

Stellungnahme des BUND-Landesverbandes Schleswig-Holstein zum erneuten Entwurf des Bebauungsplan 988 (Verfahrensstand: erneuter Auslegungsbeschuß vom 14.12.2015)

Die Stellungnahme bezieht sich auf den vorliegenden Entwurf, die dazugehörige Begründung und die zugehörigen Gutachten. Sie wurde unter Mitarbeit von Rüdiger Nebelsieck, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Mohr Rechtsanwälte Hamburg erstellt.

Wir beschränken uns bei unserer Stellungnahme auf die von uns zu vertretenden Belange in Bezug auf Umwelt- und Naturschutz.

Vorbemerkung:

Die in der Abwägung nachzulesenden Entgegnungen zu unseren Bedenken bzgl. der Wahl eines projektbezogenen Angebotsbebauungsplans und nicht eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind für uns nicht stimmig:

§ 12 des Baugesetzbuches: Vorhaben- und Erschließungsplan:

(1) Die Gemeinde kann durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen, wenn der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und der Erschließungsmaßnahmen (Vorhaben- und Erschließungsplan) bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise vor dem Beschluss nach §10 Abs. 1 verpflichtet (Durchführungsvertrag).

Genau dieses Vorgehen liegt durch den Abschluß des städtebaulichen Vertrages mit Möbel Kraft aus 2011 vor, in dem sich Möbel Kraft zur Übernahme der Erschließungskosten komplett verpflichtet. Entsprechend sind genau diese Kosten in das Wertgutachten preismindernd eingeflossen; das Grundstück wurde um den entsprechend geminderten Betrag im Mai 2012 an den Vorhabenträger verkauft. Im Weiteren nimmt der Vorhabenträger massiven Einfluss auf die Ausführung der Gutachten. Beispielhaft sei hier die Tatsache genannt, dass im Verkehrsgutachten einerseits ausschließlich Betriebe des Vorhabenträgers (Höffner, Möbel Kraft) aus dem Hamburger Umland als Vergleichszahlen genannt werden, andererseits aber der deutlich näher liegende und damit besser vergleichbare Standort Bad Segeberg auf Anraten des Investors nicht in die Berechnung mit einfließt (siehe auch 4.5.1). Die Wahl des Bebauungsplansformats hat erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgutachten. In der jetzt vorliegenden Fassung ist die Zugänglichkeit der Stellplätze mit Verweis auf den projektbezogenen Angebotsbebauungsplan komplett herausgefallen. Dabei hat sie der ersten Fassung des Verkehrsgutachtens zufolge einen deutlichen Einfluß auf den Verkehrsfluss. Trotzdem wird in Bezug auf den ruhenden Verkehr (S.24 der Begründung) die Aussage getätigt, dass *alle Stellplätze ebenerdig umsetzbar* sind. In den weiteren Punkten werden wir konkret auf die Unstimmigkeiten hinweisen; diese sind nachzubessern, denn sonst widerspricht die Planung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die zwar ein weitreichendes Planungsermessen bei der Wahl zwischen Angebotsbebauungsplänen und vorhabenbezogenen Bebauungsplänen einräumt, dann aber eine Kongruenz zwischen der Rechtsformwahl und den Grundlagen der Abwägung fordert.

4.5.1 Verkehrliche Erschließung

Das Verkehrsgutachten arbeitet maßgeblich mit den von der Fa. Krieger (für Höffner und Möbel Kraft/ Sconto) gelieferten Besuchszahlen. Dabei wird der besonders erfolgreiche Markt in Bad Segeberg (S.23) mit folgender Begründung nicht berücksichtigt: *Nach Angaben des Betreibers handelt es hierbei um einen der bundesweit umsatzstärksten Möbelmärkte, der*

sich deutlich von den weiteren Vergleichsmärkten abhebt. Diese Einflußnahme des Betreibers und Investors ist mit einem projektbezogenen Angebotsbebauungsplan nicht in Einklang zu bringen. Zudem ist das Vorgehen aus folgenden Gründen nicht statthaft:

