



NABU Kiel, Kollhorster Weg 1, 24109 Kiel

Stadt Kiel
Stadtplanungsamt
Postfach 1152

24099 Kiel

**NABU Schleswig Holstein
Bereich Verbandsbeteiligung**

**Örtliche Bearbeitung bzw. örtl.
Bearbeiter:
Hartmut Rudolphi**

NABU Kiel

Kiel, 24.01.2020

Ihr Zeichen: 61.1.20

Ihr Schreiben vom: 17.12.19

Stellungnahme zu den integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten „Grüne Wik“ und STEK

Sehr geehrte Damen und Herren,

der NABU Schleswig-Holstein bedankt sich für die Möglichkeit der Beteiligung am Verfahren zur Grünen Wik sowie zum STEK Wik. Der NABU, vertreten durch den NABU Kiel, begrüßt ausdrücklich das Verfahren und nimmt zu dem o.a. Vorhaben wie folgt Stellung.

Folgende **Aufgabenbereiche des NABU** werden durch die Planungen berührt:

- Natur und Landschaft: u.a. Arten- und Biotopschutz, Schutz von Grünflächen, Landschafts- / Stadtbild
- Klimaschutz, Innenstadtklima: Frischluftschneisen
- Klimaschutz, Gebäude: energetische Sanierung / Standards Neubaumaßnahmen
- Emissionen
- Verkehrsentwicklung
- Entwicklung der Lebensqualität

**Landesgeschäftsstelle Schleswig-Holstein
Bereich Verbandsbeteiligung**

Angelika Krützfeldt
Tel.+49 (0)4321.953072 direkt
Tel. +49 (0)4321.53734
Fax +49 (0)4321.5981
Angelika.Kruetzfeldt@NABU-SH.de

NABU Schleswig-Holstein

Färberstraße 51
24534 Neumünster
Tel. +49 (0)4321.53734
Fax +49 (0)4321.5981
Info@NABU-SH.de
www.NABU-SH.de

Spendenkonto

Sparkasse Südholstein
BLZ 230 510 30
Konto 28 50 80
IBAN DE16 2305 1030 0000 2850 80
BIC NOLADE21SHO

Der NABU ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG) und Partner von Birdlife International. Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse an den NABU sind steuerbefreit.



Präambel

Mit der Entwicklung der beiden Konzepte besteht die Möglichkeit, zukunftsweisende Visionen für die Wik und als Vorreiter auch für andere Stadtteile zu entwickeln und umzusetzen. Im Mittelpunkt der Konzepte müssen die Aufwertung der Lebensqualität der Wik, dazu gehört auch die Gesundheit der Bevölkerung, sowie Natur- und Klimaschutz stehen.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen globalen Folgen der Klimaerwärmung, wie die verheerenden Brände in Australien oder die Gletscherschmelzen in den Alpen und in der Arktis, hat der Klimaschutz höchste Priorität. Die Folgen der Klimaerwärmung sind bereits heute in Schleswig-Holstein sowie global deutlich zu spüren. Daher darf es bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen keine Verzögerungen geben. Die Maßnahmen sind direkt in den kommenden Jahren umzusetzen, da jede Verzögerung einerseits das Ausmaß des Klimawandels sowie die zukünftigen Kosten zu Bekämpfung dessen wesentlich erhöht.

Um die Ziele Lebensqualität, Natur- und Klimaschutz umsetzen zu können ist eine moderne Stadtplanung notwendig. Das Rad muss aber nicht neu erfunden werden, denn ein Blick auf andere Städte, z.B. in den Niederlanden, zeigt, wie Beispielsweise der Focus auf den Radverkehr liegt, während der Autoverkehr zunehmend aus dem Stadtbild verschwindet.

Zu den einzelnen im Anschreiben der Stadt genannten Zielen:

1. Verknüpfung von Teilräumen (u.a. Aufwertung des Biotopverbunds), Schaffung wohnungsnaher Grünflächen, Aufwertung von Wohnbereichen

Rückbau der vierspurigen Straßen

Alle vierspurigen Straßen sind auf zwei Spuren zurückzubauen. Dadurch können die beiden freiwerdenden Fahrspuren entsiegelt und mit Blühwiesen und Baumreihen begrünt werden. Folgende Straßen sind in der Wik vierspurig (Abb. 1):

Feldstraße – Adalbertstraße – Prinz-Heinrich-Straße

Kiellinie

Westring



Abbildung 1: Rückbau von vierspurigen Straßen

Entsiegelung von Parkplatzflächen und andern Flächen

Die stadteigenen versiegelten Flächen, z.B. Parkplätze, sind zurückzubauen und in Grünflächen umzuwandeln, insbesondere wenn es sich um Innenhöfe handelt (Abb. 2). Wenn möglich sind auch Bäume zu pflanzen.



