschadstoffe werden heute im Wesentlichen Stickoxide (NO_x) und Feinstaub angesehen. Stickoxide entstehen größtenteils durch Motoren einiger Dieselfahrzeuge. Die Grenzwerte für Stickoxide werden in Kiel überhaupt nur an sehr wenigen Straßen erreicht (vgl. Theodor-Heuss-Ring). Annähernd ist dies beispielsweise in der Bahnhofstraße und am Ziegelteich der Fall. Im übrigen Stadtgebiet liegt die Belastung weit darunter.

In Düsternbrook und den umliegenden Stadtteilen ist die Gefahr einer Erreichung der Grenzwerte auch bei Verkehrsverlagerungen nicht zu erwarten. Daher ist auch bei Verkehrsverlagerungen nicht von einer Gesundheitsgefährdung durch Stickoxide auszugehen.

Feinstaub wird durch alte Dieselfahrzeuge, insbesondere den Schwerlastverkehr, sowie durch Bremsen- und Reifenabrieb erzeugt. Auch Benzin-Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung entlassen Feinstaub in die Luft, sofern sie noch keinen Feinstaubfilter haben.

Eine Verkehrszunahme erzeugt daher auch anteilig etwas mehr Feinstaub. Auch dieser bleibt jedoch, auch wegen des geringen Schwerverkehrsanteils, der auf der Kiellinie verkehrt, in einem so niedrigen Rahmen, dass auch bei eintretenden Verkehrsverlagerungen keine Gesundheitsgefahr besteht.

Mit einer Vielzahl von Beschlüssen hat die Ratsversammlung die Grundlagen zur Umsetzung der Mobilitätswende geschaffen (siehe Frage 21). Wesentliches Ziel ist eine erhebliche Reduzierung des indi-

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

viduellen Kraftfahrzeugverkehrs zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes. Mit einer solche Reduzierung geht untrennbar auch eine Abnahme von Luft- und Lärmbelastungen einher.

29. Studienlage zu Luftschadstoffen an der Kiellinie

Liegen konkrete Informationen oder sogar Studien zur Luftschadstoffbelastung vor?

Speziell zur Luftschadstoffkonzentration im Bereich der Kiellinie oder der Feldstraße liegen keine konkreten Informationen oder Studien vor. Da die Verkehrsbelastung der Feldstraße auch einschließlich von Verlagerungseffekten den üblichen Rahmen für innerörtliche angebaute Hauptverkehrsstraßen in Großstädten eher unter- als übersteigt und auch in Kiel an zahlreichen Straßen mit Wohnbebauung eine deutlich höhere Verkehrsbelastung besteht als an der Feldstraße, ist die Durchführung einer speziellen Studie hinsichtlich Luftschadstoffen hier nicht angezeigt.

Die Bestrebungen der Landeshauptstadt Kiel zielen auf eine Verminderung des städtischen motorisierten Individualverkehrs ab, sodass mittelfristig von einer Verringerung der Luftschadstoffe ausgegangen werden kann. Auch beim ÖPNV zeigt sich diesbezüglich eine positive Entwicklung. So ist zum Beispiel der Betrieb der Buslinie 32 im Dezember 2020 vollständig auf den Einsatz reiner Elektrofahrzeuge umgestellt worden.

30. Schutz des Rad- und Fußverkehrs

Eine Sperrung der Kiellinie Nord würde zu einer Mehrbelastung in den umliegenden Straßen führen. Welche Maßnahmen sind hier zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs einschließlich der Schulwege geplant?

An der Feldstraße ist im Bereich der Hebbelschule eine Erhöhung der Schulwegsicherheit durch eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der Rad- und Fußwege geplant und wird baldmöglichst umgesetzt. Die Bushaltestelle wird am Fahrbahnrand angeordnet, damit querende Schulkinder nicht durch Kraftfahrzeuge gefährdet werden, die haltende Busse überholen. Im Bereich der Gelehrtenschule ist bereits eine Tempobeschränkung auf 30 km/h angeordnet.

Ähnliche Maßnahmen werden auch für andere Abschnitte der Feldstraße geprüft.

Mittelfristig wird durch das Fortschreiten der Mobilitätswende, wozu ganz wesentlich und initial auch eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur an der nördlichen Kiellinie gehört, der Pkw-Verkehr zurückgehen. Zum Gelingen können die Kieler*innen und Pendler*innen im Rahmen ihrer Möglichkeiten jedoch aktiv beitragen.

