

Herrn Dietrich Huckriede
Vorsitzender des Bauausschusses
- per E-Mail -



**Bürgerinitiative gegen
die Uhlenkrog-Rampe**

Nachrichtlich:

- Herr Achim Heinrichs
- Herr Dirk Scheelje
- Herr Frank Bretschneider
- Herr Wolfgang Homeyer
- Herr Oberbürgermeister Torsten Albig
- Herr Bürgermeister Peter Todeskino
- Herr Timo Ditrich (Ortsbeiratsvorsitzender Hasseldieksdamm/Schreventeich)
- Herr Hans Peter Mallkowsky (Ortsbeiratsvorsitzender Hassee/Vieburg)

Kiel, den 30.5.2010

Offener Brief
Notwendige Maßnahmen nach den Ergebnissen des 1. Werkstattverfahrens zum Thema
„Verkehrliche Entlastung der Wohngebiete in Hassee und Hasseldieksdamm“

Sehr geehrte Mitglieder des Bauausschusses,

das erste Werkstattverfahren „Verkehrliche Entlastung der Wohngebiete in Hassee und Hasseldieksdamm“ vom 28.11.2009 ist nun ausgewertet. Es liegt eine Ergebnismatrix der Stadt Kiel vor (Anlage 2). Unabhängig davon hat die **Bürgerinitiative gegen die Uhlenkrog-Rampe** eine quantitative Auswertung des Fotoprotokolls der Workshops dieser ersten Veranstaltung erstellt (Anlage 1).

Beiden Dokumenten ist gleichermaßen zu entnehmen, dass die Bürgerinnen und Bürger beider Stadtteile **dringenden Handlungsbedarf für Verkehrsberuhigung festgestellt** haben. Außerdem zeigen die inhaltliche Analyse und die zahlenmäßige Darstellung sehr deutlich, dass eine **Uhlenkrog-Rampe** als zentrale Einzelmaßnahme **keine Lösung** der komplexen Aufgabe sein kann. Es wird - auch wegen dringend gebotener Ausgaben-Disziplin - erforderlich sein, durch eine Verknüpfung räumlich verteilter, intelligenter und finanzierbarer Einzelmaßnahmen eine wirksame Verkehrsberuhigung zu erzielen.

Wir fordern Sie daher nachdrücklich und im Namen der verkehrs- und lärmbelasteten Bürgerinnen und Bürger beider Stadtteile auf: Nehmen Sie Ihren politischen Auftrag in verantwortungsvoller Weise wahr. Beauftragen Sie die Verwaltung ausdrücklich im Sinne der Zielsetzung des Werkstattverfahrens, **alle** im Workshop erarbeiteten **verkehrlichen Optionen** inkl. der Nullvariante **ohne vorherige Einschränkungen prüfen** zu lassen. Entsprechend ist das definierte **Bewertungsraster** auf alle Verkehrsplanungsoptionen anzuwenden und die Ergebnisse sind **transparent** darzustellen (Anlage 3).

Ein große Zahl engagierter Bürgerinnen und Bürgern aus Hassee und Hasseldieksdamm hat im 1. Workshop in sehr konstruktiver Weise gearbeitet und viele interessante Vorschläge aufgezeigt, die zu einer konsensfähigen und nachhaltigen Gesamtlösung wesentlich beitragen können. Nutzen Sie diese Erkenntnisse, und tragen Sie durch Ihre Entscheidungen dazu bei, das eindeutige Votum der beteiligten Bürgerinnen und Bürger als Auftrag an Politik und Verwaltung angemessen zu berücksichtigen.

Mit besten Grüßen

Steffen Kah und Dr. André Schrauder
persönlich und im Namen der Bürgerinitiative gegen die Uhlenkrog-Rampe

Anlagen:

- 1) **quantitative Auswertung des Fotoprotokolls** des Workshops vom 28.11.2009
- 2) erste Planungswerkstatt am 28.11.2009 - **Auswertungsmatrix** der Stadt Kiel
- 3) **Beschlussvorlage** vom 07.05.2009 zur Vorbereitung des Werkstattverfahrens

**quantitative Auswertung des Fotoprotokolls des Workshops
Verkehrsentlastung der Stadtteile Hassee und Hasseldieksdamm vom
29.11.2009**

Diese Auswertung wurde erstellt durch die Mitglieder der Bürgerinitiative gegen die Uhlenkrog-Rampe auf Grundlage des offiziellen Fotoprotokolls. Die Ergebnisse der Workshop-Poster wurden in Kategorien eingeordnet und gezählt. Inhaltliche Kriterien der Kategorien: s. S. 3

Phase 1 und 2 zusammen

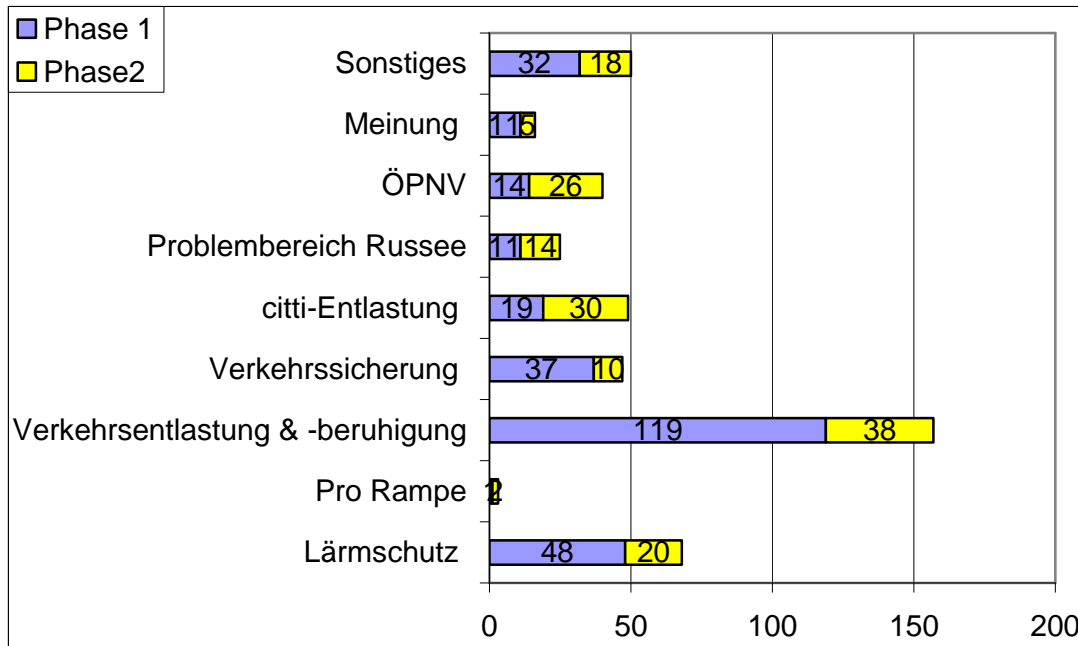


Abbildung 1: Die quantitative Verteilung der Ergebnisse (Phase 1 + 2) auf die einzelnen Kategorien (N = 455)