Abbildung 2: Rückbau versiegelter Flächen Bsp. Herthastraße

2. Aufwertung von Wohnbereichen, Verbesserung der Radwegestruktur

Autofreie Wohnviertel

Die Parkplätze in den Straßen innerhalb der Wohnviertel sind vollständig rückzubauen. Die dadurch freiwerdenden Flächen können bei den Straßen mit Kopfsteinpflaster als Radwege umgebaut werden, z.B. Knorrstraße, Wiker Straße. Die Straßen dürfen nur für Anlieferverkehr, Versorgungsfahrzeuge wie Müllabfuhr und Behindertenfahrzeuge genutzt werden.

Straßen die keine Sackgassen sind (unter Berücksichtigung Kap. 3, Fußgängerzone), können zusätzlich als Einbahnstraßen ausgewiesen werden. Dadurch wird zusätzlicher Raum gewonnen. Dieser kann für die Pflanzung von Baumreihen genutzt werden.

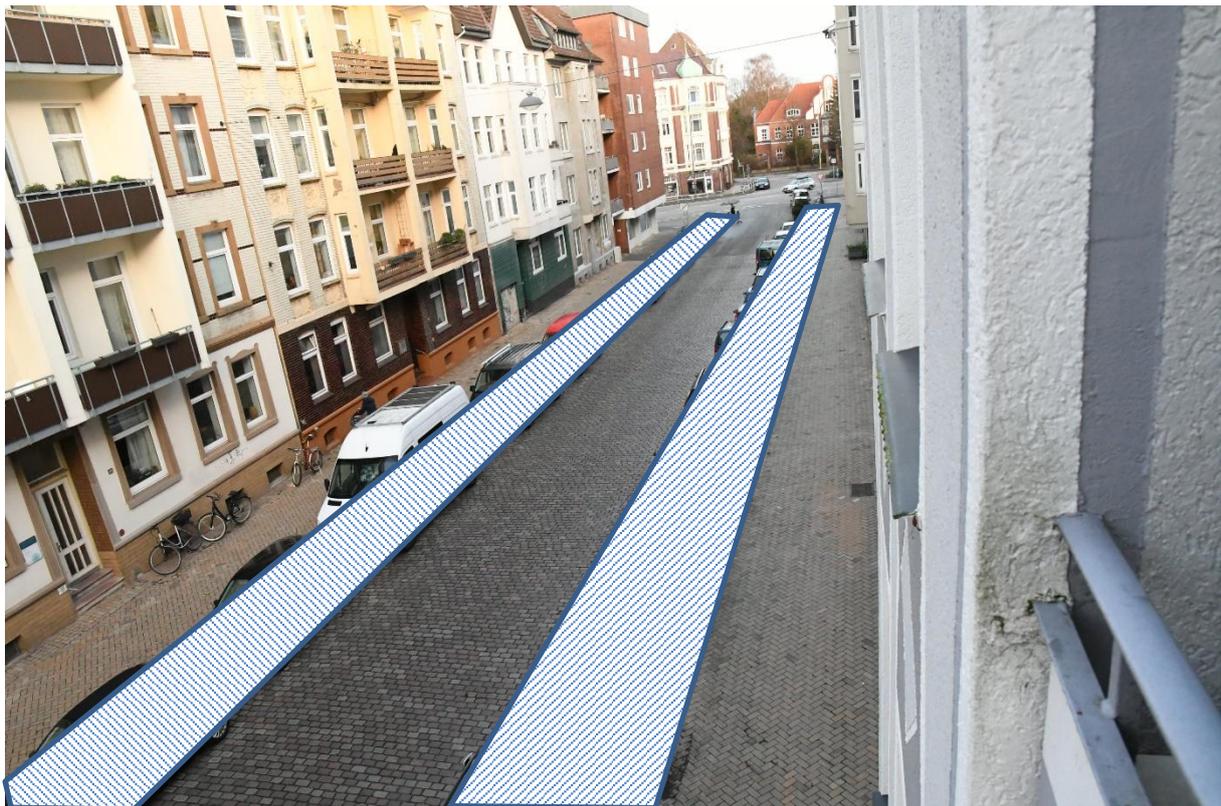


Abbildung 3: Parkplätze, die zurückgebaut und durch Radwege ersetzt werden können.