- (1) Der nahe Ikea-Markt ist trotz seiner relativ geringen Größe einer der erfolgreichsten in Deutschland. Als Erklärung dafür kann sicherlich das Alleinstellungsmerkmal „nördlichster Ikeamarkt“ mit einem riesigen Einzugsgebiet mit vielen Ferienwohnungen (d.h. zusätzlicher Bedarf) sowie nach Angaben des Ikeabetreibers (persönliche Mitteilung) die zunehmende Tendenz von Urlaubern, während des Urlaubs einzukaufen und sich die Ware nach Hause liefern zu lassen, dienen. Ein ähnliches Szenario gilt für Möbel Kraft Bad Segeberg: Neben Ikea in Lübeck ist Möbel Kraft in Ostholstein/Steinburg/Kreis Plön einschließlich Fehmarn das einzige größere Möbelhaus. Zudem gibt es im Radius von über 50 km um Kiel/Westring kein einziges Möbelhaus mit einer Verkaufsfläche von über 25.000 qm. Die nächsten, entsprechend großen Möbelhäuser liegen in Kaltenkirchen (Dodenhof) sowie eben Möbel Kraft in Bad Segeberg.
- (2) Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht gerechtfertigt, dem Investor darin zu folgen, dass ausschließlich Filialen aus dem Hamburger Ballungsraum (Eidelstedt, Barsbüttel, Buchholz) zum Vergleich herangezogen werden, da dort in der Nähe ein wesentlich größeres Möbelangebot an verschiedenen Standorten zu finden ist.
- (3) Auf S.59 heißt es: *Durch den zukünftigen Betreiber der Möbelhäuser wurden Kundenzählungen von verschiedenen Standorten in der Bundesrepublik zur Verfügung gestellt, welche eine Verifizierung der berechneten Kunden und Verkehrszahlen ermöglichten.* .Ohne jegliche Überprüfung ist dieses Vorgehen nicht akzeptabel, da der Investor ja ein nachvollziehbares Interesse hat, ein positives Verkehrsgutachten zu erhalten. Dazu passt auch die u. g. verminderte Umsatzerwartung.
- (4) Zudem wurde *entsprechend der mündlichen Aussage des Stadtplanungsamtes zum Stand des sich in Bearbeitung befindlichen Einzelhandelsgutachtens für Möbel Kraft ein Einzugsbereich von 40 km* im Verkehrsgutachten berücksichtigt – dies ist entsprechend der unter (1) genannten Erläuterungen ebenfalls nicht statthaft.

Stattdessen muss Möbel Kraft Bad Segeberg als Vergleichsstandort sowie z.B. auch Möbel Brügge in Neumünster (25.000 qm Verkaufsfläche) oder Dodenhof in Kaltenkirchen zusätzlich hinzugezogen werden. Es müssen nachvollziehbare Kundenzählungen sowie Kundenerwartungen als Ausgangspunkt genommen werden; der Einzugsradius der Kunden muss entsprechend auf das Gesamtgebiet nördliches Schleswig-Holstein erweitert werden. Überhaupt nicht nachvollziehbar ist die jetzt neu vorgenommene, zusätzliche verminderte Umsatzerwartung im Vergleich zu Buchholz (Faktor 1.5) oder Barsbüttel (2.0, beides S.23). Erst dadurch erreicht das Verkehrsgutachten nämlich auch für den Prognosefall 2030 ohne Vollanschluss Mühlendamm die Zulässigkeit des Vorhabens in der Qualitätsstufe E in seinem Fazit, mit Vollanschluß Mühlendamm Qualitätsstufe D (S. 41).

Ferner stellt das Verkehrsgutachten aus weiteren Gründen 2016 keine ausreichende Grundlage mehr dar und hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand:

- (1) Mitnahmeeffekte zu Citti und Ikea werden im Ausmaß über 5% verneint (S.21). Im Verkehrsgutachten heißt es lapidar: *Für den bestehenden IKEA-Möbelmarkt wurde in Verbundeffekt von 5% mit dem CITTI-Park festgestellt.* Diese Annahme ist nicht belegt, hier fehlt eine Quellenangabe. Entsprechend wurde in der jetzt vorliegenden Begründung jegliche Erwähnung von Synergieeffekten herausgenommen. Dieses Vorgehen ist jedoch v. a. vor dem Hintergrund der geplanten Ikea-Erweiterung nicht

akzeptabel. Schließlich wird die dort notwendige Erhöhung der Stellplatzzahlen im entsprechenden Antrag (Bauausschuss März 2016) explizit durch die Nähe zur geplanten Möbel Kraft Ansiedlung und entsprechende Synergie- oder Agglomerationseffekte begründet. Auch die Standortalternativenuntersuchung von 2012 (S. 45) nennt explizit als Vorteil des Standortes Westring im Vergleich zum Kronshagener Weg die Nähe zu Ikea. Hier ist nachzubessern durch Heranziehen vergleichbarer Zahlen, d.h. benachbarte, konkurrierende Möbelmarktzentren mit getrennten Stellplatzanlagen im sonstigen Bundesgebiet.