31. Weitere Verkehrsverlagerungen

Welche weiträumigeren Verkehrsverlagerungen wären im Falle einer Sperrung der Kiellinie beispielsweise für den Westring oder die Holtenauer Straße zu erwarten?

Verkehr verlagert sich immer anhand von Widerständen, vergleichbar damit, wie sich Wasser und Strom immer den Weg des geringsten Widerstands suchen.

Eine Verlagerung auf die Holtenauer Straße wird in einem geringen Maße stattfinden. Der Verkehr ist hier in den letzten Jahren zurückgegangen, daher ist eine geringfügige und vorübergehende Steigerung dort zu kompensieren.

Ein größerer Anteil wird sich mittelfristig auf den Westring und die B76 verlagern – beispielsweise diejenigen Durchgangsverkehre, die an der Kiellinie weder ihren Start- noch Zielpunkt haben und bisher den Weg über die Kiellinie genommen haben, um zum Beispiel für vergleichsweise kurze Zeit das Fördepanorama genießen zu können.

Sowohl der Westring als auch die B76 können im nördlichen Bereich eine Verkehrszunahme verträglich aufnehmen. Die Leistungsfähigkeit dieser Straßen reicht dafür aus.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Angesichts immer besserer Radverkehrsinfrastruktur, zu der eine mögliche autofreie Kiellinie in starkem Maße beitragen würde, werden weiterhin und zunehmend Umstiege vom Auto auf andere Verkehrsträger erwartet. Hierzu trägt auch die stetig wachsende Beliebtheit von Pedelecs bei, aber auch ein in einigen Jahren in Betrieb gehendes höherwertiges ÖPNV-System auf eigener Trasse.

Die Landeshauptstadt Kiel kann angesichts des Klimawandels mit der Verlagerung von Verkehren auf nachhaltige Verkehrsmittel jedoch nicht warten, bis ein höherwertiges, trassengebundenes ÖPNV-System in Betrieb ist. Daher ist der Mobilitätswende durch die Herstellung qualitativ hochwertiger, für höhere Nutzer*innenzahlen ausgelegter Fahrradinfrastruktur unbedingt bereits heute Vorschub zu leisten. Die Veloroute 10 war ein Anfang, weitere Premiumradrouten werden folgen – eine davon soll rund um die Förde und damit entlang der nördlichen Kiellinie verlaufen. Diese Chance sollte nicht versäumt werden. Parallel erfolgt bereits jetzt eine Stärkung des ÖPNV durch Ausbau und Anpassungen im Busnetz, einschließlich Flottenmodernisierung und Umstellung auf E-Mobilität sowie Reaktivierung von Gleisen (siehe Reaktivierung des ersten Abschnitts der Bahnstrecke „[Hein Schönberg](#) ↗“). Auch der Fährverkehr wird einschließlich komfortablerer Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme sukzessive verbessert. Daneben steht die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander im Fokus.

32. Verbindung Diederichsenpark und Forstbaumschule

Würde die Verkehrsbelastung einschließlich einer Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe und Lärm auf dem Niemannsweg zwischen Forstbaumschule und Diederichsenpark in Folge einer Sperrung der nördlichen Kiellinie für Kraftfahrzeuge zunehmen?

Im Falle einer dauerhaften Sperrung der nördlichen Kiellinie für den Autoverkehr muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des heute die nördliche Kiellinie nutzenden Verkehrs die Koesterallee, den Niemannsweg und die Lindenallee als Ausweichroute nutzen wird. Wie auch in Frage 23 beschrieben, ist ein Grund hierfür das anfänglich stets zu beobachtende Bestreben, einen gesperrten Streckenabschnitt möglichst nahräumig umfahren zu wollen. So wurden während der baustellenbedingten Sperrungen der Kiellinie diese Verlagerungen auch tatsächlich festgestellt. Sie bewegten sich im Bereich von täglich 3.500 zusätzlichen Kraftfahrzeugen auf der Koesterallee, 2.300 zusätzlichen Kraftfahrzeugen am Niemannsweg und 2.500 zusätzlichen Kraftfahrzeugen in der Lindenallee. Die Zahlen stellten auf niedrigem Niveau eine Verdoppelung des heutigen Verkehrsaufkommens dar. Verglichen wurden die während der Sperrung erhobenen Zahlen mit Zählergebnissen ohne Sperrung aus den Jahren 2015 und 2018. Es ist allerdings davon auszugehen, dass während der Sperrung 2019 viele Fahrzeuge der Umleitungsbeschilderung gefolgt sind, mittels derer genau diese Umfahrung empfohlen wurde.

