

Stellungnahme der Kreisgruppe des BUND zum Vorentwurf der 32. Änderung des Flächennutzungsplans

Die Stellungnahme bezieht sich auf den vorliegenden Entwurf sowie die dazugehörige Kurzbegründung sowie den Außenanlagenplan und die zugehörigen Gutachten. Wir beschränken uns bei unserer Stellungnahme auf die von uns zu vertretenden Belange in Bezug auf Umwelt- und Naturschutz.

Vorbemerkung:

- Wir stellen fest, dass sich aus dem vorliegenden Entwurf sowie der Kurzbegründung Unstimmigkeiten in Bezug auf Stellplätze sowie Zufahrten zu Stellplätzen (s.u. Verkehr) im Vergleich zu den vorliegenden Gutachten ergeben.
- Zusätzlich entspricht der vorliegende Vorentwurf, seine Kurzbegründung sowie die Gutachten nicht der Anlage zur Bauausschusssitzung im September sowie den Aussagen des Herrn Stüber vom Stadtplanungsamt aus der gemeinsamen Ortsbeiratssitzung Mitte/Hasseldieksdamm vom 22.10.13, in der von einer Verringerung der Parkplatzzahl auf 700 gesprochen wurde.
- Des Weiteren stellen wir fest, dass die immissionstechnische Untersuchung nicht eingeflossen ist in die Kurzbegründung
- Weiterhin halten wir fest, dass der Ratsbeschluss vom 29.09.2011 die Verpflichtung zur Flächenminimierung ausspricht; dieses wurde auch auf Seite 27, Punkt 10 des Kaufvertrages zusätzlich festgehalten. Trotzdem setzt der vorliegende Vorentwurf das Ergebnis des Architektenwettbewerbs aus dem Oktober 2012 1:1 um, welches ja ohne Kenntniss der Gutachten erfolgte und schon damals gegen den Ratsbeschluss verstieß.
- Das „Nachhaltige Flächenmanagement Kiel“ soll laut Zusatzbeschluss unbedingt angewandt werden. Dazu ist festzuhalten, dass es sich bei der betroffenen Fläche nicht um eine dort genannte Potentialfläche handelt. Dort wird zudem eine flächenschonende Stadtentwicklung gefordert.

Im weiteren setzen wir uns zuerst mit den übergeordneten Planungen, vorangegangenen Analysen und Gutachten in Bezug auf unsere Belange auseinander, da diese ja Grundlage der vorgelegten Planung sein sollen.

4.4. Landschaftsplan:

Bei der inhaltlichen Beschreibung des gültigen Landschaftsplans fehlt die Erwähnung der durch eine Kreuzlinie gekennzeichnete Ausgleichsfläche nördlich des Straßenknotenpunktes BAB215/Olof-Palme-Damm.

4.5. Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland von 2007

- Als Ziel des Leitbilds wird genannt (S.7): *Grundsätzlich sollen die Flächen des Leitbildes frei gehalten werden von Bebauung. Argumente hierfür sind in der Priorität der Flächen für den Biotopverbund und die Erholung zu sehen.*

- Auf S.9 heißt es weiterhin in Bezug auf den Innenstadtring, dessen Bestandteil das Planungsgelände ist: *Die Anzahl der Kleingärten entspricht der aktuellen Nachfrage (2013 nicht aufrecht zu halten, aber weiter heißt es) Zeichnet sich langfristig ein Wandel ab, so können die heutigen Kleingartengebiete alle übrigen Funktionen übernehmen, die sonst im Innenstadtring vorkommen. Insbesondere für den Biotopverbund ist hier ein großes Potential vorhanden. Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten muss jedoch die Erholungsfunktion in hohem Maße berücksichtigt werden.*

Der Bereich östlich der Grünen Schützengilde bis zum Westring ist wichtiger Teil des Biotopverbundes (S.12, Abb.3).