- (2) Durch den erheblichen Flüchtlingszustrom und deutlich höhere Studentenzahlen ist es zu einem realen Bevölkerungswachstum im letzten Jahr von mehr als 3000 Menschen gekommen. Es ist davon auszugehen, dass dieses Bevölkerungswachstum auch in den nächsten Jahren anhalten wird. Auch aufgrund der deutlich erhöhten Bautätigkeit und des generellen Zustroms von Menschen in Ballungsräume wird dies für Kiel zu höheren Bevölkerungszahlen führen als im Gutachten angenommen wird.
- (3) Die dadurch bedingte Bautätigkeit im Kieler Süden (geplante 10.000 Wohneinheiten) wird sowohl zu einer deutlichen, generellen Verkehrsbelastung als auch zu einer erhöhten Nachfrage im Bereich des mittelpreisigen Möbelsegments führen.
- (4) Das Verkehrsgutachten geht von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung des Teilstückes Theodor-Heuss-Ring ab B 404 ausschließlich durch aus dem Osten kommende Kunden aus (20% der Gesamtkundenzahl). Damit verbunden ist die Annahme, dass die 35% der Kunden, die aus dem Süden kommen, ausschließlich die BAB 215 nutzen werden. Diese Annahme ist nicht haltbar, da schon jetzt über die B 404/A 21 viele Menschen aus dem Süden nach Kiel kommen.
- (5) Bzgl. der nicht definierten Stellplatzsituation kommt das Verkehrsgutachten (S.53) zu folgendem Schluss: *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.* Das ist bei einer derart kritischen Verkehrssituation nicht akzeptabel; das Verkehrsgutachten ist daher nicht in der Lage, die Situation ohne diese Kenntnis abschließend zu beurteilen.

Zusammenfassend ist das Verkehrsgutachten in wesentlichen Punkten unvollständig und kommt daher nicht seiner Aufgabe nach, die Verkehrssituation rechtlich überprüfbar einzuschätzen. Schon jetzt ist davon auszugehen, dass der betrachtete Verkehrsraum das Verkehrsmehraufkommen durch das geplante Möbelmarktzentrum wenn überhaupt nur mit Vollanschluss Mühlendamm bewältigen kann; dieses muss jedoch entsprechend neu berechnet werden. Übrigens kommt die Antwort der Abwägung (S.21) zum gleichen Schluss: *„Im Planfall 2030 mit den geplanten Möbelmärkten und dem erweiterten Anschluss des Mühlendamms kann eine ausreichende Qualitätsstufe „D“ des Verkehrsablaufes mit einer größten mittleren Wartezeit von 53,8 s sichergestellt werden. Somit tritt in dem betrachteten Planfall 2030 ein gegenüber Heute verbesserter Verkehrsablauf ein.“*

Die auf S.24 der vorliegenden Begründung gemachte Aussage *Um eine wirtschaftliche Realisierung der Planung zu ermöglichen, sind jedoch alle Stellplätze ebenerdig umsetzbar* ist aus verschiedenen Gründen nicht haltbar und hält auch in Bezug auf die Wahl des Bebauungsplans einer rechtlichen Überprüfung nicht statt:

- (1) In dem dem **V**orentwurf zu Grunde liegenden Verkehrsgutachten wurde ausführlich die Anzahl und Anordnung der notwendigen Stellplätze diskutiert, um Rückstau zu verhindern und damit den Verkehrsfluß an den davor liegenden Ampelanlagen im Bereich des Weststrings zu gewährleisten. Unsere darauf abzielende Kritik wurde mit

Verweis auf den Angebotsbebauungsplan und später folgende Festlegung im Zuge der Baugenehmigung zurückgewiesen. Folglich kann diese Aussage hier nicht getroffen werden.