Diese 2019 erhobenen Zahlen zeigen zunächst aber nur, wie sich der Verkehr während der zeitlich sehr begrenzten Sperrung im Jahr 2019 verlagert hat. Die Zahlen stellen aber nicht das zu erwartende Zukunftsszenario für den Fall einer dauerhaften Sperrung der nördlichen Kiellinie dar.

Mittelfristig wird eine weiträumigere Verlagerung der Verkehre erwartet, sodass die Mehrbelastung durch Durchgangsverkehre in den genannten Straßen, aber auch in der Feldstraße, mit der Zeit immer niedriger ausfallen wird. Auch mit der fortschreitenden Mobilitätswende wird das Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen in diesen Straßen mittelfristig wieder sinken, sodass es in absehbarer Zeit voraussichtlich wieder den Vorjahreswerten entsprechen wird.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Unbestritten wird es auf dem langen Weg zu dem Ziel einer Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs um 40 Prozent bis zum Jahr 2035 im gesamten Stadtgebiet durch Anpassungen im Verkehrssystem aber auch vorübergehend zu Mehrbelastungen kommen, bevor sich die positiven Effekte der eingeleiteten Mobilitätswende vollumfänglich zeigen können und es insgesamt zu einer deutlichen Abnahme des Kraftfahrzeugverkehrs zugunsten nachhaltiger Verkehrsträger kommen wird.

Kurzfristige Beeinträchtigungen für die beiden angrenzenden Parkanlagen Forstbaumschule und Diederichsenpark sowie ihre Verzahnung miteinander wären daher zu erwarten. In der Gesamtabwägung wären diese allerdings deutlich geringer als der mögliche Qualitätsgewinn an der nördlichen Kiellinie.

- Eine Lärmsteigerung am Niemannsweg ist deutlich geringer als die Lärmreduktion an der Kiellinie. Die errechnete Lärmzunahme in diesem Bereich liegt in einem Bereich, der für das menschliche Gehör praktisch nicht wahrnehmbar ist. An der Kiellinie hingegen würden die Reduktion des kraftfahrzeuginduzierten Lärms auf Null unmittelbar deutlich spürbare positive Auswirkungen auf die Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes haben, insbesondere für die der Kiellinie zugewandten Bereiche des Diederichsenparks wäre eine deutliche Lärmreduktion zu erwarten
- Wichtige Aufenthaltsbereiche im Diederichsenpark sind nicht am Niemannsweg angelegt, sondern befinden sich im der Kiellinie zugewandten Bereich und sind von zusätzlichem Verkehr nicht betroffen. Gleiches gilt für einen Großteil der Aufenthaltsbereiche an der Forstbaumschule, die nicht an den Niemannsweg grenzen.
- Sicherere Überwege zwischen den Grünanlagen sind zu gewährleisten, aber selbst bei zunehmender Verkehrsbelastung unproblematisch herzustellen.
- Die hochwertigsten, attraktivsten Landschaftsräume mit der größtmöglichen Erholungsfunktion finden sich immer dort, wo Grün- und Wasserflächen aufeinandertreffen. In der Gesamtabwägung ist daher auch eine umfassende Aufwertung der Kiellinie Nord vertretbar, auch wenn sie zu minimalen Beeinträchtigungen von Randbereichen der rückwärtigen Grünanlagen führen könnte.

Zu den Themen Lärm und Luftverschmutzung siehe Frage 26 bis 29

Ablauf und Planungsprozess

33. Aufbau Planungswettbewerb Kiellinie

*Wie ist der Planungswettbewerb
für die Kiellinie aufgebaut?*

Am Planungswettbewerb für die Umgestaltung der Kiellinie sollen voraussichtlich bis zu 15 Planungsteams teilnehmen. Alle Teams erarbeiten eigene Lösungen für ein und dieselbe Planungsaufgabe. Diese besteht aus zwei großen Arbeitspaketen, die jeweils verschiedene Bearbeitungsbausteine beinhalten:

1. Die Entwicklung eines freiräumlichen Rahmenplans für die gesamte Kiellinie: Die Planer*innen sind aufgefordert, eine schlüssige gesamt-räumliche Nutzungs- und Freiraumkonzeption zu entwickeln, die sich über das gesamte Wettbewerbsgebiet erstreckt. Dies umfasst auch ein Konzept zur Ordnung und Gestaltung von Gastronomie.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

2. Die vertiefende Bearbeitung der drei räumlichen Handlungsschwerpunkte „Reventlouwiese & Landehausufer“, „Berthold-Beitz-Ufer & Bellevuebrücke“ und „Kiellinie Nord (Variante A und Variante B)“ als Grundlage für eine anschließende Umsetzungsplanung.