4.6. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEKK) von 2011

Die hier aufgeführten Punkte sind Teile des INSEKK (Wirtschaft). Nicht erwähnt werden aber folgende, ebenfalls im INSEKK verankerte Punkte:

- Der Innere Grüngürtel ist ein integraler Bestandteil Kieler Stadtplanung, der schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts wie auch heute noch eine wichtige soziale sowie ökologische Funktion für die Großstadt Kiel übernimmt (S.58) – in der Kurzbegründung zur 32. Flächennutzungsplanänderung Punkt 4.5 wird das Gebiet als Teil des Innenstadtrings definiert.
- Er dient dem **bioklimatischen** Ausgleich im dichtbesiedelten Innenstadtbereich (INSEKK, S.59)
- Es ist Teil des **Biotopverbundsystem** (S.67. Die Fläche stellt darüber hinaus eine wichtige Verbindung dar mit Schlüsselstellung innerhalb der West-Ost-Achse von der offenen Landschaft im Westen (Hauptwindrichtung!) über die Verbindungsachse Schützenwall bis in die Innenstadt hinein (Verbundstruktur “Schützenwall – Kleiner Kiel – Schlossgarten”, Karte S. 12 FLB Kiel und Umgebung).
- Das Gebiet Südfriedhof wird im INSEKK (S.64) schon jetzt als nicht ausreichend mit Grünflächen als Erholungsraum versorgt bezeichnet.
- **Das INSEKK stellt ein Gesamtkonzept dar: Auch unter Einschluss von Wirtschaftsinteressen, Arbeitsplätzen und Ansiedlungspolitik wird der Innere Grüngürtel als wichtig und erhaltenswert definiert.**

Dem Klimaschutzkapitel des INSEKK steht Folgendes vor:

- *Klimaschutzstadt als strategisches Ziel Kiels.*
- *Aktiven Klimaschutz betreiben durch ... nachhaltigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen in unserer Stadt.*

5.7. Verkehr-und Erschliessungsgutachten:

- Zur Berechnung der prognostizierten PKW-Besuchszahlen werden Barsbüttel, Eidelstedt und Buchholz, nicht aber Bad Segeberg mit deutlich höheren Zahlen herangezogen. Dies wird mit dem Sonderstatus von Bad Segeberg als einem der umsatzstärksten Möbelhäuser Deutschlands begründet (S.23). Umgekehrt bescheinigt das CIMA-Gutachten Ikea Kiel bei relativ geringer Größe einen leistungsstarken Standort mit hoher Flächenproduktivität. (S.26, CIMA). Anders als in o.g. Referenzstandorten liegt mit Möbel Brügge in Neumünster (S. 34) – im Unterschied zu den anderen Vergleichsstandorten - nur ein Möbelhaus mit ähnlichem Sortiment in der 30km Zone, so dass das CIMA-Gutachten sogar (S.43) von erheblichen

Kundenströmen von Kiel nach Bad Segeberg, weniger Kaltenkirchen (Dodenhof), spricht. Trotzdem (S.25): *Entsprechend der mündlichen Aussage des Stadtplanungsamtes zum Stand des sich in der Bearbeitung befindenden Einzelhandelsgutachtens wird für Möbel Kraft ein Einzugsbereich mit einem Radius von ca. 40 km berücksichtigt.*

Das Kundenpotential dürfte sich jedoch - ähnlich wie bei Ikea auch - deutlich darüber hinaus v.a. nach Westen und Norden erstrecken. Die angenommenen Zahlen erscheinen daher zu niedrig. Dazu kommt, dass die Zahlen vom Investor selber kommen, und der hatte (im Ratsbeschluss vom 29.9.11 nachzulesen) mit 2500 Autos wochentags und 5000 Autos wochenends gerechnet, die jetzt angenommenen Zahlen liegen bei 3788/werktags, 5334 sonnabends (im Vergleich dazu: Ikea 6983 werktags, 9928 sonnabends).

Wir greifen jetzt die beiden problematischen Knotenpunkte heraus (Prognose ohne neuen Anschluss Mühlenwegdamm, S.40):

- *Knotenpunkt Bundesautobahn BAB 215 / Westring (K 10) / Schützenwall (L 325)*
Bereits im Analysejahr 2012 weist der Knotenpunkt mit einer Qualitätsstufe „E“ bei einer größten mittleren Wartezeit von 70,8 s eine geringfügige Überschreitung der maximal anzustrebenden Wartezeit von 70 s auf. Zur Status-quo-Prognose 2030 steigt die größte mittlere Wartezeit unter Erhalt der Qualitätsstufe „E“ weiter auf 78,2 s an. Im Planfall 2030 tritt mit 78,2 s keine weitere Veränderung der größten mittleren Wartezeit auf. Maßgebender Verkehrsstrom ist hier jeweils der Linksabbieger aus dem südlichen Westring (K 10) zur Bundesautobahn BAB 215.