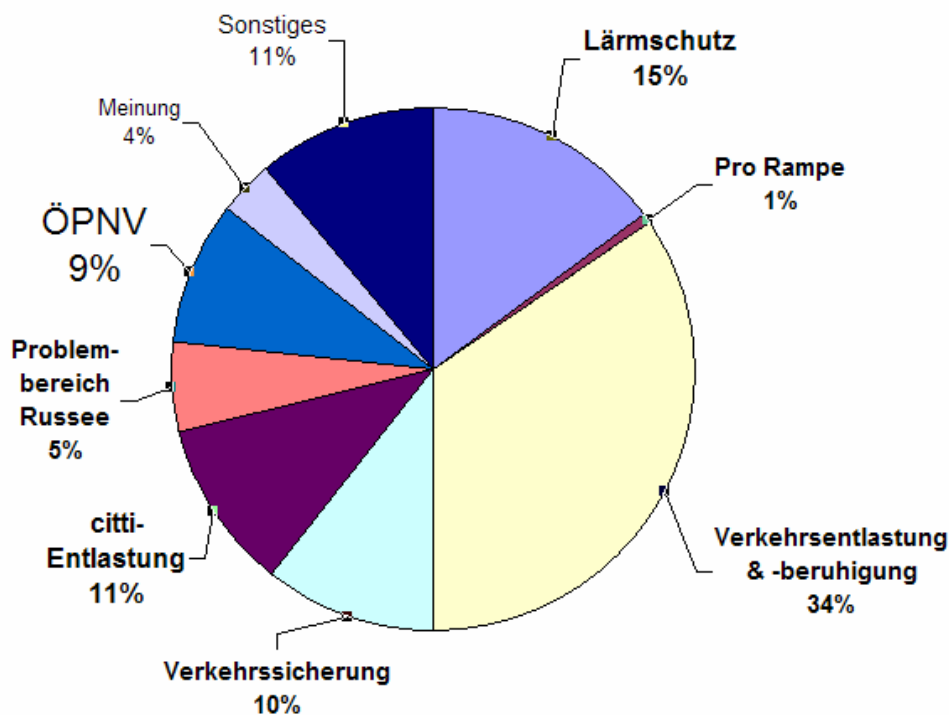


Abbildung 2: Die prozentuale Verteilung der Ergebnisse (Phase 1+2) auf die Kategorien (N=455)

Phase 2 (Lösungsvorschläge)

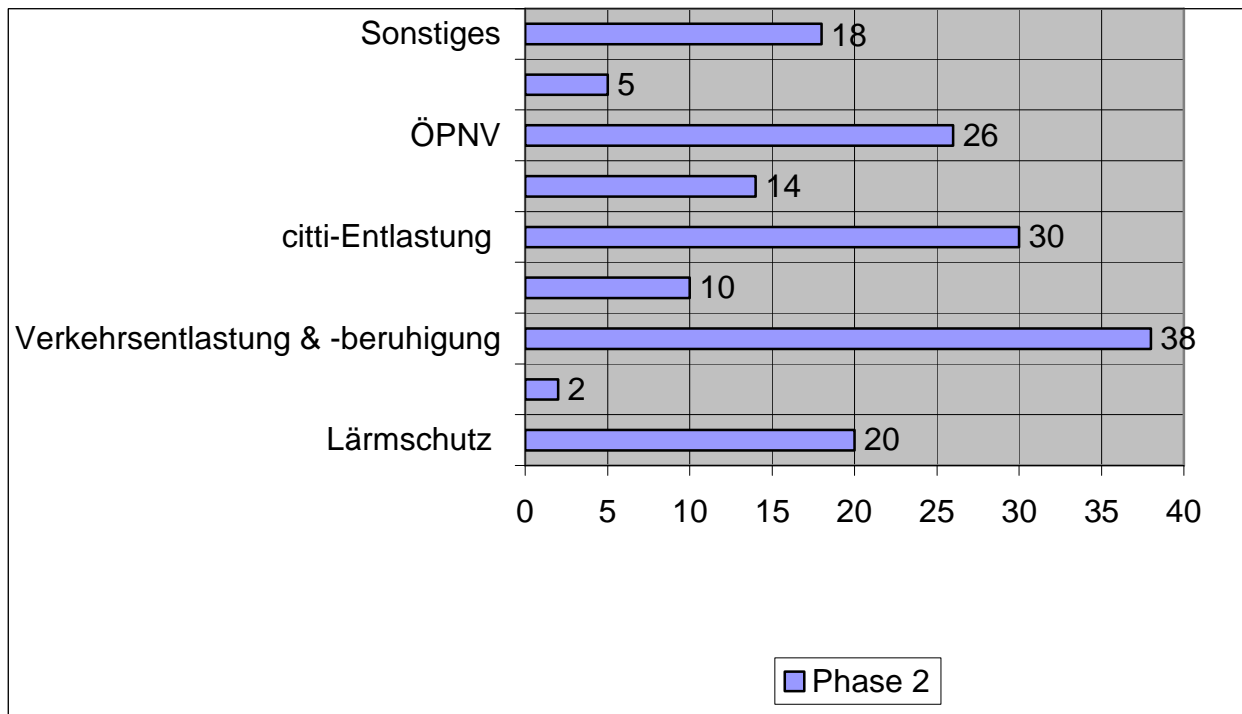


Abbildung 3: Die quantitative Verteilung der Ergebnisse (Phase 2) auf die einzelnen Kategorien (N = 163)