- (2) Trotzdem ist eine Auseinandersetzung mit den Stellplatzzahlen und Erreichbarkeit zum jetzigen Zeitpunkt vonnöten, da das Verkehrsgutachten ohne Vollanschluss Mühlendamm selbst mit nicht glaubhaften Zahlen nur gerade eben zu einer Tragfähigkeit des bestehenden Verkehrssystems kommt. Durch einen Rückstau aufgrund von Parkplatzsuche kann hier schnell die Grenze zur Nicht-Tragfähigkeit überschritten werden. Bei der Berechnung der Stellplatzzahlen (S.54: Spitzenwert 747 Samstag 13-14 Uhr) wurden zudem die notwendigen Mitarbeiterstellplätze (nach Anlage 2 145-630/24h) nicht mit einberechnet.
- (3) Ein nachhaltiges Flächenmanagement, das sowohl in Kiel als auch auf Landes- als auch Bundesebene verpflichtend ist, kann den Wünschen des Investors - Ebenerdigkeit aller Parkplätze aus wirtschaftlichen Gründen - nicht nachkommen! Wir verweisen an dieser Stelle auf die kürzlich beschlossenen Pläne zum Bau von mehrstöckigen Parkpaletten im Bereich des Neubaus Familia Russee oder der Ikea-Erweiterung und die Pläne für den Parkhausturm des KSV Holstein. Die Stadt Kiel muss hier dem Investor gegenüber Härte zeigen und ihre eigenen Interessen (Bodenschutz/Grundwasserversickerung) nachdrücklich vertreten. Dabei ist (wie an den Vergleichsbeispielen zu sehen) die teuerste Variante Tiefgarage ja beileibe nicht die einzige Möglichkeit; mehrstöckige Parkpaletten müssen – wenn für Ikea möglich – auch für die Fa Krieger zu fordern sein.
- (4) Wir verweisen hier auch auf die Einschätzung des Umweltberichtes, 6.3 Sparsamer Umgang mit Grund und Boden: *Anzahl und genaue Anordnung der Stellplätze – zwei Größen, die sich direkt auf den tatsächlichen Flächenverbrauch auswirken – sind nicht Gegenstand von Festsetzungen des (Angebots-)Bebauungsplans*

5.2 Grünordnerischer Fachbeitrag

Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen

Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Wir halten unsere Kritik entsprechend der Stellungnahme zum Entwurf aus August 2014 aufrecht in Bezug auf die Minderwertigkeit der Ausgleichsflächen vor Ort. In der Abwägung finden wir keine Antworten zu folgenden Punkten:

(1) Die Ausgleichsflächen A 1 und A 3 dürfen maximal mit dem Faktor 0,3 multipliziert werden statt mit 1, die Ausgleichsfläche A 2 erfüllt nicht die Voraussetzung zur Anrechenbarkeit. Nur eine minderwertige Fläche, die entsprechend Hochwertigkeit erlangt, kann mit dem Faktor 1 multipliziert werden. Dass die Flächen z. Zt. nicht minderwertig sind, steht insbesondere nach weiteren 2-3 Jahren fehlender Bewirtschaftung außer Frage, dass A 2 nicht eingebunden ist, ebenso wenig. Dazu verweisen wir (erneut) auf die Landesverordnung über das Ökokonto, die Einrichtung des Kompensationsverzeichnisses und über Standards für Ersatzmaßnahmen (Ökokonto- und Kompensationsverzeichnisverordnung ÖkokontoVO) vom 23. Mai 2008, § 4 (2): *Die Höhe der Anrechnung der Maßnahme aus dem Ökokonto als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme bestimmt nach Prüfung des Entwicklungszustandes die Naturschutzbehörde, gemäß Anlage 1 dieser Verordnung.*
Anlage 1, Liste der Biotoptypen: dort sind Kleingärten als Biotoptyp (SPk) nicht aufgeführt. Daher gilt: Flächen mit in der Liste nicht aufgeführten Biotoptypen können von der Naturschutzbehörde für ihre Aufnahme in ein Ökokonto anerkannt werden, soweit die Voraussetzungen des § 2 vorliegen. Der Anrechnungsfaktor ist entsprechend den anderen Biotoptypen der Liste nach folgenden Punkten zu ermitteln:

- *Vielfalt*
- *Alter* (je älter, desto größer die Vielfalt)
- *Lage* (eine isolierte Lage bedeutet geringe Artenvielfalt, in einem Biotopverbund ist die Artenvielfalt größer)
- *Aufwertbarkeit* (eine kleine, isolierte Restfläche kann nur gering aufgewertet werden, liegt die Fläche in einem entsprechenden Biotop eingebettet, ist die Aufwertungsmöglichkeit wesentlich größer).