3. Verbesserung der Radwegstruktur und des ÖPNV, Aufenthaltsorte und Treffpunkte schaffen, Aufwertung der Naherholungsfunktion, Förderung des Einzelhandels

Freigabe von Straßen nur für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV

Durch die Ausweisung von Fußgängerzonen oder der Sperrung von Straßen für den motorisierten Individualverkehr können ganze Straßenzüge wesentlich für den Radverkehr, ÖPNV und für die Naherholung aufgewertet werden. Folgende Straßen können hierfür aufgewertet werden:

Kiellinie zwischen WSA-Gebäude am Flandernbunker und ZBW-Leibnitz-Informationszentrum. Dadurch kann der Bereich als Radschnellweg genutzt werden, ein durchgängiger Grünstreifen zwischen Fußweg und Radweg angelegt werden sowie insgesamt der Bereich der Kiellinie für die Naherholung mit Sportanlagen für Jugendliche, Kinderspielstätten und Sitzgelegenheiten ausgebaut werden.

Ausweisung der **Holtenauer Straße** zwischen Schulredder und Knorrstraße als **Fußgängerzone** mit Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV/Tram und Radweg (Abb. 4). Der Bereich könnte mit Straßencafés und zusätzlicher Begrünung aufgewertet werden. Neben der Förderung der Naherholungsfunktion würde auch der Einzelhandel in dem Bereich profitieren. Weiterhin kann sich in der Fußgängerzone ein Markt etablieren, der die Wik als Viertel stark aufwerten würde.

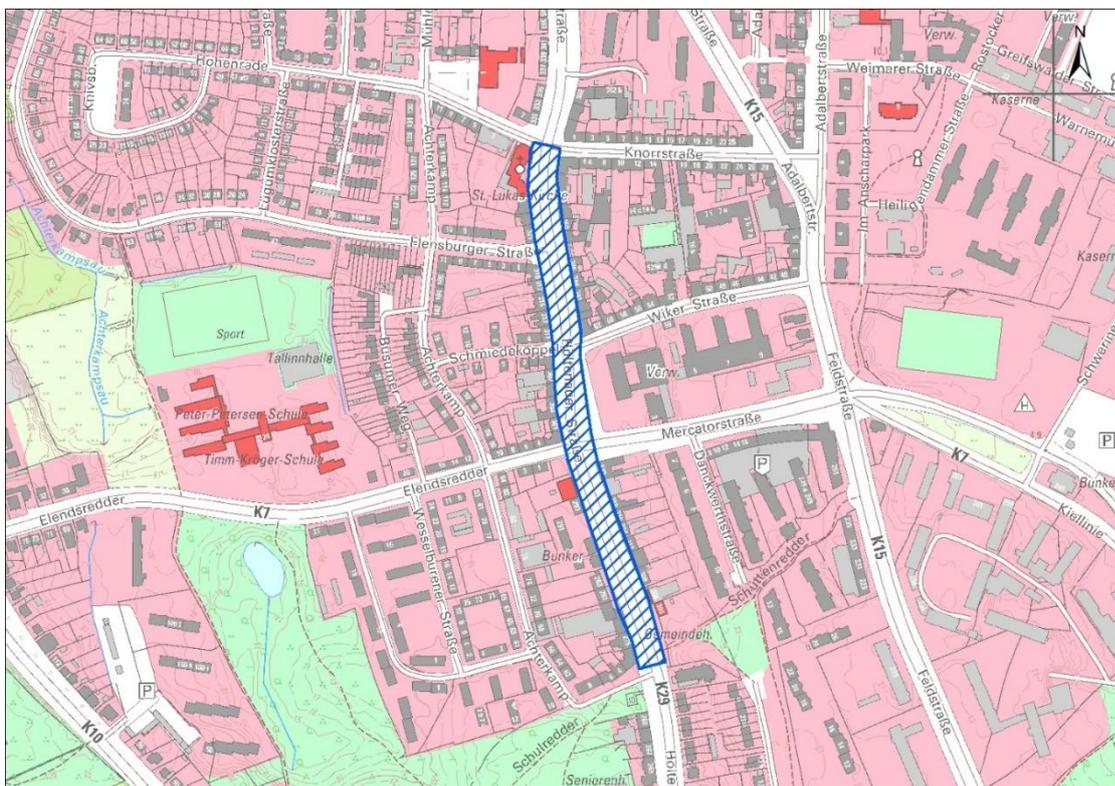


Abbildung 4: Lage Fußgängerzone Holtenauer Straße (blaue Schraffur)