Durch eine Jury wird der gesamte Beitrag eines der teilnehmenden Teams zum besten Entwurf gekürt und zur baulichen Umsetzung empfohlen.

Dabei fällt jedoch noch keine verbindliche Entscheidung über eine der beiden Planungsvarianten für die Kiellinie Nord. Diese bleiben zunächst gleichberechtigt nebeneinander stehen. Die verbindliche Entscheidung darüber, welche der Varianten am Ende tatsächlich zur Umsetzung kommen soll, obliegt der Ratsversammlung.

Der Planungswettbewerb wird gemäß Richtlinien für Planungswettbewerbe 2013 (RPW) durchgeführt.

34. Zeitplanung

Wann könnte eine Umgestaltung der Kiellinie Nord erfolgen?

Der Beschluss über die Auslobung für den Planungswettbewerb für die Kiellinie durch die Ratsversammlung ist aktuell nach der Sommerpause 2021 vorgesehen. Aufbauend darauf kann im Anschluss der Planungswettbewerb durchgeführt werden.

Die Entscheidung darüber, welche der beiden Varianten für die Kiellinie Nord zur baulichen Umsetzung kommen soll, ist im Anschluss an den Planungswettbewerb durch die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel zu treffen.

Wann die Kiellinie den Ergebnissen des Planungswettbewerbs entsprechend dann tatsächlich dauerhaft umgestaltet werden könnte, wird der weitere Prozess zeigen. Es wird eine Priorisierung erfolgen müssen, welcher Abschnitt der Kiellinie nach Fertigstellung der Promenade am Berthold-Beitz-Ufer als nächstes erneuert werden soll.

Begünstigend für einen zeitnahen Umbau des Abschnitts Kiellinie Nord gemäß den Wettbewerbsergebnissen ist, dass der Untergrund der Straße erst kürzlich hergerichtet worden und somit intakt ist. Auch das Erfordernis einer möglichst schnellen Verbesserung der Fahrradinfrastruktur lässt eine baldige Umsetzung in den Fokus rücken. Der Bau eines Premiumradweges entlang der Kiellinie Nord steht allerdings in einem direkten Zusammenhang mit der Gestaltung der übrigen Promadenflächen, die auch Platz für Fußverkehr, Aufenthalt, Spiel und Sport und je nach Variantenentscheidung ggf. auch für Kraftfahrzeugverkehr bieten sollen. Der Bau eines Premiumradweges kann daher nicht unabhängig und im Vorgriff auf die Wettbewerbsergebnisse erfolgen.

35. Finanzierung

Wie wird die Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen in Zeiten pandemiebedingt belasteter Haushalte sichergestellt?

Der anstehende Planungswettbewerb für die Kiellinie ist Teil der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ und wird im Rahmen der Städtebauförderung gefördert durch das Bundes-Länder-Programm „Zukunft Stadtgrün“.

Sowohl für die Vorbereitung und Durchführung des Planungswettbewerbs als auch zur späteren baulichen Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse stellen der Bund und das Land Schleswig-Holstein der Landeshauptstadt Kiel Städtebauförderungsmittel zur Verfügung. Üblicherweise fördern Bund und Land dabei mit zwei Dritteln der anfallenden Kosten, für das übrige Drittel kommt die Stadt selbst auf.

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Es ist davon auszugehen, dass die Städtebauförderung als wichtiges wirtschafts-, konjunktur- und beschäftigungspolitisches Instrument zur Umsetzung städtebaulicher Gesamtmaßnahmen – auch für haushaltschwache Kommunen – langfristig erhalten bleiben wird.

36. Öffentlichkeitsbeteiligung

Auf welchen Wege konnte sich die Öffentlichkeit seit Beginn der Gesamtmaßnahmen im Jahr 2018 an den Planungen beteiligen?

Seit Beginn der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Jahr 2018 hat die Landeshauptstadt Kiel unterschiedliche Beteiligungsformate für die vorbereitenden Untersuchungen „Kiellinie und Düsterbrooker Fördehang“ durchgeführt. So sollte einer breiten Öffentlichkeit und insbesondere den von der Planung unmittelbar Betroffenen Gelegenheit gegeben werden, Wünsche und Anregungen, aber natürlich auch Bedenken und Kritik bereits sehr frühzeitig in den Planungsprozess einzubringen. Über Postwurfsendungen, Flyer, Plakate im Untersuchungsgebiet, Pressemitteilungen, den Internetauftritt und die Social-Media-Kanäle der Landeshauptstadt Kiel wurde zur Teilnahme an den jeweiligen Formaten aufgerufen.