Auf S.25 der Abwägung gibt die Antwort das sogar zu: *Wie bereits vorher erwähnt, sind nur in Teilbereichen geringe Aufwertungen möglich. Das größte Aufwertungspotenzial haben die zuvor intensiv bewirtschafteten Kleingärten ohne nennenswerten Baumbestand mit Biotopwert 4 und die wassergebundenen Kleingartenerschließungswege mit Biotopwert 2.*

Intensiv bewirtschaftete Kleingartenflächen gibt es seit 2013/2014 nicht mehr, es gibt aktuell keinen Biotopwert 4 (aktuell verarmtes Biotop) im Bereich des umzäunten Gebietes. Eine genaue Differenzierung, welche einzelnen Parzellen tatsächlich wie aufwertbar erscheinen, findet ebenfalls nicht statt.

Die wassergebundenen Wege des Möbelmarktzentrums werden übrigens in der Berechnung des notwendigen Ausgleichs herausgerechnet, während an dieser Stelle die wassergebundenen Wege des ehem. Kleingartengeländes als besonders ausgleichsfähig erwähnt werden!

(2) Der Zustand des Geländes ist jetzt, d.h. 2 Jahre nach Ziehung des Schutzzaunes um das Gelände ohne Ausgleichsfläche A 1 doch deutlich verändert – und es muss dieser veränderte Zustand als Ausgangswert betrachtet werden:

- (1) Bis auf 2 Kleingartenparzellen sind alle Kleingärten seit spätestens Anfang 2014 nicht mehr bewirtschaftet; im Generalpachtvertrag von Januar 2014 sind sie nicht mehr als Kleingärten aufgeführt, somit ist die Fläche nicht mehr als eine Kleingartenfläche zu bewerten.
- (2) Die ehemalige Kleingartenfläche und Ausgleichsfläche A 2 ist nahe dem Hasseldieksdammer Weg zu einer baumbestandenen, verkehrsnahen, vermüllten Brache verkommen. Es ist nicht bekannt, ob hier auch grundwasserschädigender Müll abgelagert wird. Der Wert ist also keinesfalls höher einzustufen als bei bewirtschafteten Kleingärten.
- (3) Im restlichen Gelände findet in Teilen der Parzellen ein regelmäßiger Besuch durch BürgerInnen und freilaufende Hunde statt. Dies betrifft v. a. die Ausgleichsfläche A 1. Im Bereich der Ausgleichsfläche A 2 und dem zu bebauenden Restgelände ergibt sich ein sehr heterogenes Bild: Zerstörungen finden kaum noch statt, da im Laufe der kompletten freien Zugänglichkeit bis April 2014 in den Lauben bereits fast alle Scheiben zerstört worden waren und massiver Vandalismus betrieben wurde, so dass es schon zu dem Zeitpunkt keine nicht vandalisierte Laube gegeben haben dürfte. Es gibt eingelaufene Wege zwischen Parzellen und auch Hinweise auf Teilnutzung wie Lagerfeuer, Obsternte oder fortgesetzte Entnahme von Blühpflanzen. Andere Parzellen sind aber aufgrund der üppigen Vegetation gar nicht mehr zugänglich und sich komplett selbst überlassen. Auf dem Kartenwerk des neuen iPhone ist dies sehr gut zu erkennen. Die Photos stammen aus dem August/September 2014 und zeigen schon da, d.h. vor 2 Jahren die gewaltigen Vegetationsunterschiede im Vergleich zu Voraufnahmen aus der Zeit intensiver Bewirtschaftung (z.B. Google Earth).