Auf S.27 wird in diesem Bereich ein durch das Vorhaben zusätzlich generiertes PKW-Aufkommen von +3200/Autos/24h prognostiziert. Es bleibt unklar, wieso hier keine deutliche Verschlechterung angenommen wird.

- *Knotenpunkt Westring (K 10) / Saarbrückenstraße*
Bereits im Analysejahr 2012 weist der Knotenpunkt mit einer Qualitätsstufe „E“ bei einer größten mittleren Wartezeit von 70,2 s eine geringfügige Überschreitung der maximal anzustrebenden Wartezeit von 70 s auf. Zur Status-quo-Prognose 2030 steigt die größte mittlere Wartezeit unter Erhalt der Qualitätsstufe „E“ weiter auf 77,6 s an. Im Planfall 2030 steigt die größte mittlere Wartezeit weiter auf 99,4 s aufgrund des zusätzlichen Zielverkehrs aus der südlichen Bundesstraße B 76. Zur Spitzenverkehrszeit erfolgt der Verkehr des Geradeausstromes daher mit zweimaligem Vorrücken. Der rechnerische Rückstau des genannten Stromes beträgt 17 Pkw-Einheiten (102 m) und kann im vorhandenen Stauraum aufgenommen werden.

Auf S. 27 wird in diesem Bereich von einem Plus von 1100Autos/24h ausgegangen. Eine hier leicht nach oben geänderte PKW-Zahl würde hier einen Wert von >100 s entstehen lassen, der automatisch zur Kategorie F: ungenügend führen würde.

- Der Mitnahmeeffekt (zwei verschiedene Märkte anfahren, z.B. Ikea und Sconto) wird im Möbelsegment mit 5% angegeben. Auch dies ist zu bezweifeln, da der Sconto-Markt nur 10km vom nächsten Sconto-Markt in Schwentinetal bewusst auf Ikeakunden abzielen dürfte; so ist ebenso mit größerem Verkehrsaufkommen zu rechnen (S.21).

- Die notwendige Parkplatzzahl wird mit 856 (S.53) angegeben, die Berechnungen der Verkehrsflüsse erfolgen unter der Voraussetzung von 900 Parkplätzen. Die Stellplatzzahl wird aus den sich daraus ableitenden Differenzen aus Quell- und Zielverkehr/Stunde berechnet (S.22, S.53). Die Verweildauer von durchschnittlich 2 h und mehr wird dadurch nicht berücksichtigt, genausowenig wie die über viele Stunden bleibenden Mitarbeiter (jeweils 80 in 2 Schichten, Luftimmissionsgutachten, S.19).

Hier fordern wir Aufklärung, in wie weit die Verweildauer >1h bei Kunden bzw. über 7h bei Mitarbeitern in die Berechnung der Stellplatzzahl eingeflossen ist.