Die folgenden Öffentlichkeitsbeteiligungen haben bisher stattgefunden:

Öffentlichkeitsbeteiligung 2018:

Beteiligungspicknick am 14.09.2018 an den Treppenstufen am Landeshaus

- Das Format war als offenes Angebot ohne getaktetes Programm konzipiert, im Vordergrund standen die Ansprache und Einbindung der interessierten Öffentlichkeit
- Eine Anmeldung war nicht erforderlich

Freizeitrundgang - Erholung und Sport auf der Kiellinie am 15.09.2018

- 2 geführte Routen mit gemeinsamem Abschluss
- Ziel: Bürger*innen der Stadt gezielt als Wissens- und Erfahrungsträger*innen in den Prozess einbeziehen
- Die Teilnehmenden konnten ihre Ideen, Sorgen, Belange und Bedürfnisse äußern
- Zielgruppe: alle Bürger*innen, lokale Akteur*innen und politischen Entscheidungsträger*innen, Interessierte, Aktive und Nutzende im und um das Untersuchungsgebiet

Kinder- und Jugendbeteiligung in Form einer Stadtrallye am 15.09.2018

- Anhand einer Routenkarte mit dem Smartphone/Kamera konnten sich die Teilnehmer*innen frei durch das Gebiet Kiellinie und Düsterbrooker Fördehang bewegen und dabei ihre Eindrücke, Wünsche und Bedürfnisse durch Fotos in Verbindung mit zur jeweils empfundenen Stimmung passenden Emojis an verschiedenen Orten festzuhalten
- Teilnahme von neun Kindern und Jugendlichen

Beteiligungspostkarte

- Bei der Einladung zu den Programmpunkten wurde eine Beteiligungspostkarte/Antwortpostkarte verteilt, mit der die Öffentlichkeit ihre Wünsche und Bedenken sehr früh in den Prozess einbringen konnte

Öffentlichkeitsbeteiligung 2019:

Beteiligungsdialo g Wassersport am 16.01.2019

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

- Einbeziehung Aktiver und Interessierter der Vereine entlang der Kiellinie als Wissens- und Erfahrungsträger*innen. Es haben sich 16 Personen angemeldet

Aktion Erlebnis Kiellinie Nord 07.09. – 22.09.2019

- Temporäre Aktionsphase „Erlebnis Kiellinie Nord“ im Zuge einer baustellenbedingten Sperrung der Kiellinie zwischen Lindenallee und Marinehafen mit Befragungen, Informationsaustausch sowie der Möglichkeit Anregungen einzubringen und Bedenken zu äußern
- Begleitende Online-Umfrage vom 07.09. – 06.10.2019 mit dem Ziel, Erkenntnisse über die Akzeptanz einer Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus der Kiellinie Nord zugunsten einer höheren Aufenthalts-, Freizeit-, Spiel- und Sportqualität zu gewinnen (n = 2.104 komplett beantwortete Umfragen, nicht repräsentativ)
- Parallel dazu war die Öffentlichkeit aufgerufen, per E-Mail Anregungen und Einschätzungen einzureichen

Öffentlichkeitsbeteiligung 2020:

Öffentlichkeitsveranstaltung „Kiel ans Wasser“ am 10.09.2020 im Schwedenkai

- Präsentation der Zwischenergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen und des ISEK sowie der Zielstellungen für drei Vertiefungsbereiche und Ausblick auf den Wettbewerb
- Teilnehmer*innen: ca. 220 Personen
- Möglichkeiten zur Rückmeldung von Anregungen und Kritik an die Verwaltung bis 30.09.2020 (auch später eingegangene Rückmeldungen wurden aufgenommen; Eingang diverser Schreiben und E-Mails, viele Rückmeldungen im Rahmen der Veranstaltung und via Social Media)

Gemeinsame Sitzung der Ortsbeiräte Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik am 28. Oktober 2020

- Präsentation der Grundzüge der Planungen für die Kiellinie mit Fokus „Kiellinie Nord“

37. Beteiligung Wassersportvereine

Wie wurden die anliegenden Wassersportvereine in die Planungen einbezogen?