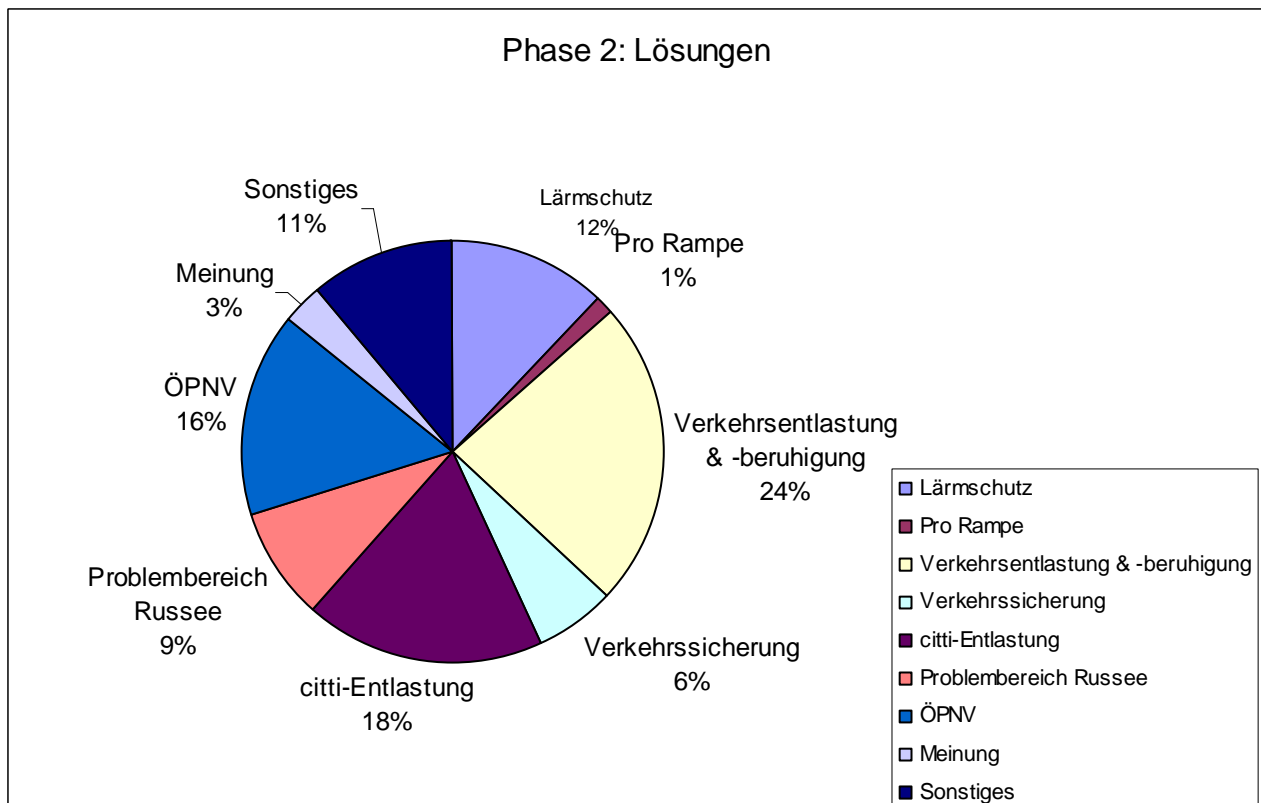


Abbildung 4: Die prozentuale Verteilung der Ergebnisse (Phase 2) auf die einzelnen Kategorien (N = 163)

**quantitative Auswertung des Fotoprotokolls des Workshops
Verkehrsentlastung der Stadtteile Hassee und Hasseldieksdamm vom
29.11.2009**

Inhaltliche Beschreibung der Kategorien

Aufgrund der folgenden inhaltlichen Kriterien wurden die einzelnen Karten der Poster Kategorien zugeordnet und quantifiziert:

Lärmbelastung/Lärmschutz alles, was im Zusammenhang mit verkehrlicher Lärmbelastung und –schutz, z.B. entlang A215, B76, Hofholzallee usw. steht
Uhlenkrog-Rampe Forderung einer direkten Anbindung des Uhlenkroges an die A215/an den Mühlendamm (Großlösung)
Verkehrsbelastung/Verkehrsberuhigung alles, was in Zusammenhang mit hohem Verkehrsaufkommen und entsprechenden Verkehrsberuhigenden und regulierenden Maßnahmen steht (insbesondere im Bereich Hofholzallee/Hassee/Saarbrückenstraße)
Gefährdung/Sicherung schwächerer Verkehrsteilnehmer alles, was in Zusammenhang mit Gefährdung und Sicherung von Schulwegen, Fußgängern und Radfahrern steht
direkte Verkehrsbelastung/Entlastung durch singuläre Anbindung direkte, singuläre Lösung Anbindung an A215/B76 ohne die Einbeziehung des Uhlenkroges
Problembereich Russee/Russee Rampe alles, was mit der Problematik des Verkehrserzeugers Stadtteil Russee im Zusammenhang steht
Verbesserung ÖPNV/Fahrradverkehr alles, was der Verbesserung der Infrastruktur, Fahrpläne für alternative Verkehrsmittel zum Auto (Fahrrad ÖPNV) dient
Meinung/Propaganda alles, was pure Meinungsäußerung, politisches Statement, und Frustablassen ohne Auswirkung auf die konstruktive Ergebnisfindung im Rahmen der Workshopzielsetzung ist
Sonstiges was sonst nirgendwo hinein passt