Folglich fordern wir dringend eine Nachkartierung, die diesen – im Vergleich zum Jahre 2013 vollkommen geänderten Ausgangsbedingungen gerecht wird. Als Biotoptypenwert ist jetzt auch nicht mehr Kleingarten als Ausgangswert zu wählen, sondern der tatsächlich vorliegende Wert: Stufe 4 „Intensiv genutzter Kleingarten“, ist nicht mehr vorhanden, die anderen Flächen haben vielfach, besonders zentral im Gebiet, an Wert gewonnen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind nicht korrekt ermittelt; zum jetzigen Zeitpunkt liegt ein Verbotstatbestand vor. In § 1a (3) BauGB heißt es: *Der Ausgleich erfolgt durch geeignete Darstellungen und Festsetzungen nach den §§ 5 und 9 als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich.* Da mit der Ausgleichsfläche A7 83.000qm konkreter Ausgleich wegfallen, soll laut aktuellem GOF hier ein monetärer Ausgleich erfolgen. Dies ist nicht zulässig. Hier muss eine konkrete Maßnahme genannt werden. Das gleiche gilt für den monetären Ausgleich für fehlende Baumneupflanzungen; hier fehlt ebenfalls die Konkretisierung.

Der Ausgleich für die Boden wurde nicht konkret ermittelt und ist auch mit den vorliegenden Planungsunterlagen nicht kompatibel: Die Bodenversiegelung liegt bei der jetzt vorliegenden Begründung um 4.867qm unter der Zahl der letzten Begründung. Dies soll durch die Wahl gebundener Decken für 4.867qm Wege bedingt sein. Eine entsprechende Wegung ist im Bebauungsplan nicht erkennbar, es findet auch keine derartige Festsetzung statt. Eine derartige Herausnahme ist nicht mit einem projektbezogenen Angebotsbebauungsplan in Einklang zu bringen. Zudem ist es nicht statthaft, 4.867qm gebundener Wege auf ehem. Kleingartengelände nicht auszugleichen. Hier muss entsprechend korrigiert werden.

5.3 Artenschutzbericht

Untersuchungsmethodik zu Artenschutzrecht, Eingriffsregelung und Abwägung naturschutzfachlicher Belange

Gem. § 2 Abs. 4 BauGB i.V.m. der Anlage 1 zum BauGB muss der Umweltbericht – als Grundlage aller nötigen Abwägungen und Naturschutzrechtsprüfungen – u. a. eine „Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands“ enthalten. Entsprechend der unter 5.2 genannten Begründung gibt der Umweltbericht den Status 2016 wieder.

Wir hatten das Vorgehen bereits 2014 kritisiert; in der Abwägung findet sich dazu keine Stellungnahme: *Die Kreisgruppe Kiel des BUND hat im Frühjahr 2013 mehrmals die Beeinträchtigungen durch fehlende Sicherungsmaßnahmen und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Gutachten angemahnt. Diese Aktivitäten haben den Zustand der Umwelt stark beeinträchtigt. Dementsprechend wurden bei den Kartierungen weniger Arten gefunden, als nach dem dargelegten Potential der Flächen zu erwarten waren. Zugleich spricht viel für die Annahme, dass sich der Zustand der Umwelt seit den Räumungen und insbesondere durch die seit April 2014 erfolgte komplette Sperrung der Zufahrten und Zugänge in vielfacher Hinsicht wieder erholt hat.*

Folglich fordern wir eine erneute Bestandsaufnahme mit besonderem Augenmerk auf die nicht mehr oder kaum noch zugänglichen Parzellen.

Des Weiteren hatten wir wie folgt den erlaubten Laubenabriss kritisiert:

Insoweit reichen die etwa für Fledermäuse partiell später noch erfolgten Nachkartierungen in den leerstehenden Kleingartengebäuden nicht aus, die hier konkret in Rede stehenden Veränderungen des Plangebiets hinreichend sicher abzubilden. Bezüglich der Nachkartierungen sei zudem angemerkt, dass die Kennzeichnung durch ein Kreuz als naturschutzfachlich begutachtet teilweise Wochen vor dem Abriss stattfand. In dem bekanntermaßen ab Februar 14 sehr milden Winter war diese Praxis nicht haltbar, da Fledermäuse in solchen Situationen gerne Winterquartiere nur vorübergehend halten