Müssen die Sporttreibenden Nutzungseinschränkungen befürchten?

Die Wassersportvereine entlang der Kiellinie wurden im Rahmen eines Beteiligungsdialoges am 16.01.2019 einbezogen. Sowohl Aktive als auch Interessierte konnten in ihrer Funktion als Wissens- und Erfahrungsträger*innen ihre Ideen, Wünsche und Vorstellungen in den Prozess der VU einbringen.

Durch die Neugestaltung und Aufwertung der Kiellinie sind keine Nutzungseinschränkungen zu erwarten. Die Möglichkeit, entlang der Kiellinie Sport zu treiben, ist ein wichtiger Bestandteil bei der Aufwertung und Neugestaltung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs. Die Kiellinie soll als Ort für ein gemeinsames Miteinander allen Nutzer*innengruppen zu Verfügung stehen.

38. Onlinebefragung

Welche Aussagekraft hat die städtische Befragung zur Entwicklung der Kiellinie Nord aus dem September 2019?

Auf www.kiel.de/Kiellinie sowie vor Ort im Rahmen der Aktion Erlebnis Kiellinie Nord konnten viele Menschen über einen Zeitraum von vier Wochen an der Umfrage teilnehmen. Die Befragung bestand aus einem mehrere Seiten umfassenden Fragebogen zur Erlangung eines differenzierten Meinungsbilds. Mit über 2.000 Rückläufen gibt sie ein gutes und

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“ Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

breites Stimmungsbild ab. Die Ergebnisse der Umfrage können Sie [hier](#) ↗ einsehen.

Wie viele andere - teils auch weit häufiger beantwortete - Befragungen kann auch die städtische Umfrage einem Anspruch auf Repräsentativität für die Kieler Bevölkerung nicht gerecht werden.

39. Verkehrsführung zwischen IfW und Lindenallee

Weshalb wird die Kiellinie ab dem Institut für Weltwirtschaft nicht nur für den Anliegerverkehr freigegeben und der übrige motorisierte Verkehr über den Düsternbrooker Weg geleitet?

Auch für das Berthold-Beitz-Ufer ist eine Herausnahme des Kraftfahrzeugverkehrs geprüft worden. Im Gegensatz zur Kiellinie Nord befindet sich hier jedoch eine Vielzahl von Grundstücken, die direkt von der Kiellinie aus erschlossen werden. Zudem muss der Straßenquerschnitt auch künftig Busbegegnungsverkehr ermöglichen. An der Kiellinie Nord wäre eine Erreichbarkeit der wenigen bestehenden Anlieger im Falle einer Entscheidung für die autofreie Gestaltungsvariante sehr viel einfacher zu gewährleisten als es am Berthold-Beitz-Ufer der Fall wäre.

Im Falle der Entscheidung für eine autofreie Kiellinie Nord ist zudem davon auszugehen, dass das Niveau des heute hier fahrenden Durchgangsverkehrs deutlich abnehmen würde. Für Anwohner*innen und Erholungssuchende würden Lärmbelastigungen so auch ohne weitere verkehrslenkende Maßnahmen zurückgehen.

40. Pflegezustand im Alltag

Der gesamten Kiellinie fehlt es an Pflege. Die Anliegergrundstücke sehen teils sehr ungeordnet und ungepflegt aus, Wie kann dieser Missstand behoben werden?

Verantwortlich für den Pflegezustand der städtischen Grundstücke ist die Landeshauptstadt Kiel. Für den Zustand der privaten Grundstücke hingegen liegt die Verantwortung grundsätzlich bei den privaten Grundstückseigentümer*innen. Ein Eingreifen der Gemeinde kann allenfalls erfolgen, wenn von einem Grundstück Gefahren für die Allgemeinheit ausgehen.

Selbstverständlich aber hat auch die Landeshauptstadt Kiel ein großes Interesse an einem guten Pflegezustand der privaten Grundstücke und sucht bei entsprechendem Anlass auch heute schon den Austausch mit privaten Grundstückseigentümer*innen und den Nutzer*innen privater Flächen. Weit überwiegend befinden sich die Grundstücke aber in einem guten Pflegezustand.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die geplante gestalterische Aufwertung der Kiellinie auch auf Grundstücke im Privatbesitz ausstrahlen wird, da sich insgesamt ein höherer gestalterischer Standard einstellen wird.

41. Pflegezustand im Kontext von Veranstaltungen

Entlang der Kiellinie wächst allerlei Unkraut, es liegt Abfall herum und die Grünanlagen wirken insbesondere nach Veranstaltungen ungepflegt.