Verkehrsentslastung der Stadtteile Hassee und Hasseldieksdamm

Erste Planungswerkstatt am 28.11.2009 – Zusammenstellung der Ergebnisse

Auswertungsmatrix

Themenfeld	Minderung Durchgangsverkehr	Verkehrsberuhigung/ Verkehrsordnung	Immissions-Schutz	Stärkung ÖPNV-Nutzung/ Reduzierung MIV	Gestaltung Anbindung Citti-Park	Schul- und Radwege (siehe Plakat 2.12), Sicherheit Fußgänger und Radfahrer	Sonstiges
Bereich							
Hassee (siehe auch Plakat 2.10)	<ul style="list-style-type: none"> § Russeer Rampe (Anbindung Berliner Viertel an die Stadt) § Keine Sperrung der Saarbrückenstraße am Bahnübergang § Bessere/ verträglichere Einbindung der Stadtwerke und ihres Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> § Rückstufung Uhlenkrog, Hasseer Straße und Gärtnerstraße 	<ul style="list-style-type: none"> § Lärmschutz entlang der A 215 § Überdachung der B 76 im Bereich Kiel 	<ul style="list-style-type: none"> § Verstärkte Nutzung des Bahnhofs Hassee, vor allem von Citti- und Stadtwerke-Mitarbeitern § Mehr Zughalte in Hassee (Züge aus Husum u.a.) 	<ul style="list-style-type: none"> § Keine Abfahrt vom Citti-Parkhaus auf die Saarbrückenstraße § Keine neue Rampe, sondern Ausbau der vorhandenen Anbindung Cittis an B76 und A 215 	<ul style="list-style-type: none"> § Sicherer Zugang zum Spielplatz Hedenholz/ Schönwohlder Weg § Aubrook für Pkw-Verkehr sperren, stattdessen als Radweg einrichten 	<ul style="list-style-type: none"> § Um die Zukunft des Stadtteiles Hassee zu gestalten, muss ein integriertes Stadtteilentwicklungs-Konzept erstellt werden, mit dem Ziele für sämtliche relevanten Themenbereiche (Wohnen, Grün, Verkehr, Soziales, Gewerbe etc.) erarbeitet werden. Eine „isolierte“ Verkehrsplanung genügt nicht! § Verträgliche Mischung (Klein-) Gewerbe und Wohnen § Mix der Wohnformen § Generationsübergreifendes Stadtteil-Haus § Identität schaffen „Neues Hassee“ § Aufwertung des Stadtteils Hassee – Stadtbild, Wohnumfeld, Stadtteilzentrum § Beseitigung aller verkehrlichen Gefahrenpunkte
Saarbrückenstraße	<ul style="list-style-type: none"> § Russeer Rampe § Anbindung Uhlenkrog an Autobahn ohne direkte Verbindung Citti (dafür Anbindung Stadtwerke und Fa. Fuchs) § Anbindung Citti-Gelände an Kolonnenweg § Direkte Anbindung Citti an Autobahn § KEINE Ausfahrt zur Saarbrückenstraße vom neuen Citti-Parkhaus 				<ul style="list-style-type: none"> § Kreuzung Saarbrückenstraße/ Westring/ B 76 entlasten § Umbau Kreuzung Saarbrückenstraße/ Westring/ B 76, so dass die Zu- und Abfahrt Citti-Park ampelfrei ist 		<ul style="list-style-type: none"> § Einrichtung von Anwohnerparkplätzen an der Saarbrückenstraße im Bereich Saarviertel

Themenfeld	Minderung Durchgangsverkehr	Verkehrsberuhigung/ Verkehrsordnung	Immissions-Schutz	Stärkung ÖPNV-Nutzung/ Reduzierung MIV	Gestaltung Anbindung Citti-Park	Schul- und Radwege (siehe Plakat 2.12), Sicherheit Fußgänger und Radfahrer	Sonstiges
Bereich							
Hasseer Straße	<ul style="list-style-type: none"> § Parkverbot wechselseitig aufheben § Ampeldurchfluss Kreuzung Hasseer Straße/ Rendsburger Landstraße verringern § Autobahnanbindung von Russee (Russeer Rampe?) § Ampeldurchfluss Kreuzung Saarbrückenstraße/ Stadtrade verringern § Direkte Anbindung Citti an Autobahn § Ampelphase Kreuzung Rendsburger Landstraße/ Hasseer Straße verkürzen § Kreuzung Rendsburger Landstraße/ Hasseer Straße: Gehweg-Überfahrt § Russeer Rampe § Nutzung der alten Bahntrasse zur Anbindung Firma Fuchs und Stadtwerke (Tunnel) § Hasseer Straße zwischen Uhlenkrog und Bahntrasse: Einbahnstraße Richtung stadteinwärts 	<ul style="list-style-type: none"> § Zusätzliche Betonringe § Bepflanzung der Betonringe 			<ul style="list-style-type: none"> § Direkte Anbindung („kleine Lösung“) von Citti an die Autobahn 	<ul style="list-style-type: none"> § Fußgänger sichern im Bereich zwischen Gärtnerstraße und Bahnübergang (sehr schmaler Bürgersteig) § Radwegenetz schließen Übergangsbereich Hasseer Straße – Saarbrückenstraße § Einmündung Gärtnerstraße: Übersichtlichkeit der Kreuzung herstellen 	
Uhlenkrog und Altenrade/ Neuenrade	<ul style="list-style-type: none"> § Direkte Anbindung Citti an Autobahn § Bahnübergang Hassee beibehalten § Keine Rampe über Uhlenkrog § Einbahnstraßenregelung für Altenrade und Neuenrade (siehe Plakat 2.18.1) § Maßnahmen gegen Schleichverkehre § 	<ul style="list-style-type: none"> § Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung § Ampel Kolonnenweg/ Uhlenkrog § Häufiger „Blitzen“, besonders nachts § Verkehrsberuhigung Uhlenkrog § Tempo-30-Zone Uhlenkrog 	<ul style="list-style-type: none"> § Neuer Straßenbelag in der Neuenrade § Neuer Straßenbelag („Flüsterasphalt“) für die Autobahn § Tempo 30 in der Altenrade und Neuenrade § Tempo 30 im Uhlenkrog bis zum Kolonnenweg § Für LKW Einbahnstraßenregelung in Altenrade und Neuenrade § Lärmschutzwand am Kolonnenweg zur A 215 § Keine offenen Sonntage bei Citti, keine Öffnung bis 22 h § Lärmschutz zur A 215 im Bereich Uhlenkrog 	<ul style="list-style-type: none"> § Bessere Busanbindung (nicht nur „Sternverkehr“) § Günstigere Buskarten (ggf. speziell für Hassee) § Taktung Zugverkehr optimieren, speziell für Berufstätige 	<ul style="list-style-type: none"> § Direkte Anbindung an A 215 und B 76 mit Überführungen (siehe Plakat 2.18.1) 	<ul style="list-style-type: none"> § Fußgängergerechte Kreuzung Uhlenkrog/ Neuenrade § Bedarfsampel (Schülerverkehr) auf Höhe van-der-Camer-Haus/ Tiergehege 	<ul style="list-style-type: none"> § Verträglichere Einbindung Stadtwerke und Gewerbe Kolonnenweg § Parkplatz Stadtwerke öffnen
Schleswiger Straße/ Danewerkstraße	<ul style="list-style-type: none"> § Einbahnstraßenregelung für Danewerkstraße (siehe auch Plakat 2.17) § Schleswiger Straße Einbahnstraße von Danewerkstraße bis Wulfsbrook 						<ul style="list-style-type: none"> § Mehr Parkmöglichkeiten schaffen