- Ferner erstreckt sich das Verkehrsgutachten nur bis zur Kreuzung Saarbrückenstraße / Westring.
U.E. nach muss unbedingt der weitere Verlauf des Theoder-Heuss-Rings bis zur Auffahrt B404 betrachtet werden, da von dort über B404 sowie B76 mit zusätzlichen Kundenströmen gerechnet werden und damit auch die Belastbarkeit dieser Straßenabschnitte betrachtet werden muss.
- Die notwendige Parkplatzzahl wird mit 856 (S.53) angegeben, die Berechnungen der Verkehrsflüsse erfolgen unter der Voraussetzung von 900 Parkplätzen.
- Auf S.52 heißt es dazu: *Bisher liegt keine konkrete Gestaltung der gemeinsamen Stellplatzanlage für die geplanten Möbelmärkte vor, auf die Bezug genommen werden kann. Der Verkehr auf dem Gelände, insbesondere hinsichtlich der Auswirkung auf den öffentlichen Straßenraum, kann erst mit abschließender Festlegung der Gebäude gesondert untersucht werden... Weiter zweckmäßig ist eine Trennung der Anfahrt zur Anlieferzone der Märkte vom Bereich des Kundenstellplatzes.*
- Die seitlich und hinter dem Möbelzentrum liegenden Stellplätze sind von der gemeinsamen Auffahrt am Westring nicht einzusehen. Sie sollen aber (Kurzbeurteilung 7.1) nur zusätzlich genutzt werden. Das Verkehrsgutachten spricht von Parkplatzzuchverkehr, der ab einer Auslastung von 85% der sichtbaren Stellplätze anfängt. Der Lieferverkehr wird hier nicht getrennt. Die Kurzbeurteilung geht von einer zentralen Stellfläche vor den Gebäuden für den Kundenverkehr aus.
- **Daher ist hier zwingend eine Nachuntersuchung zu fordern wegen möglichen Rückstaus auf den Westring.**

5.9. Immissionen

- Der immissionstechnischen Untersuchung liegt das Verkehrsgutachten mit einer Stellplatzzahl von 900 zugrunde; sie geht von fließendem Verkehr ohne Stausituationen aus. Die Lärmkarte von 2012 zeigt für den Bereich Westring bis BAB, Theoder-Heuss-Ring bis Lübscher Baum sehr hohe Lärmbelastungen. Dieser Bereich ist hier, ähnlich wie im Verkehrsgutachten, nicht einbezogen. Die Untersuchung bezogen auf Verkehrslärm hört unmittelbar nach den benachbarten Kreuzungen Hasseldieksdammer Weg bzw. Schützenwall auf (siehe Karte S.26).
- Im Gebäude C des RBZ wird ein Lärmpegel von 60dB prognostiziert, der über dem zugelassenen Bereich für Wohngebiete liegt; für Schulen gibt es keine Empfehlungen, dies wird für akzeptabel gehalten (S.27). Es bleibt unklar, ob die Untersuchung von glatt laufendem Verkehr ausgeht. In Stausituationen (schnelles Anfahren) dürfte der Lärmpegel höher liegen (im Verkehrsgutachten wird von einer mittleren Wartezeit von 33.8 s ausgegangen, dort S.39).

Da wir die im Verkehrsgutachten angegebenen Zahlen für zu niedrig halten bzw. sich schon nach vorliegenden Zahlen ein mangelhaft fließender Verkehr im Bereich Saarbrückenstraße

bis Schützenwall ergibt, **fordern wir hier Nachuntersuchungen: Der Stauverkehr dort wird möglicher Rückstau in den sehr lauten „schluchtenartigen“ Verlauf des Theoder-Heuss-Rings im Bereich vor dem Lübscher Baum bewirken.**

7. Planinhalt und Darstellungen

7.2 Flächendarstellungen

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden , Natur und Landschaft

- Die Darstellung dieser Flächen ist schon jetzt nicht ausreichend und stellt einen Verbotsbestand da (GÖF, S.82)
- Die Anrechnung der genannten Fläche als Ausgleichsmaßnahmen ist wie ausführlich in unseren Erläuterungen zum GÖF in unserer Stellungnahme zum Vorentwurf B-Plan 988 begründet, deutlich zu hoch angesetzt. Daraus ergibt sich ein zusätzliches Kompensationsdefizit auf dem Gelände.
- Die im Landschaftsplan als Ausgleichsflächen gekennzeichneten Gebiete nahe des Olof-Palme-Damms sind fälschlicherweise in die Kompensationsmaßnahmen eingerechnet

Damit ist die Darstellung dieser Flächen auch für den vorliegenden Bebauungsplan als ungenügend zu bezeichnen.