Die uns mit der Abwägung vorliegende Entgegnung dazu ist nicht korrekt: Es musste bei den Kreuzen nicht um generell vorliegenden Winterquartierausschluss im Rahmen des ASB gehen, sondern entsprechend der uns vorliegenden Ausnahmegenehmigung der ONB vom

18.11.13 um folgende Auflage: 4. *Vor Beginn der Rückbaumaßnahmen erfolgt bei den Baulichkeiten eine optische Suche nach Hinweisen auf einen möglichen Fledermausbesatz (Suche nach Fraßresten, Urin- und Kots Spuren und ggf. überwinterten Individuen).* Damit sind auch einzelne überwinterte Individuen gemeint und nicht nur Quartiere. Folglich muss jede Laube unmittelbar vor Abriss in Augenschein genommen werden.

5.4. Verkehr- und Erschließungsgutachten

Die Ausführungen finden sich komplett unter 4.5.1

5.5 Immissionstechnische Gutachten

b) Luftschadstoffe

Die Prognosen zu den planbedingten Luftschadstoffbelastungen sind nicht nachvollziehbar und halten rechtlicher Kontrolle nicht stand. In der Abwägung wurde auf die von uns genannten Punkte nicht eingegangen, daher konkretisieren wir hier unsere Kritik: Das Gutachten nimmt als Ausgangswert Messungen eines zwar etwas näher liegenden Messpunktes (Max-Planck-Straße). Dieser Messpunkt ist jedoch ein Hintergrund- und nicht Verkehrsmesspunkt und liegt im Grünen auf der höchsten Erhebung der Umgebung fern des fließenden Straßenverkehrs (Die Werte liegen regelmäßig bei etwa 1/4 der Werte vom Theodor-Heuss-Rings und auch unter den Werten des bis 2006 bestehenden Hintergrundmesspunktes Schauenburger Straße von 22 µg/m³ Luft, obwohl in den letzten 10 Jahren eine erhebliche Zunahme des Dieselstraßenverkehrs zu verzeichnen ist.). Die daraus erfolgte Berechnung der Belastung am Schützenwall/Westring aufgrund von Windmessungen am Leuchtturm Holtenau (der frei in der Förde dem Wind ausgesetzt ist) zusammen mit Verkehrszahlen der Stadt ergibt ausgesprochen ungenaue Werte. Die resultierenden Werte von weniger als der Hälfte an Stickoxiden verglichen mit dem Messpunkt Theodor-Heuss-Ring mit ähnlichen Verkehrszahlen sind nicht plausibel. Der Gutachter kommt so also trotz Verkehrszunahme am Knotenpunkt zu Stickoxidwerten unter 40 µg/m³ Luft. Diese Berechnung ist vollkommen ungenügend und hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand, da es hier um nachgewiesene Gesundheitsgefahren und einzuhaltende EU-Grenzwerte geht. Das gleiche gilt für die Messung von Feinstaubbelastungen, die ebenfalls erheblich durch Verkehr mitbedingt sind und neben Herz/Kreislauf- sowie Atemwegserkrankungen einer neuen Studie zufolge auch die Rate von Frühgeburten ansteigen lassen. Auch hier wurden als Ausgangswerte die Werte des Hintergrundmesspunktes Max-Planck-Straße genommen, (am Theodor-Heuss-Ring wird Feinstaub nicht gemessen, daher liegen hier keine Vergleichsmessungen vor. Verkehr ist aber auch hier einer der Hauptverursacher). Da wir das Verkehrsgutachten (s.o.) für nicht korrekt durchgeführt halten und auch nicht auf das Jahr 2016 übertragbar, muss das Schadstoffemissionsgutachten neu erstellt werden, mit eigenen Messpunkten am Bereich Westring/Schützenwall und nachvollziehbaren, aktuellen Verkehrsdaten.

