

Stellungnahme der BUND-Kreisgruppe zur städtebaulichen Rahmenplanung Sanierungsgebiet Kiel – Hörnbereich

Die BUND-Kreisgruppe Kiel begrüßt die geplante Nutzung des Hörnbereichs.

Wir stimmen (zähneknirschend) der **Fällung der 2. Baumreihe** im Bereich des Bahnhofskais zu, da wir die höhere Gewichtung des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße anerkennen. Um die Aufenthaltsqualität der gegenüberliegenden Promenade nicht zu schmälern und auch die Lärmbelastigung für die neuen Wohnquartiere möglichst niedrig zu halten, sollte für den Schienenverkehr von und zur Stena-Line ein Konzept erstellt werden, das auf den Schienen möglichst keinen Rangierverkehr vorsieht.

Große Probleme sehen wir aber bei dem hier vorgestellten **Verkehrskonzept für Gewerbe und Wohnbereiche**:

Schon jetzt werden die **Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub** in der Messstation der nahen Bahnhofstraße überschritten, ohne dass hier ein klarer Lösungsansatz vorhanden ist. Neben Dieselmotoren im LKW- und PKW-Verkehr dürften hierfür der Zugverkehr und v.a. auch die Schiffsaktivitäten der Kreuzfahrtschiffe und Linienschiffahrt verantwortlich sein. Letztere liegen sogar noch deutlich dichter an den geplanten Wohnquartieren; in naher Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme an Verkehrsaktivität und entsprechendem Schadstoffaustausch in diesem Segment zu rechnen: das 5. Kreuzfahrtterminal wird geplant, die Schiffsgröße soll zunehmen. Ein Konzept für eine Landstromversorgung, die hier etwas Abhilfe schaffen würde, ist nicht in Sicht, wobei der höchste Ausstoß/Zeiteinheit beim Ablege- und Anlegemanöver zu erwarten sein dürfte.

Zusätzlich sieht die Rahmenplanung eine Zunahme der Quell- und Zielverkehre im Planungsgebiet vor. Ladestationen für E-Mobilität sowie Fahrradverleihstationen wie auf S. 41 vorgesehen dürften zumindest in den nächsten Jahren nur unbedeutenden Einfluss haben, reichen damit bei weitem nicht aus. (Diese sollten bei der Planung eines Neubaugebietes heutzutage sowieso Standard sein.).

Ein schon jetzt emissionsmäßig belastetes Gebiet verlangt jedoch nach deutlich restriktiveren Maßnahmen, um die Schadstoffbelastung der Bewohner und Arbeitnehmer unter den aktuellen EU-Grenzwerten zu halten: U.E.

- müssen intensive Beratungen bei den Gewerbetreibenden wie IB-SH geführt werden, um durch Maßnahmen wie Job-Ticket, Dienstfahrrad/Pedelec statt Dienstwagen, Parkgebühren für Stellplatznutzung mit konventionellem Motor die Schadstoffausfuhr zu minimieren (und zusätzlich Freiflächen zu schaffen)
- muss der Wohnbereich ein fossiles-Brennstoff-freies Mobilitätsareal werden: Parkplätze nur für E-Mobilität
- zudem muss ein Schadstoffmonitoring im neuen Wohngebiet eingeführt werden

Beides ist zum einen durch die ausgesprochen gute **ÖPNV-Anbindung** mit Bahnhof, Fähren, Bussen und der geplanten Veloroute auf dem Ostufer zu begründen.

Zum anderen bietet sich dieses Areal in unmittelbarer Nähe des Ankunftsortes von fast täglich tausenden von Touristen in den Sommermonaten als ein Aushängeschild für ein **Kiel der Zukunft** entsprechend des **Masterplanes 100% Klimaschutz** an: **Wenn nicht hier, wo sonst soll dann ernst gemacht werden mit der Weichenstellung für eine Mobilität der Zukunft, die frei von fossilen Brennstoffen ist?**

Besucher mit Verbrennungsmotoren müssten auf die bestehenden Parkmöglichkeiten außerhalb des Quartiers ausweichen: Hier stünden während der normalen Arbeitszeiten vermutlich erhebliche **Parkkapazitäten des Hörnbades** zur Verfügung – es wäre sogar zu überlegen, ob

die heute (im Anbetracht der Anstrengungen des Masterplans 100% Klimaschutz) nicht mehr zeitgemäße Stellplatzzahl des Hörnbades reduziert werden sollte und ein Teil dem Planungsgebiet zugeschlagen werden könnte - wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme zum diesbzgl. B-Plan, in dem wir auf die Nutzung der Parkplätze des Arbeitsamtes nach Dienstschluss hingewiesen hatten. Da das Hörnbad ja demnächst eröffnet, bestünde die Möglichkeit eines „Testlaufes“ mit künstlicher Verknappung des Angebotes ohne Fremdnutzer.

Eine weitere Möglichkeit bewusst die PKW-Zahl zu verknappen, wäre die Errichtung von studentischem Wohnen an dieser verkehrstechnisch günstigen Stelle ohne jegliche Stellplätze. (Studenten in großer Zahl aus dem allgemeinen Wohnungsmarkt herauszuziehen würde zudem zu einer deutlichen Entlastung des niedrigpreisigen Wohnungsmarktes führen).

Eine deutliche Minimierung des PKW-Verkehrs würde zudem die Lebensqualität im Quartier erheblich anheben: Eine Kindertagesstätte mit 6 Gruppen, wie erwähnt, würde Freiflächen bekommen und müsste nicht ständig Angst vor dem allgegenwärtigem Berufsverkehr haben. Die Lebensqualität aller Anwohner würde durch Verzicht auf fossile Mobilität erheblich angehoben. Eine erhebliche Anzahl von Shared Space Flächen erscheint uns in diesem massiv verdichteten Bereich für sinnvoll, um neu zu schaffende und zu nutzende Grünflächen herum.

In Bezug auf **Klima- und Umweltschutzbelange** möchten wir noch einmal betonen, dass das Gebiet auch ohne Quell- und Zielverkehre schon erheblich emissionsenbelastet ist (s.o.). Aufgrund dessen müssen alle nur erdenklichen Maßnahmen ergriffen werden, um das **Mikroklima zu verbessern**: Haus- und Dachbegrünungen, eine Vielzahl von Bäumen und möglichst viele artenreiche Grünflächen sind dafür entscheidend. Nisthilfen für Fledermäuse sind aufgrund der Nähe zum Wasser sinnvoll.

Zusammenfassend sollte dieses Gebiet als Modellprojekt einer innerstädtischen Konversionsfläche genutzt werden und entsprechend den Vorgaben des Masterplans 100% Klimaschutz tatsächlich auch den Vorgaben für das Jahr 2050 so weit wie möglich unmittelbar nach seiner Erstellung entsprechen. An dieser Stelle, am „Einfallstor der Hörn“, dürfte ein solches Projekt eine immense Außenwirkung haben!