

Kurzprotokoll zur 7. Sitzung des Planungsbeirates

„Sanierungsgebiet Holtenau Ost“

am: 29.03.2017
um: 18.00 Uhr
im: Gemeindehaus der Ev. Luth. Kirchengemeinde Holtenau, Kastanienallee 18

Teilnehmer: Teilnehmerliste, Bürgerinnen und Bürger

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Der Vorsitzende des Planungsbeirates, Herr Kulbarsch, begrüßt die Anwesenden. Als Vertreter des Tiefbauamts nehmen dessen Amtsleiter Herr Bender und Herr von Ankum-Hoch teil, für das Stadtplanungsamt Herr Meer. Sodann übergibt Herr Kulbarsch das Wort an Herrn Bender.

TOP 2 Bericht: Zwischenstand der Machbarkeitsstudie zur 2. Erschließung Holtenau Ost

Vorab weist Herr Bender auf die Ortsbeiratssitzung am 4. April hin, in der das Ergebnis der ersten Stufe der Machbarkeitsstudie des Gutachterbüros SHP Ingenieure aus Hannover als Zwischenstand analog zur heutigen Sitzung vorgetragen werde.

Eingangs erläutert Herr Bender, dass rund 70 % des vom neuen Gebiet Holtenau Ost erzeugten Verkehrs in/aus Richtung Süden und rund 30 % in/aus Richtung Norden erfolgt. Die Haupterschließung des neuen Stadtteils Holtenau Ost erfolge über den Knoten Strandstraße/Schusterkrug.

Zusätzlich zur Zufahrt über den Knoten Strandstraße/Schusterkrug hat das Tiefbauamt 18 theoretisch denkbare Varianten für eine notwendige zweite Erschließung des Gebiets entworfen. Herr Bender erklärt eingehend anhand einer Präsentation den Verlauf der verschiedenen Varianten.

Zwei Varianten verlaufen im Norden als zweite Anbindung an die Boelckestraße (A1 und D1), weitere Varianten sehen eine direkte Anbindung an die B503 (B-Varianten) bzw. eine Erschließung über Holtenau vor (H-Varianten). Die den meisten Varianten gemeinsame neue Straße südlich der Landebahn, die zusätzlich die Funktion einer Ortsumgehung haben könne, sei in ihrer Lage noch nicht determiniert.



Abbildung: Variantenübersicht

Um Verkehrsstärken der Varianten berechnen zu können, nahm das Gutachterbüro im Oktober 2016 an acht verschiedenen Punkten eine Verkehrszählung vor. Die Ergebnisse seien in die Berechnungen für den Prognose-Plan-Fall 0 (Verkehrsaufkommen inklusive Holtenau Ost mit Abwicklung im Bestandsnetz, d. h. ohne Bau einer 2. Erschließung) und die Prognose-Fälle für alle Varianten (Verkehrsaufkommen inklusive Holtenau Ost nach Realisierung einer 2. Erschließung) eingeflossen.

Alle 18 Varianten seien vom Gutachterbüro anhand der drei Zielfelder

- Verkehr
- Natur und Landschaft
- Städtebau und Siedlungsraum

vergleichend untersucht worden.

Herr Bender stellt die Bewertungssystematik vor, mit der die Varianten mit einer Bewertungsskala von 1 – 5 Punkten systematisch bewertet wurden, vor. Die im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse untersuchten Gewichtungsvarianten der Zielfelder erläutert Herr Bender mittels nachstehender Tabelle.

Zielfeld			
	Verkehr	Naturhaushalt und Landschaft	Städtebau und Siedlungsraum
Gewichtungsvariante			
Gleichverteilt	33%	33%	33%
Extremgewichtung Verkehr	80%	10%	10%
Extremgewichtung Naturhaushalt	10%	80%	10%
Extremgewichtung Städtebau	10%	10%	80%
Abgestimmte Gewichtung	50%	25%	25%

Abbildung: Gewichtung der Zielfelder

Die Zielfelder wurden in der Bewertung mit 50 % für Verkehr und jeweils 25 % für Naturhaushalt und Landschaft sowie Städtebau und Siedlungsraum gewichtet. Diese Gewichtung für sein Vorgehen stimmte der Gutachter mit der Landeshauptstadt Kiel ab.

