

-OK
⊗ - le mit ...
Vorg (and an
StK)

AL 4 2. Abst.

Kurt Richter - RL 41 - ☎ 4561 30.11.2005

Zusammenfassender Gesprächsvermerk

Herrn AL4 z.g.K.

[Signature]
41 b.
11.11.05
Mo 2/1.

*Reihenfolge: 3, 2, 1?
Nr. 3 in 2, 1
+ anderen (2).
2. vor 1373
wichtig*

Gespräch mit Citti und Stadt Kiel am 30.09.2005

Teilnehmer: : Herr Lütje, Herr Sass (CITTI)
Herr Wewers (LVS)
Herr Schmeckthal (Stadt Kiel)
Herr Dr. Zeichner, Herr Richter (MWV)

Die Besprechung fand im Dienstzimmer von **Herrn Lütje** statt. **Herr Dr. Zeichner** verwies auf die Verabredungen aus der Besprechung vom 30.09.2005 und bat zunächst Herrn Wewers, den Teilnehmern die Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse der Untersuchungen der LVS mitzuteilen.

1. Realisierung eines Bahnhaltdepotpunktes im Bereich CITTI

Die LVS hatte einen Vorschlag erarbeitet und der DB Netz AG zur Prüfung zugeleitet. Dabei hat die LVS die Möglichkeiten der Inbetriebnahme einer neuen Station Kiel-Hassee/Citti-Park geprüft. Drei Linien führen am Citti-Park vorbei:

1. **Kiel - Rendsburg:**
Erst mit Abschluss der Bauarbeiten auf der Rendsburger Hochbrücke vsl. Ende 2009 lässt der Fahrplan der eingleisigen Strecke einen Halt der Züge Richtung Rendsburg zu.
2. **Flensburg - Kiel:**
Der Halt ist wegen der Anschlüsse in Kiel Hbf erst nach Umbau des Bahnhofes Gettorf möglich, vsl. Ende 2009.
3. Als Zwischenlösung bis Ende 2009 könnten die Verstärkerzüge **Eckernförde-Kiel halten**. Diese verkehren z.Z. in der Hauptverkehrszeit und nicht am Samstag. Notwendig wären vom Land zusätzlich bestellte Zugleistungen, die bei einem Stundentakt etwa 850.000 € jährlich kosten. Diese zusätzlichen Leistungen können Ende 2009 wieder entfallen, dann würden die stündlich verkehrenden Züge Richtung FL und RD halten.
Die Investitionskosten für eine neue Station schätzt die LVS auf etwa 2 Mio.€, für die Zwischenlösung auf etwa 600.000 €. Die LVS hat ihre Bewertung in einem Bericht dargestellt, der CITTI zur Verfügung gestellt wird (liegt dem Vermerk bei).

*X wie ist Lage bei dem
(voll geben) 2. St. ...
Takt?*

per Citti (12)

Die Baukosten eines Haltepunktes (zwei Bahnsteige mit Fußgängerbrücke und Aufzügen) sowie (allerdings geringeren) baulichen Maßnahmen in der Einfahrt zum Kieler Hauptbahnhof werden insgesamt auf ca. 2,5 Mio € geschätzt.

Herr Dr. Zeichner ~~und Herr Wewers~~ machen deutlich, dass bei entsprechenden Maßnahmen eine Mitfinanzierung von CITTI erwartet wird. Im Gegenzug könnte der Name des Haltepunktes ggf. auch Werbezwecken dienen (Kiel-CITTI).

Herr Schmeckthal berichtet über eine Befassung der städtischen Gremien mit dem Thema Haltepunkt Hassee in den nächsten Wochen (Tenor der Vorlage: Zustimmung der Stadt, Einbindung in das städtische Wegenetz). Die notwendige fußläufige Anbindung des Haltepunktes an das Wegenetz Richtung Saarviertel und Altenrade / Neuenrade wird auch von Seiten der LVS als erforderlich angesehen.