Welche Maßnahmen hat die Landeshauptstadt Kiel hiergegen vorgesehen?

Durch die Vielzahl an Besucher*innen der Kiellinie entsteht nach wie vor zu viel Müll, die Grünanlagen werden durch Sport, Spiel und Erholungssuchende stark beansprucht. Auch der Landeshauptstadt Kiel liegt es am Herzen, dass die Kiellinie als Die Promenade zum Flanieren, Verweilen oder Sport treiben wahrgenommen wird und gepflegt aussieht. Entsprechende Pflege wird durchgeführt, der Müll täglich eingesammelt. Natürlich kann durch die starke Frequentierung aber kurzzeitig der Eindruck entstehen, dass die Pflege nicht ausreicht.

Mit der Neugestaltung der gesamten Kiellinie entsteht auch die Chance, diesen Nutzungsdruck etwas auszugleichen und die Nutzungen besser auf die gesamte Länge zu verteilen.

Nach Veranstaltungen, beispielsweise der Kieler Woche, sehen die Grünflächen zudem durch die sehr intensive Beanspruchung zunächst häufig ungepflegt aus, die Regeneration der Vegetationsflächen benötigt

Zeit. Auch hier setzt der Wettbewerb an, indem bessere Voraussetzungen für die multifunktionale Nutzbarkeit verschiedener öffentlicher Flächen geschaffen werden sollen.

Darüber hinaus bewirbt sich die Landeshauptstadt Kiel mit [Beschluss der Ratsversammlung vom 19.11.2020](#) ↗ mit einem eigenen Zero Waste-Konzept bei dem internationalen Netzwerk Zero Waste Europe, um die offizielle Zertifizierung als Zero.Waste.City. Im Vordergrund steht hier die Vermeidung von Abfällen.

Beschwerden und Hinweise können Sie jederzeit unkompliziert über das online-Formular „[Ideen & Kritik](#) ↗“ an die Landeshauptstadt Kiel richten.

42. Bauzaun am Berthold-Beitz-Ufer

Der Bauzaun stellt eine Sichtbehinderung auf die Förde dar und sollte auf halbe Höhe zurückgebaut werden.

Besteht überhaupt ein Sicherheitsrisiko?

Dieser Vorschlag lässt sich leider nicht realisieren. 2015 wurde im Rahmen einer Untersuchung der Spundwand am Berthold-Beitz-Ufer unter anderem Lochbildung durch mikrobakteriell induzierte Korrosionsprozesse festgestellt. Durch Ausspülungen brach an einigen Stellen in der Folge die Oberfläche ein, so dass das Ufer auf der gesamten Länge abgesperrt werden musste. Ab diesem Zeitpunkt wurde intensiv nach der Ursache geforscht – mit dem Ergebnis, dass die provisorischen Reparaturen wie ein Vorschweißen von Stahlblechen vor die Löcher nicht von Dauer sein können und eine vollständige Sanierung des Uferbauwerkes erfolgen muss.

Bis dahin kann der Bauzaun nicht entfernt werden, da weiterhin einer Einbruchgefahr in den Untergrund nicht wirksam begegnet werden kann. Eine Halbierung des Zaunes in seiner Höhe ist aus versicherungstechnischen Gründen nicht möglich, da hierdurch Menschen angeregt werden könnten, diesen zu überwinden und trotz der Absperrung das Ufer zu nutzen.

Durch die Durchlässigkeit des Bauzaunes ist eine Sichtbeziehung zur Förde gegeben.

Ziel der LHK ist es, die Instandsetzung so schnell wie möglich durchzuführen. Das Setzen der neuen Spundwand wird nach der nun anstehenden Vergabe der entsprechenden Bauleistungen erfolgen. Für die Umgestaltung der Promenade muss zunächst der Wettbewerb durchgeführt werden.

43. Hochwasserschutz und Absturzsicherung

Wird im Zuge der Sanierung der Kaikante ein Hochwasserschutz eingerichtet?

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurde das Thema Hochwasserschutz und Varianten eines linienhaften Schutzes gegen extreme Hochwasserstände untersucht (Verweis VU-Bericht ab S. 136 ff.). Die Gutachter*innen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sämtliche Varianten eines linienhaften Schutzes zu einer deutlichen Barrierewirkung förde- wie stadtseits führen würden und südlich an ein ausreichend hoch liegendes Gebiet anzuschließen wären. Dies hätte zur Folge, dass eine Querung des Verkehrswegs Düsternbrooker Weg mit einem mobilen Verschluss erforderlich wäre. Neben den Schwierigkeiten einer städtebaulichen Einbindung wären hohe finanzielle Mittel zur Realisierung sowie zum Erhalt der Funktionalität der Verschlüsse der Hochwasserschutzlinie erforderlich.