Der Variantenvergleich des Gutachterbüros ergab, dass

- eine 2. Anbindung im Norden am Schusterkrug (D1 / Höhe Diekmissen und A1 / Boelckestraße über den Airpark) nicht zu empfehlen sei, da beide Varianten einen umfangreichen Eingriff in die Hangkante im Bereich zwischen Flughafengelände und künftigen Gewerbegebiet vorsehen. Daher seien diese Varianten künftig nicht weiterzuverfolgen.
- Ferner können die Varianten (B1 und B2), die eine direkte Anbindung des Geländes ermöglichen und den Bau einer Brücke über die B503 erfordern, wegen der Höhenbeschränkung durch den Flugbetrieb nicht weiter berücksichtigt werden.
- Varianten, die auf bestehende Straßen im östlichen Teil Holtenaus zurückgriffen, sollten nach der Studie aufgrund der schlechten Bewertung im Zielfeld Städtebau und Siedlungsraum ausgeschlossen werden.

	Ergebnis (Platzierung) abhängig von Gew ichtungsvariante																	
	B1	B2	B3	B4	D1	A1	H1	H1K	H2	H2K	H2E	H1/2E	H1/2K	H3	H4	H5	H6	HB
Gew ichtungsvariante																		
Gleichverteilt	2	7	8	9	18	17	6	3	4	5	12	10	11	13	14	16	15	1
Extremge. Verkehr	3	1	2	7	15	13	6	5	11	12	10	8	9	16	17	18	14	4
Extremge. Naturhaushalt	13	16	15	14	18	17	10	9	1	2	11	7	8	3	4	5	6	12
Extremge. Städtebau	1	4	5	2	14	11	7	6	8	9	10	12	13	15	16	18	17	3
Abgestimmte Gew ichtung	1	3	4	9	18	17	6	5	7	8	12	10	11	13	14	16	15	2

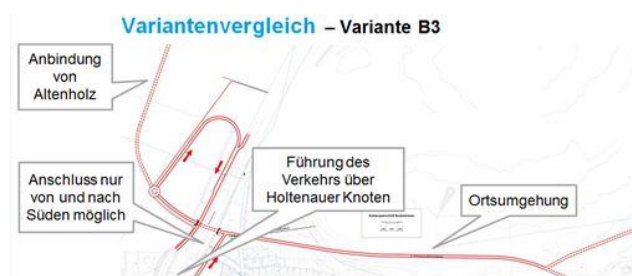
Abbildung: Rangfolge in der Bewertung
Schlechte Bewertungen rötlich dargestellt

Hinsichtlich einer möglichen Unterbindung von Durchgangsverkehren des motorisierten Individualverkehrs durch absenkbare Poller legt Herr Bender die entstehenden Wechselwirkungen dar. Nach den Berechnungen von SHP Ingenieure hat der Standort einer Sperrung mittels Poller keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsstärken in Holtenau. Dies wird in der Präsentation in einem Diagramm veranschaulicht. Daher, so empfiehlt das Gutachten, sollten zunächst keine Poller errichtet werden, zumal diese bei nachweislichem Bedarf auch nachträglich noch installiert werden könnten.

Herr Bender erläutert, dass die neue Trasse südlich der Landebahn, die die H- und die B-Varianten erfordern, gleichzeitig die Funktion einer Ortsumgehung hätte.

In Stufe zwei des Gutachtens sollen nun die Varianten

- B3 (aus Richtung Kiel Führung des Verkehrs direkt vom Holtenauer Knoten auf eine Trasse südlich des Flughafens, in Richtung Kiel durch Unterführung und über Schleife; Anbindung von Altenholz möglich),



- H2E (aus Richtung Kiel über eine Einrichtungszufahrt zur teilweisen Ortsumgehung südlich des Flughafens, Verkehr in Richtung Süden über die Lilienthalstraße zum Holtenauer Knoten),



- HB (aus Richtung Kiel direkter Anschluss von der B503 auf eine Trasse südlich des Flughafens und Verkehr Richtung Süden über die Immelmannstraße)



- sowie weitere mögliche Kombinationen mit z. B. Verlauf über die Immelmannstraße und die Lilienthalstraße (Varianten H1/H2E oder H1/H2K) mit oder ohne gesonderte Zufahrt vom Holtenauer Knoten sowie mögliche Kreisverkehrsplätze

tiefgehend untersucht werden.