8. Umweltprüfung

Aufgrund des massiven Eingriffes in ein hochwertiges, sehr vielfältiges Biotop im Bereich des Inneren Grüngürtels in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten müssen in der Umweltprüfung folgende Bereiche abgedeckt werden:

- *Schutzgut Mensch:* Erholung, Lärm, Klima, Feinstaubbelastung
- *Schutzgut Tiere und Pflanzen:* selbsterklärend
- *Schutzgut Boden, besonders Versiegelung*
- *Schutzgut Wasser:* Schadstoffeintrag
- *Schutzgut Klima:* selbsterklärend
- *Schutzgut Luft:* Verschlechterung durch Verkehr
- *Schutzgut Landschaft:* Visualisierung gefordert!
- *Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter:* Teil des Innenstadtrings nach Stadtbaurat Willy Hahn und den Hamburger Gartenarchitekten Leberecht Migge
- *Wechselwirkungen:* z.B. auf die Sozialstrukturen der laut INSEKK schon jetzt klimatisch und in Bezug auf Erholungsflächen benachteiligten Wohngebiete am Südfriedhof, wo laut INSEKK jetzt schon überdurchschnittlich viel Hartz IV Empfänger wohnen.

9.1. Verkehrliche Erschließung

- Auf S.52 heißt es: *Bisher liegt keine konkrete Gestaltung der gemeinsamen Stellplatzanlage für die geplanten Möbelmärkte vor, auf die Bezug genommen werden kann. Der Verkehr auf dem Gelände, insbesondere hinsichtlich der Auswirkung auf den öffentlichen Straßenraum, kann erst mit abschließender Festlegung der Gebäude gesondert untersucht werden....*

- Die seitlich und hinter dem Möbelzentrum liegenden Stellplätze sind von der gemeinsamen Auffahrt am Westring nicht einzusehen. Sie sollen aber (Kurzbeurteilung 7.1) nur zusätzlich genutzt werden. Das Verkehrsgutachten spricht von Parkplatzsuchverkehr, der ab einer Auslastung von 85% der sichtbaren Stellplätze anfängt. Ein darauf ausgerichtetes Parkleitsystem ist nicht beschrieben. Der Lieferverkehr wird hier-anders als im Gutachten S.52 *Weiter zweckmäßig ist eine Trennung der Anfahrt zur Anlieferzone der Märkte vom Bereich des Kundenstellplatzes* gefordert nicht getrennt. Die Kurzbeurteilung geht von einer zentralen Stellfläche vor den Gebäuden für den Kundenverkehr aus.
- **Daher ist hier zwingend eine Nachuntersuchung zu fordern wegen möglichen Rückstaus auf den Westring.**

Zusammenfassung:

Der vorliegende Entwurf zur 32. Änderung des Flächennutzungsplans widerspricht sämtlichen Konzepten der letzten Jahre (INSEKK, freiräumliches Leitbild, Nachhaltiges Flächenmanagement). Diese Konzepte sind von der Ratsversammlung beschlossen worden.

Diese Konzepte halten diesen Teil des Grüngürtels für erhaltenswert und wichtig in seiner jetzigen Funktion. Als Teil des Biotopverbundes und für die Erholung benachbarter Stadtteile. **Explizit heißt es im Freiräumlichen Leitbild, dass diese Kleingartengebiete bei nachlassender Nachfrage an Kleingärten einer ökologischen Nutzung unter Berücksichtigung der Erholungsfunktion zugeführt werden sollen.**

Der vorliegende Entwurf verstößt grob gegen diese Prinzipien durch Ausweisung von einer weiteren Sonderbaufläche im Grüngürtel. Dabei ist auch keinerlei Rücksicht auf vorhandene Strukturen wie den Biotopverbund GGSG-Schützenpark genommen worden. Zudem:

- Die vom Bau des Olof-Palme-Damms stammenden Ausgleichsflächen wurden einfach als neue Ausgleichsflächen überplant.
- Die Ausgleichsflächen sind nicht korrekt berechnet und zudem selbst laut vorliegendem GÖF nicht ausreichend.
- Im Bereich Verkehr gibt es erhebliche Zweifel, dass das vorliegende Stellplatzkonzept aufgrund seiner Positionierung selbst die u.E. zu niedrig prognostizierten Kundenströme ohne Rückstau aufnehmen kann.

Wir lehnen daher die vorliegende Flächennutzungsplanänderung in dieser Form als Verstoß gegen übergeordnete Konzepte wie INSEKK und Freiräumliches Leitbild ab.

Kiel, 14.11.2013