Themenfeld	Minderung Durchgangsverkehr	Verkehrsberuhigung/ Verkehrsordnung	Immissions-Schutz	Stärkung ÖPNV-Nutzung/ Reduzierung MIV	Gestaltung Anbindung Citti-Park	Schul- und Radwege (siehe Plakat 2.12), Sicherheit Fußgänger und Radfahrer	Sonstiges
Bereich							
Rendsburger Landstraße	<ul style="list-style-type: none"> § Russeer Rampe § Aubrook-Rampe (Varianten, siehe Plakate 2.9 und 2.17) 				<ul style="list-style-type: none"> § Direkter Anschluss Citti-Park an A 215 	<ul style="list-style-type: none"> § Rendsburger Landstraße zwischen Waldwiesenkreis und Wulfsbrook: Radfahrverkehr besser sichern (Einbahnstraße) 	
Hasseldieksdamm			<ul style="list-style-type: none"> § Landschaftswall erhöhen § Lärmschutz entlang der A 215 (schallschluckende Wände) § Solaranlage auf Lärmschutzwand, als Pilotprojekt 			<ul style="list-style-type: none"> § Bedarfsampel Russeer Weg und Martenshofweg auch sonntags § Überwegung Russeer Weg zum Astrid-Lindgren-Weg verschieben § Kreuzung Hofholzallee/ Russeer Weg: Linksabbieger-Spur für Radfahrer § Absolutes Halteverbot Einmündung Martenshofweg 	
Hofholzallee	<ul style="list-style-type: none"> § 4-spüriger Ausbau Skandinavienndamm § Russeer Rampe (ggf. nur Richtung Stadt) § Direkter Anschluss Citti an Autobahn § Einbahnstraßen Melsdorfer Straße und Russeer Weg § Keine Bedarfsampel Melsdorfer Straße § LKW-Verbot (nur Anlieger frei) § Maßnahmen gegen Schleichverkehre 	<ul style="list-style-type: none"> § Kreuzung Hofholzallee/ Melsdorfer Straße: Tempo 30 § Kreuzung Skandinavienndamm/ Russeer Weg: Ampel für Linksabbieger § Bauliche Maßnahmen Hofholzallee (z.B. Straßenquerschnitt verringern) § Abschnittsweise Tempo 30 § Ampeltaktung zwischen Russeer Weg und Uhlenkrog auf 50 km/h § P&R Hofkoppel ausbauen § Tempo 30 Hofholzallee § Tempo 30 zwischen Melsdorfer Straße und Uhlenkrog § Verkehrsberuhigung der Hofholzallee § Tempo-30-Zone Hofholzallee 	<ul style="list-style-type: none"> § Lärmschutz entlang der A 215 § Reduzierung Geschwindigkeit auf der A 215 § Lärmschutzwand zur A 215 	<ul style="list-style-type: none"> § Busshuttle Mettenhof – HBF § Shuttle-Busse im Schülerverkehr § Busverbindung zur Waldorfschule § Stadt-Regional-Bahn nach Mettenhof § 	<ul style="list-style-type: none"> § Anschluss Mühlendamm an B 76 	<ul style="list-style-type: none"> § Fahrradstreifen zwischen Melsdorfer Straße und Uhlenkrog § Kreuzung Melsdorfer Straße/ Hofholzallee: Stoppschild und Verkehrsinsel 	
Russee	<ul style="list-style-type: none"> § Vierspüriger Ausbau des Skandinavienndamms § Autobahnanbindung Russeer Rampe (?) § Anbindung des Autobahnkreuzes Kiel-West an die Rendsburger Landstraße § Verlängerung der Spreelallee durch den Grüngürtel bis zum Uhlenkrog 			<ul style="list-style-type: none"> § Einrichtung eines Bahnhofs in Russee 			