Die Gutachter*innen empfehlen unter Berücksichtigung der wenigen hochwassergefährdeten Gebäude entlang der Kiellinie den Verzicht auf einen linienhaften Schutz gegen extreme Hochwasserstände. Die wenigen gefährdeten Gebäude können durch Schutzmaßnahmen direkt am

Anlage 5: Stellungnahme zu den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung „Kiel ans Wasser“
Und Erläuterung der Planungsansätze durch die Verwaltung

Gebäude oder durch eine nahe dem jeweiligen Gebäude vorgesezte Wand gegen Überflutung geschützt werden.

Im Rahmen des Planungswettbewerbes ist die Nutzung der Kiellinie selbst wie bisher hochwassersensibel zu gestalten. Dies impliziert eine Nutzung ohne hochwassersensible feste Bauten und Räumbarkeit hochwassersensibler mobiler Bauten bei Warnung vor hohen Wasserständen bzw. während der Hochwassersaison von Oktober bis April.

44. Veranstaltungslärm an der Reventlouwiese

Im Zuge von Veranstaltungen im Bereich der Grünflächen werden die umliegenden Anlieger durch Lärmimmissionen beeinträchtigt. Welche Maßnahmen werden seitens der Landeshauptstadt Kiel hier geplant?

Die Reventlouwiese ist derzeit die attraktivste für Veranstaltungen nutzbare öffentliche Grünanlage an der Kiellinie und wird demgemäß sehr intensiv genutzt. Der Lärmschutz wird auf Grundlage der Freizeitlärm-Richtlinie des Landes Schleswig-Holstein gewährleistet.

45. Verkehrslärm an der Reventlouwiese

Die Qualität der Reventlouwiese als Liegewiese im Sommer wird durch den MIV des Düsternbrooker Weges vermindert. Sind in diesem Bereich Lärmschutzwände geplant?

Eine mögliche Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus der nördlichen Kiellinie hätte auch Auswirkungen auf die Verkehre im Düsternbrooker Weg. Das belegen die Daten der Verkehrserhebung, die im Rahmen der Aktion „Erlebnis Kiellinie Nord“ im September 2019 erhoben werden konnten, als der nördliche Abschnitt der Kiellinie für mehrere Wochen autofrei war. Während dieser Zeit wurde eine deutliche Verkehrsabnahme auch im Düsternbrooker Weg festgestellt. Auch eine permanente Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus der nördlichen Kiellinie würde demnach sehr wahrscheinlich erneut und dauerhaft zu einem Rückgang des motorisierten Verkehrs auch im Düsternbrooker Weg führen. Die Entscheidung darüber, ob die Kiellinie Nord tatsächlich autofrei wird – und damit auch positive Effekte auf den Düsternbrooker Weg ausstrahlen – oder dort weiterhin Kraftfahrzeuge verkehren sollen, trifft die Ratsversammlung nach der Durchführung des anstehenden Planungswettbewerbs.

Lärmschutzwände sind in diesem Bereich nicht geplant, da sie den Charakter der offenen Fläche verändern und die Sichtbeziehungen zur Förde massiv einschränken würden.

46. Verschiedenes

Warum werden im Wettbewerb keine Ideen zur Verbindung von Ost- und Westufer mithilfe eines Tunnels entwickelt?

Eine Verbindung des Ost- und Westufers über die bestehenden Fährverbindungen hinaus war nicht Bestandteil des Untersuchungsgebiets der VU. Ein Tunnel unterhalb der Förde würde einen massiven Eingriff in den ökologischen Naturhaushalt, ihre Funktionsfähigkeit und in die städtebaulichen vorhandenen Strukturen darstellen. Die Wirtschaftlichkeit eines solchen Vorhabens sowie die Kosten zur Realisierung und Unterhaltung müsste im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ermittelt werden, die nicht Bestandteil dieser VU und anschließendem Planungswettbewerb ist.

Werden Möglichkeiten zum „Hundebaden“ mitgeplant?

Eine Berücksichtigung dieser Anregung im Planungswettbewerb zur Kiellinie wird im Rahmen der weiteren Vorbereitung geprüft.