



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Beschlussvorlage</b> <b>- öffentlich -</b>		<b>Drucksachen-Nr:</b>
		<b>0370/2009</b> 29. April 2009
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
07.05.09	Bauausschuss	Bürgermeister Todeskino
<b><u>Betreff:</u></b> 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 (CO<sub>2</sub>).

➤ Gewerbe:

Erschließungsqualität:

Veränderte Fahrtrouten, Fahrzeiten 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 Bau- lastträgerschaft 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		
<b>Gesamtkosten</b>	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 <sup>1)</sup> :

(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.