Themenfeld	Minderung Durchgangsverkehr	Verkehrsberuhigung/ Verkehrsordnung	Immissions-Schutz	Stärkung ÖPNV-Nutzung/ Reduzierung MIV	Gestaltung Anbindung Citti-Park	Schul- und Radwege (siehe Plakat 2.12), Sicherheit Fußgänger und Radfahrer	Sonstiges
Bereich							
Citti-Park		<ul style="list-style-type: none"> § Intelligente, bedarfsgerechte Verkehrsführung (Ampeln) im Kreisel Saarbrückenstraße/ Westring 	<ul style="list-style-type: none"> § Verbesserung der Autobahnzu- und Abfahrt durch „kleine Lösung“ Citti-Anbindung 	<ul style="list-style-type: none"> § Zubringerbus-Service erweitern § Separate Busspur für Zubringerbus § Separate Busspur beim Hasseer Bahnübergang § Verbesserung ÖPNV § Höhere Zugfrequenz § Halt von Zügen aus Husum, Eckernförde/ Gettorf, Rendsburg, Kiel-City 	<ul style="list-style-type: none"> § Direkter Anschluss Citti an die Autobahn § Abfahrt auf die B 76 schaffen § Zufahrt/ Abfahrt über alte Industriebahn schaffen § Abfahrt von Citti-Parkplatz auf die A 215 § Verkehrsführung auf dem Citti-Parkplatz verbessern § Anbindung Westring an B 76 über Kreisel an Autobahn, um die Citti-Ausfahrt zu entlasten § Ausbau des Mühlendamms § Citti-Tank-Montag abschaffen § Umwidmung der Autobahn, falls Anbindung rechtlich problematisch § Abfluss über B 76 auf die A 215 über zwei zusätzliche Schleifen (siehe Plakat 2.7.1) § Anbindung des Citti-Parks an B 76 und A 215 über mehrere zusätzliche Schleifen (siehe Plakat 2.7.2) § Verlegung auch der Zufahrt zum Citti-Park, um die Kreuzung Saarbrückenstraße/ Westring/ B 76 zu entlasten (siehe Plakat 2.13) § Anbindung des Kreisels Citti-Parkplatz an B 76 und A 215 (siehe Plakat 2.7.2) § Kreisverkehr Kreuzung Theodor-Heuss-Ring § Verkehrsabfluss Richtung Innenstadt direkt an B 76 (siehe Plakat 2.20) § Zusätzliche Zu- und Abfahrt Citti (siehe Plakat 2.21) § Anbindung an A 215 und B 76 (siehe Plakat 2.22) § Abfahrt über einen Tunnel (siehe Plakat 2.25) 	<ul style="list-style-type: none"> § Radfahrer-Zugang zum Citti-Park vergrößern § Verbesserter Zugang für Radfahrer von Hasseldiekdamm aus 	<ul style="list-style-type: none"> § Entlastung des Saarviertels durch die Uhlenkrog-Rampe § Sperrung des Saarviertels an Aktionstagen § Zugang für Fußgänger und Radfahrer zu Citti im Saarviertel schließen, um Saarviertel zu entlasten

Themenfeld	Minderung Durchgangsverkehr	Verkehrsberuhigung/ Verkehrsordnung	Immissions-Schutz	Stärkung ÖPNV-Nutzung/ Reduzierung MIV	Gestaltung Anbindung Citti-Park	Schul- und Radwege (siehe Plakat 2.12), Sicherheit Fußgänger und Radfahrer	Sonstiges
Bereich							
Kiel allgemein			<ul style="list-style-type: none"> § Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h für A 215 zwischen Westring und Mettenhof § Festinstallierte Geschwindigkeitskontrolle (60 km/h) § Flüsterasphalt für A 215 im Stadtgebiet § Ist Energiegewinnung aus Lärm möglich? § Bei 6-spurigem Ausbau der A 215: Lärmschutz! 	<ul style="list-style-type: none"> § Einfachere Taktung der Busse (z.B. alle 10 Minuten), zur besseren Übersichtlichkeit und für einfacheres Umsteigen § Innenstadt stärken durch besseren ÖPNV § Fahrpreise erniedrigen durch Subvention (mehr Fahrgäste, weniger Autos) § Fahrkartenautomaten, auch in Bussen § Mehr Hochkantbordsteine § Park & Ride von Randbereichen Kiels in die Zentren kostenlos § ÖPNV deutlich billiger oder kostenlos, Einzelhandel soll dafür Umlage zahlen § Mehr Zug- und Busverkehr zu Citti, Taktfrequenz erhöhen § Verbesserte Bahnanbindung von Citti durch Stadtbahn § Mautsystem für Zufahrt zum Citti-Park (solange dortiges Parken kostenlos), aus den Einnahmen Finanzierung ÖPNV § Langfristige Planung über Jahrzehnte 	<ul style="list-style-type: none"> § Ausfahrt vom Theodor-Heuss-Ring auf Kreuzung Westring/ Saarbrückenstraße: neue Spurführung mit drei Spuren für Citti und Plaza, eine für Westring, eine für Saarbrückenstraße 		<ul style="list-style-type: none"> § Mehr Ökologie statt kurzfristiger Ökonomie

Allgemeines:

Das große Thema sind die Durchgangsverkehre auf den Hauptstraßen der Stadtteile. Es ist ein wesentlicher Wunsch der Anwohner, dass diese vermindert werden.

Die Uhlenkrog-Rampe wird für überflüssig gehalten.

Die Rampe braucht nur Citti.

Wer das Geld hat, hat die Macht, wer die Macht hat, hat das Recht.

Allgemeine Forderungen:

Verkehrsströme gleichmäßiger verteilen, dazu mehrere Lösungsvorschläge gleichzeitig umsetzen

Vor der Entwicklung von Maßnahmen die tatsächlichen aktuellen Verkehrsströme analysieren

Anbindung von Citti an das überörtliche Verkehrsnetz ohne Belastung von Wohnbereichen

Keine ausschließlich öffentliche Finanzierung eines evt. Autobahn-Anschlusses des Citti-Parks

Status Quo beibehalten

Nicht mehr Zufluss zum Citti-Park, sondern vor allem eine Verbesserung des Abflusses

Lösung finden, die keinen Einfluss auf die Anwohner hat

Preiswerte Lösung finden, die Citti selbst zahlen kann

Keinen Autobahnanschluss für den Citti-Park

Befürchtungen:

Die Uhlenkrog-Rampe würde die Verkehrsprobleme vergrößern.

Irreversible Zerstörung von Naturflächen durch den Bau der Uhlenkrog-Rampe



Zu Punkt der Tagesordnung

Beschlussvorlage		0370/2009
- öffentlich -		29. April 2009
Datum	Gremium	Berichterstatter/in
Ö 07.05.2009	Bauausschuss	Bürgermeister Todeskino
Betreff: Verkehrliche Entlastung der Wohngebiete in Hassee und Hasseldieksdamm hier: Vorbereitung Werkstattverfahren gem. Beschluss des Bauausschusses vom 05.03.2009 (Antrag Drs. 0221/2009)		

Antrag:

Der in der Begründung von der Verwaltung vorgeschlagenen Konzeption eines Werkstattverfahrens zur verkehrlichen Entlastung in Hassee und Hasseldieksdamm wird zugestimmt.

Für die erforderlichen Planungs- und Entwurfsarbeiten zur Vorbereitung des Werkstattverfahrens sowie für die Durchführung bzw. Dokumentation des Werkstattverfahrens sind entsprechende Mittel im Produktbereich 54 – Verkehrsflächen und –anlagen, ÖPNV – zeitgerecht bereitzustellen.