Das Land erwartet von CITTI Aussagen zur Dringlichkeit des Anschlusses (vor 2008 / 2009?) und zur ggf. erforderlichen betrieblichen Verstärkung Richtung Eckernförde. CITTI und LVS vereinbaren, sich darüber hinaus zur Ermittlung der Kosten auszutauschen.

19 UV und (41: b. Banklehe zur Bank des arbeitslosen Stand.

2. Erschließungsstraße von der Saarbrückenstraße entlang der Bahngleise

Für extreme Verkehrssituationen an wenigen Tagen besteht zurzeit für CITTI die Möglichkeit, die Straße Stadtrade als Ausfahrt zu nutzen. Diese Verkehre bilden ebenso wie die Verkehre der ebenfalls angebotenen Gewerbebetriebe einen erheblichen Störfaktor im Wohngebiet Saarviertel. Zur Entlastung der Stadtrade von Gewerbeverkehren besteht ggf. die Möglichkeit, zwischen Saarbrückenstraße und CITTI entlang der Bahngleise eine neue Erschließungsstraße zu bauen. In diesem Bereich hat CITTI schon eine Gleistrasse von der DB AG erworben. Herr Schmeckthal stellt dazu eine Planskizze vor. Die Gewerbeverkehre ließen sich durch Anschluss der Grundstücke an diese Straße neu orientieren und außerhalb des Wohngebietes abwickeln. Die Einmündung in die Saarbrückenstraße bedarf allerdings wegen der Nähe zum derzeitigen Bahnübergang besonderer Beachtung in der Planung. Der Bahnhaltepunkt kann darüber hinaus die Lage (Bahnsteige) und Gestaltung der Straße (fußläufige Anbindung des Haltepunktes) beeinflussen.

Die Baukosten einer derartigen Verbindung werden vom städtischen Tiefbauamt auf ca. 1 Mio € grob geschätzt. Eine Förderung einer derartigen Gewerbeanbindung aus GVFG-Mitteln kommt nicht in Betracht. Eine Förderung aus Töpfen der Gewerbeansiedlung wird wegen der Anbindung des CITTI-Parks ebenfalls als ausgeschlossen angesehen. Ministerium und Stadt werden die Fördermöglichkeiten noch einmal überprüfen.

41 le veranlassen m. Bauhof, Eigenmittel

Bei wahrscheinlichem Ausfall der Fördermöglichkeit bliebe eine Gesamtfinanzierung durch CITTI oder eine Teilfinanzierung über Anliegerbeiträge. Aus derzeitiger Sicht ~~wäre dabei~~ davon auszugehen, dass CITTI neben einem Anliegeranteil auch den städtischen Anteil übernehmen müsste.

Die städtische Bauverwaltung prüft planungsrechtliche Erfordernisse und eine mögliche Refinanzierung durch Anliegerbeiträge und stimmt sich mit der LVS und CITTI

wegen der Rahmenbedingungen des Haltepunktes und der Anbindung der Straße an das CITTI-Gelände ab. Die Bauverwaltung bereitet entsprechend die Einbindung der städtischen Gremien vor.

Zeichner

3. Verlängerung des Mühlendamms bis zum Uhlenkrog mit Anbindung des Uhlenkroges an die A 215

Herr Schmeckthal erläutert die Planskizze aus dem Tiefbauamt. Danach könnte der Mühlendamm über die Bahngleise zum Uhlenkrog verlängert und im Gegenzug der höhengleiche Bahnübergang Saarbrückenstraße aufgegeben werden. Der Uhlenkrog wäre über nach Westen gerichtete Rampen vollwertig an die A 215 anzubinden. Problematisch seien bautechnisch und verkehrlich die enge Lage der Bahn- und Straßentrassen, der nahe Abstand zur nächsten Autobahnanschlussstelle sowie der zwar in Frage gestellte aber bislang noch bestehende Wunsch der Stadt nach einem Anschluss des Russeer Weges an die A 215. Mit der Maßnahme könnten sowohl CITTI als auch Stadtwerke und weitere Gewerbebetriebe am Uhlenkrog besser erschlossen und ohne Nutzung von Wohnstraßen an das Fernverkehrssystem angebunden werden.