Rückfragen / Diskussion:

Herr Langniß bittet um Darlegung des Ergebnisses, falls eine andere Gewichtung der Zielfelder zu Grunde gelegt worden wäre. Herr Bender verweist auf die gezeigten unterschiedlichen Gewichtungsvarianten und erläutert anhand der gezeigten Sensitivitätsanalyse, dass andere Gewichtungen der Zielfelder zu ähnlichen Ergebnissen führen.

Immelmannstraße und Lilienthalstraße seien wie viele andere Straßen in Holtenau bereits jetzt sehr schmal. Parkende Fahrzeuge verengen den Straßenraum, so dass zusätzlicher Verkehr in diesen Straßen nicht möglich sei, so Frau Toscan. Eine Verbreiterung der Straßen sei grundsätzlich - wie Herr Bender anführt - nicht vorgesehen. Ggf. sei jedoch - je nach Variante - das Parken am Straßenrand nicht mehr möglich.

Hinsichtlich der zwar dargestellten, aber verworfenen Varianten, die eine Brücke über die B503 erfordern (B1 und B2), fragt ein Bürger nach dem Hinderungsgrund. Ihm wird erläutert, dass u. a. Bauerschutzzonen hinsichtlich des Flughafenbetriebs einzuhalten seien. Eine Verschiebung des Bauwerks Richtung Süden sei aufgrund der erforderlichen Rampenlösungen nicht möglich.

Ein Bürger weist darauf hin, dass während der Nutzung des Geländes durch die Bundeswehr die Verkehrsbelastung höher gewesen sei als heute.

Die Annahme von Herrn Redlin, dass der gewerbliche Verkehr aus dem künftigen Gewerbegebiet über den Knotenpunkt Schusterkrug abgewickelt werden würde, wird von Herrn Bender bestätigt.

Es folgt eine Diskussion, ob durch eine Verkürzung der Landebahn des Flughafens der Bau einer Brücke ermöglicht werden würde, wodurch schließlich zusätzliche Verkehre in Holtenau vermieden werden könnten. Eine Verkürzung der Landebahn greife jedoch in den Genehmigungszustand des Verkehrslandeplatzes ein, so Herr Bender, weshalb von der Möglichkeit einer Landebahnverkürzung nicht ausgegangen werden könne.

Bei der vorgestellten Variante H2 (Lilienthalstraße) wäre ggf. Privateigentum für den Bau von Verkehrsflächen erforderlich, so ein Bürger. Dazu erfolgt der allgemeine Hinweis, dass bei Bedarf das Planungsrecht entsprechende Instrumente bereithalten würde.

Welche Folgen zu erwarten wären, falls keine 2. Erschließung des Holtenau Ost-Geländes vorgesehen werden würde, darüber tauschten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Planungsbeirats im Anschluss aus. Bei einer Störung am Knotenpunkt Schusterkrug (z. B. Störfall Abwasserpumpwerk) mit ggf. vollständiger Sperrung müsse etwa der Gesamtverkehr von und nach Holtenau Ost über das bestehende Straßennetz in Holtenau geführt werden. Der berechnete Verkehr müsse dann über die Strandstraße und Kanalstraße am Kanalpackhaus entlang geleitet werden (Prognose-Plan-Fall 0).

TOP 3 Verschiedenes /

TOP 4 Schließung der Sitzung

Herr Kulbarsch dankt für die interessante Präsentation des Tiefbauamts und den TeilnehmerInnen an der Sitzung. Er verweist auf die gemeinsame Sitzung der Ortsbeiräte Holtenau und Pries / Friedrichsort am 4. April und schließt die Sitzung.

Herbert Kulbarsch
Vorsitzender des Planungsbeirats

Margot Buchert
Protokoll