Begründung:

Im von der Ratsversammlung am 17.04.2008 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan wurde die verkehrliche Entlastung der Stadtteile Hassee und Hasseldieksdamm als notwendig erkannt. Der von der Verwaltung hierzu u. a. vorgeschlagene Anschluss eines verlängerten Mühlendamms an die A 215 in Höhe der Querung des Uhlenkrogs mit begleitenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Umfeld wurde als Lösungsansatz grundsätzlich mitgetragen. Genehmigungsfähige Varianten sollten im weiteren Verfahren aber mitgeprüft werden.

Im Rahmen der weiteren Beratungen in den Fachgremien der Ratsversammlung hat der Bauausschuss zu diesem Thema ein moderiertes Verfahren der Bürgerbeteiligung beschlossen (Drs. 0221/2009 vom 05.03.2009). Ziel sollte es nicht nur sein, die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen zu erläutern und zu begründen. Es sollten entsprechend auch alternative Maßnahmen diskutiert werden. Hierzu sind auch die bisher in der Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan von Bürgerinnen und Bürgern genannten Vorschläge entsprechend aufzubereiten.

1. Konzeption des Werkstattverfahrens

Für das Werkstattverfahren hat der Bauausschuss die Verwaltung beauftragt, bis Mai 2009 eine Konzeption vorzulegen, welche alternativen Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete untersucht werden sollen. Ein Bewertungsraster und der zeitliche Ablauf des Verfahrens sind darzulegen.

a) Planfälle

- „Nullvariante“
Jede Maßnahme muss – nicht nur aus Kostengründen – grundsätzlich daraufhin hinterfragt werden, ob sie überhaupt erforderlich wird. Die verkehrlichen Auswirkungen eines Verzichts auf Maßnahmen sind entsprechend noch einmal darzustellen. Dabei wird auch darauf einzugehen sein, welche Konsequenzen die bekannten Forderungen nach weitergehender Verkehrsberuhigung in Hasseer Straße und Hofholzallee bei einer „Nullvariante“ für das Verkehrssystem bei Umsetzung hätten.
- „Anschluss Russeer Weg“
Ausgangspunkt der Planungsüberlegungen für die im Verkehrsentwicklungsplan 2008 vorgeschlagene Lösung war die frühere Entscheidung gegen eine direkte Anbindung Russees an das übergeordnete Verkehrssystem über den Russeer Weg. Diese Maßnahme des Generalverkehrsplanes von 1988 hätte durch „Herausnahme“ Russeer Quell- und Zielverkehre auch das Verkehrssystem in Hassee und Hasseldieksdamm entlastet.
- „Anbindung Aubrook“
Im Rahmen der Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan wurde auch gefragt, warum nicht die Wohn- und Gewerbegebiete in Russee und Hassee über eine neue Straßenverbindung außerhalb der Wohngebiete direkt mit der A 215 verknüpft werden. Eine derartige Verbindung wäre nur in Höhe Aubrook möglich und müsste das dortige Naherholungsgebiet queren und wesentlich beeinträchtigen. Sie ist daher bislang nicht Gegenstand weitergehender Untersuchungen gewesen.
- „Anschluss Uhlenkrog“
Die Verlängerung des Mühlendamms mit Vollanschluss an die A 215 in Höhe Uhlenkrog wurde im Verkehrsentwicklungsplan 2008 von der Verwaltung aus bekannten Gründen als Lösung favorisiert. Als ergänzende Maßnahme wurde eine mögliche Sperrung des Bahnübergangs Saarbrückenstraße für Kraftfahrzeuge angedacht. Weitergehende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Hassee und Hasseldieksdamm wären im weiteren Verfahren darzustellen und zu diskutieren.
- „Verbesserung der CITTI-Anbindung“
In der Beratung des Verkehrsentwicklungsplanes und in der folgenden Diskussion wurden aus der Bevölkerung Forderungen und verschiedene Vorschläge eingebracht, die Verkehrssituation dadurch zu entschärfen, dass vornehmlich der CITTI-Park auf direktem Wege besser an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden wird. Vollanschlüsse und Teilanschlüsse an A 215 und B 76 in unmittelbarer Nachbarschaft zum Knoten A 215 / B76 wurden diskutiert. Die Umsetzungsmöglichkeiten und verkehrlichen Konsequenzen der entsprechenden Varianten wären darzustellen. Vorgeschlagen wurden beispielsweise die Nutzung der vorhandenen Eisenbahnbrücke des Gütergleises West und / oder der vorhandenen Abfahrtsrampe zum CITTI-Park für ergänzende Zu- und Abfahrten von/auf Autobahn und B 76.

Die Entwurfsunterlagen sind ebenso wie die Verkehrsprognosen entsprechend aufzubereiten. In den Verkehrsprognosen sind ggf. auch verschiedene Untervarianten zu berücksichtigen, die die Wirkung nachgeordneter Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung in Hasseldieksdamm und Hassee aufzeigen können. Entsprechende Maßnahmen sind beispielsweise neben der schon im Verkehrsentwicklungsplan erörterten Sperrung des Bahnüberganges Saarbrückenstraße für den Kfz.-Verkehr auch die Einführung weiterer Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Hasseer Straße oder in der Hofholzallee.

Entwurfsarbeiten sind insbesondere zu leisten für die Darstellung der „Aubrook-Alternative“ und der verschiedenen Varianten zur Verbesserung der direkten CITTI-Anbindung. Diese Arbeiten können in der Verwaltung nicht zeitnah durchgeführt werden. Sie sind zu vergeben.

Die verkehrlichen Berechnungen sollen für die noch zu behandelnden Alternativen und Varianten mit dem stadt-eigenen „Verkehrsmodell Region Kiel“ aufbauend auf der VISUM/VISEM-Software durch die Verwaltung selbst durchgeführt werden.

b) Bewertungsraster

Zur transparenten und einheitlichen Bewertung der unterschiedlichen Planfälle ist ein auf diese Maßnahme abgestimmtes Bewertungsraster zu entwickeln. Dabei werden zur Vorbereitung weiterer Planungsschritte auch die maßgeblichen Kriterien des Bewertungsverfahrens für die Bundesfernstraßenplanung in der Baulastträgerschaft des Landes Schleswig-Holstein berücksichtigt. Insbesondere sollen folgende Themenbereiche abgehandelt werden:

➤ „Wohnen“

Emissions- und Immissionsbelastung der Wohnbevölkerung:

Bei der Bewertung von Veränderungen der Emissions- und Immissionsbelastung wird von einer Störwirkung verkehrsbedingter Emissionen und dem davon betroffenen Personenkreis ausgegangen. Die Nutzen aus der Veränderung der Lärmbelastung werden für den Tag- und Nachtbereich gesondert ermittelt. Bei der Bewertung der Veränderung der Umweltbelastung durch Schadstoffe sind die Wirkungen auf Mensch und Vegetation als zwei getrennte Wirkungskomponenten zu erfassen.

Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr:

Die Verkehrssicherheit wird durch den baulichen und verkehrlichen Zustand der Netzbestandteile beeinflusst. Veränderungen im Ausbauzustand, in der Verkehrsführung und / oder der Verkehrsbelastung bewirken Veränderungen der Konflikt- und Unfallsituation.

Eingriff in Naherholungsgebiete:

Der Eingriff in Naherholungsbereiche ist hinsichtlich der vorhandenen Nutzungsstrukturen und der Veränderungen durch den Straßenausbau zu quantifizieren.

Veränderung der Trennwirkung von Straßen:

Die Bewertung der Trennwirkung durch Straßen erfolgt auf Grundlage der Zeitverluste. Die Umwege- und Wartezeiten werden ermittelt.

➤ Umwelt

Flächenverbrauch und Flächenverfügbarkeit:

Dieses Kriterium bildet neben der Eingriffssituation auch grundlegende soziale Funktionen in veränderten und neuen Straßenräumen ab. Die Annehmlichkeiten des Aufenthaltes und der Fortbewegung von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern wird durch einen Kostenansatz zur Herstellung von Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer mit definierten Zielen beschrieben. Die Ziele hängen von Maß und Intensität der Randnutzungen ab.

Eingriff in Natur und Landschaft:

Zur Ermittlung der Kriterien werden die vorhandenen Besonderheiten in Natur und Landschaft individuell berücksichtigt.

Schadstoffbelastung:

Maßgebende verkehrsbedingte Luftschadstoffe sind beispielsweise Kohlenmonoxid (CO) oder Partikel (überwiegend Dieselruß). Die Nutzen aus der Veränderung der Schadstoffbelastung für die Vegetation werden direkt aus den emittierten Mengen der Schadstoffe abgeleitet.

Klimabelastung:

Neben der Schadstoffbelastung von Menschen, Bauten und Vegetation gelangen erhebliche Teile schädlicher Gase in die Atmosphäre. Besondere Bedeutung hat dabei Kohlendioxid (CO₂).

➤ Gewerbe:

Erschließungsqualität:

Veränderte Fahrtrouten, Fahrtzeiten und Fahrtgeschwindigkeiten sind mit Veränderungen der Fahrzeiten verbunden. Ein durchschnittlicher ökonomischer Wert wird als Zeitkostenansatz berücksichtigt.

➤ Kosten

Gesamtkosten:

Bei Variantenvergleich und Dringlichkeitsreihung sind dem berechenbaren Nutzen die Kosten der jeweiligen Maßnahme gegenüberstellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bundesautobahn BAB 215 und die B 76 als übergeordnete Straßen nicht in der Bausträgerschaft der Landeshauptstadt Kiel liegen.

c) Zeitplan

Zur Abwicklung wird vorgeschlagen, das moderierte Werkstattverfahren zweistufig durchzuführen:

In einem ersten Termin vor der Sommerpause ist gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern das Spektrum der zu untersuchenden Alternativen und Varianten festzulegen.

Im Spätherbst ist nach Abschluss der Entwurfsarbeiten, der Prognoseberechnungen und ersten verwaltungsseitigen Vorbewertungen in einem zweiten Schritt die Erörterung und Bewertung durch Bürgerinnen und Bürger durchzuführen.

Eine Entscheidung der Selbstverwaltung könnte auf dieser Basis voraussichtlich Anfang des Jahres 2010 herbeigeführt werden.

2. Kosten und Finanzierung

Eine Honorarermittlung für die erforderlichen Entwurfsarbeiten und die Durchführung des Moderationsverfahrens erfolgte entsprechend der HOAI auf der Basis bisher geschätzter Kosten und auf der Grundlage vergleichbarer Untersuchungen. Die Verwaltung schätzt die Kosten auf ca. 170.000 €. Bislang sind im Haushalt diese Mittel im Teilplan 544 auf die Jahre 2009 (10.000 €) und 2010 (160.000 €) verteilt vorgesehen. Zur zügigen Durchführung des Werkstattverfahrens wird die Bereitstellung der Gesamtmittel in 2009 durch entsprechende Umschichtung in der Produktgruppe 54 durch die Verwaltung sichergestellt.

Peter Todeskino
Bürgermeister

Finanzielle Auswirkungen:

Investitionsnummer der Maßnahme: 5440010120

Bezeichnung der Maßnahme: Verlängerung des Mühlendamms mit Anbindung

Ausgaben im Vermögenshaushalt / Mittelfristigen Investitionsprogramm

Die Investitionskosten und der städtische Eigenanteil an diesen verteilen sich wie folgt:

	Investitionskosten	Städtischer Eigenanteil
Haushaltsjahr	170.000 €	170.000 €
1. Planjahr		
2. Planjahr		
3. Planjahr später		
Gesamtkosten	noch unbekannt	noch unbekannt

Die Investitionskosten sind im Haushalt / in der mittelfristigen Finanzplanung veranschlagt:
ja / ~~nein~~

Wenn „nein“, Deckung (Verzicht auf welche geplante Maßnahme) angeben :

Ausgaben im Verwaltungshaushalt (pro Jahr)

Personalkosten :

Sachkosten:

Kapitalkosten ¹⁾ :

(Kapitalkosten insgesamt:)

Die Folgekosten sind im Haushalt veranschlagt: ja / nein

Wenn „nein“, Deckung angeben:

Durch die Maßnahme / die Investitionen entstehen folgende Einnahmen:

1) Die Kapitalkosten sind mit dem Amt für Finanzwirtschaft abzustimmen.