Herr Dr. Zeichner weist darauf hin, dass die skizzierte Anschlussstelle unabhängig von der notwendigen verkehrlichen und planerischen Begründung sowie baulichen Machbarkeit und Finanzierung zunächst einmal wegen der Nähe weiterer Anschlussstellen dem Interesse des Straßenbaulastträgers Bund widerspricht. Um eine derartige Anschlussstelle auf den Weg zu bringen, sei daher von der Stadt zunächst das verkehrliche und planerische Interesse aufzuzeigen und möglichst zahlenmäßig insbesondere auch auf die Fernverkehrsrelevanz zu belegen. Die bauliche und verkehrliche Machbarkeit wäre zu prüfen. Die Stadt müsse sich darüber hinaus für eine der Anschlussstellen (Russeer Weg oder Uhlenkrog) entscheiden.

Aber auch dann sei eine Realisierung noch nicht gesichert. Das Land werde entsprechende Wünsche von Stadt und CITTI mit Nachdruck unterstützen. Es sei aber nicht gesichert, dass der Bund eine derartige Anschlussstelle zulasse. Für den Fall einer Zustimmung sei darüber hinaus davon auszugehen, dass der Bund eine Finanzierung auf Stadt und Dritte ganz oder zumindest teilweise abwälzen könnte.

Realisierung des Bundes nicht gesichert

Land vorhanden

Die Baukosten eines Anschlusses werden vom Unterzeichner nach erster Schätzung (ohne Gründungs- und Altlastenbetrachtung sowie ohne Lärmschutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) mit ca. 5 Mio € benannt. Herr Richter schließt für den Fall einer kommunalen Beteiligung oder Gesamtfinanzierung eine Förderung aus GVFG-Mitteln nicht aus, wenn über den Anschluss Uhlenkrog eine verkehrswichtige städtische Straße mit der A 215 verknüpft wird. Diese verkehrswichtige Straße könne der verlängerte Mühlendamm als Ersatz für die Saarbrückenstraße darstellen.

der A 215

Die Planungs- und Bauzeit für einen Anschluss könnte aus Sicht von Herrn Schmeckthal nach Erfahrungen aus vergleichbaren Fällen bei 10 bis 15 Jahren liegen. Herr Dr. Zeichner betont, dass er, wenn es eine Realisierungsmöglichkeit gäbe, von deutlich geringeren Zeiträumen ausgehe.

Die Baukosten einer Verlängerung des Mühlendamms mit Überquerung der Bahngleise werden von der Stadt mit gleichen Einschränkungen wie für den Anschluss an

2

die A 21 (ohne Altlasten, Gründungserschwerisse, Lärmschutz, Ausgleich und Ersatz) auf ca. 12 Mio € geschätzt. Bei Optimierung der Trassenführung wären ggf. Reduzierungen auf 8 bis 10 Mio € möglich.

Bezüglich der weiteren Schritte beabsichtigt die städtische Bauverwaltung nach bisheriger Vorabstimmung mit den Spitzen der Ratsfraktionen, zunächst einmal die Planungskosten abzuschätzen, die notwendigen Beschlüsse der Selbstverwaltung einzuholen und die Planung auf den Weg zu bringen. Datenmaterial zur verkehrlichen Begründung der Anschlussstelle sowie planerische Rahmenbedingungen würden zurzeit zwischen Landesverwaltung und Bauverwaltung ^{der Stadt} abgestimmt. Herr Schmeckthal geht davon aus, dass bei positiven Beschlüssen eine Planungsgrundlage im Mai /Juni 2006 vorliegen könne, auf der Verhandlungen mit dem Bund geführt werden können.

Weiteres Vorgehen:

legt das würde
Herr Lütje betont, dass er die politischen Vertreter von Stadt und Land ~~verstärkt~~ in die Problematik der Verkehrsanbindung des CITTI-Parks einzubinden. Herr Dr. Zeichner und Herr Lütje verabreden, den Informationsaustausch zum Fortgang der Planungen und Abstimmungsgespräche Anfang 2006 fortzusetzen.


Kurt Richter