Zudem stimmen die Verkehrsausgangsdaten des vorliegenden Luftschadstoffemissionsgutachtens noch nicht einmal mit denen im Verkehrsgutachten genannten Zahlen überein:

Westring zw. Hasseldieksdammer Weg und Schützenwall:

Verkehrsgutachten S.27: 15.700/24h Prognose 0-Fall und 19.400/24h im Planfall 2030

Luftschadstoffgutachten (Abb. 4.2; 4.3): 14.521/24h Prognose 0-Fall, 17.751 im Planfall 2030

Westring zwischen Saarbrückenstraße und Schützenwall:

Verkehrsgutachten 31.200 /24h Prognose 0-Fall und 33.200/24h im Planfall 2030,

Luftschadstoffgutachten: 30.858/24h Prognose 0-Fall, 32.188/24h im Planfall 2030

Ausdrücklich fordern wir außerdem eine zusätzliche Betrachtung des Messpunktes Theodor – Heuss-Ring im Rahmen des Luftschadstoffgutachtens zum Möbelmarktzentrum: Das Verkehrsgutachten prognostiziert, dass 20% der Kunden über die B 76 aus östlicher Richtung an diesem Messpunkt vorbeifahren müssen, entsprechend der prognostizierten Kundenzahlen wären das an einen durchschnittlichen Werktag 758 zusätzliche PKW jeweils auf Hin und Rückweg, zu Spitzenzeiten entsprechend mehr. Schon jetzt wird der erlaubte Spitzenstundenmesswert von 200 µg/m³ Luft regelmäßig an mehr als 10 Tagen im Jahr überschritten (erlaubt bis 18), der Jahresmittelwert liegt mit Werten von > 60 µg/m³ Luft innerhalb der letzten Jahre deutlich über dem Grenzwert von 40 µg/m³ Luft. Folglich wird auch eine moderate Verkehrszunahme hier zu noch mehr grenzwertüberschreitender Schadstoffbelastung und damit Gesundheitsgefährdung der Anlieger führen. Wie unter Punkt 4.5.1 zudem ausgeführt, halten wir zudem die Annahme, dass sämtlicher Verkehr aus dem Süden über die BAB 215 kommen wird, für falsch, d.h. dass sich die Zahlen in Wirklichkeit noch erhöhen dürften. In das Verkehrsgutachten von 2014 sind überdies nicht eingeflossen:

- die Planungen eines neuen Wohnungsbaugebietes mit 10.000 Wohneinheiten im Kieler Süden, die wegen des aktuellen Bevölkerungswachstums z. Zt. vorangetrieben werden
- die vermehrte Verkehrsbelastung durch den fortschreitenden Ausbaus der B 404 zur A 21
- die geplante Vergrößerung des nahen Ikea-Marktes um 20% Verkaufsfläche.

Umweltbericht

5.1 Schutzgut „Mensch , menschliche Gesundheit“

Entsprechend unserer Kritik am Luftschadstoffgutachten halten wir die Einschätzung „geringe bis mittlere Auswirkungen“ für falsch.

Diese Aussage kann für den bewohnten Bereich Westring/Schützenwall aufgrund der fehlerhaften Verkehrs- bzw. Luftschadstoffgutachten zum jetzigen Zeitpunkt nicht getroffen werden. Für den jetzt schon mit Stickoxiden deutlich über den geltenden Grenzwerten hoch belasteten Messpunkt Theodor-Heuss-Ring, der sich an der Hauswand eines bewohnten Gebäudes befindet, muss bei jedweder Verkehrszunahme mit einer weiteren Stickoxidzunahme gerechnet werden und damit zu den nachgewiesenen Gesundheitsgefahren, was einem Verbotstatbestand entspricht.

5.5. Schutzgut Luft

Entsprechend unserer Kritik am Luftschadstoffgutachten kann nicht von einer nur geringen Auswirkung die Rede sein. Eine überprüfbare Prognose liegt nicht vor.

6.3. Sparsamer Umgang mit Grund und Boden

Die auf S.24 der vorliegenden Begründung gemachte Aussage *Um eine wirtschaftliche Realisierung der Planung zu ermöglichen, sind jedoch alle Stellplätze ebenerdig umsetzbar* (s. auch unter 4.5.1) ist nicht mit der Aussage sparsamer Umgang zu vereinbaren.

6.4. Eingriffsregelung

Die Eingriffsregelung wurde nicht korrekt durchgeführt, da der Ausgleich nur unzureichend konkretisiert wurde. (s. 5.3.)

Fazit:

Die unter 6 durchgeführte Abwägung ist nicht fachgerecht durchgeführt worden, so dass das Abwägungsergebnis einer rechtlichen Überprüfung nicht standhält.

Kiel, 22.3.16 für den BUND Landesverband Schleswig-Holstein