4. Verbesserung der Fuß- und Radwegstruktur

Änderung des Vorrangprinzips im Straßenverkehr durch den Umbau der Straßen und des Ampelsystems

Beim bisherigen Verkehr steht der Autoverkehr im Focus und andere Verkehre (Rad- und Fußgängerverkehr) müssen sich dem unterordnen. Die moderne Stadtplanung dreht das Prinzip um. Der Autoverkehr muss sich dem Rad- und Fußgängerverkehr unterordnen. Dies wird durch den Umbau von Straßen sowie des Ampelsystems erreicht. Rad- und Fußwege sind den Straßen gegenüber leicht erhöht und farblich gekennzeichnet. Bei Übergängen haben Radfahrer und Fußgänger immer Vorrang gegenüber dem Autoverkehr. Autofahrer die Rad- und Fußwege queren wollen, müssen auf diese Weise warten, bis frei ist, um über den Rad- / Fußweg fahren zu können. Je nach Straße und Situation sind alle 30 m (Straßen mit Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, usw.) oder max. alle 100 m Übergänge anzulegen.



Abbildung 5: typischer Übergang, bei dem Fußgänger warten müssen, bis die Straße frei ist

Ampelschaltungen sind so umzustellen, dass für den Autoverkehr im Normalfall rot angezeigt wird, während Fußgänger grün haben. Erst wenn ein Auto eine Schleife überfährt, schaltet die Ampel für den Autoverkehr für eine bestimmte Zeit auf grün um. Das Überfahren der Schleife entspricht praktisch dem Drücken, der in unserem Straßenverkehr für Fußgänger ist.

5. Weiterentwicklung von Grünflächen und dem Biotopverbund

Grünflächen sind als Blühwiesen oder als Magerrasen mit Offenbodenstellen für Insekten zu entwickeln

Die Grünflächen sind entsprechend der Standortbedingungen und Nutzung als Blühwiesen oder Magerrasen für Insekten zu entwickeln. Dabei ist auf eine gewisse Heterogenität zu achten, d.h. nicht überall die gleichen Blütmischungen zu nutzen. Die bisher wenigen Blühwiesen sind inselartig in Kiel verteilt. Dadurch liegen sie isoliert und können nur von wenigen Insekten genutzt werden. Um einen Biotopverbund für Insekten zu schaffen, sind alle Grünflächen in das Konzept einzubinden, auch kleine Flächen wie Straßenbegleitgrün. Auch intensiv genutzte Flächen können entsprechend entwickelt werden. Ausgenommen davon sind natürlich Sportflächen.

Erhalt / Wiederherstellung von Dunkelkorridoren

Dabei geht es einerseits um Artenschutz, andererseits auch um Schutz der Bevölkerung sowie um den „Wiederherstellung“ des Nachthimmels.

Öffentlicher Raum: Die Installation von Straßenlaternen ist daher auf ein Minimum zu reduzieren. Dort wo Beleuchtung notwendig ist, sind fledermausgeeignete Leuchtmittel zu nutzen (die sich gleichzeitig auch weniger negativ auf Menschen auswirken) und es ist zu prüfen, inwieweit niedrige Wegeleuchten genutzt werden können, die den Weg indirekt ausleuchten.

Privater Raum / Gewerbe: Durch Aufklärung sowie Auflagen in B-Plänen ist die Außenbeleuchtung zu reduzieren. Teilweise führt dauerhafte Außenbeleuchtungen an privaten Häusern oder das Ausleuchten von Parkplätzen in Gewerbegebieten zu einer starken Lichtverschmutzung.

Artenschutz: für lichtempfindliche Fledermausarten, Nachtfalter und andere nachtaktive Tierarten sind Dunkelkorridore als Biotopverbund, die sie durchwandern können, unabdingbar (). Der Rückgang von einigen Fledermausarten ist auf die zunehmende Beleuchtung zurückzuführen. Bei Insekten kommt auch noch der „Staubsaugereffekt“ hinzu. Die Insekten fliegen gezielt Lampen an und werden so der Umgebung „entzogen“.

Schutz der Bevölkerung: Die negativen Auswirkungen der Straßenbeleuchtung in Städten sind hinreichend wissenschaftlich belegt. Neben Störungen des Schlafrhythmus wird z.B. auch die Hormonbildung negativ beeinflusst.

„Verlust“ des Nachthimmels: Innerhalb Kiels ist aufgrund der Lichtverschmutzung z.B. die Milchstraße nicht mehr sichtbar. Damit geht auch kulturelles Erbe verloren, das wieder herzustellen ist.

Eine detaillierte Beschreibung der Auswirkungen sowie nachhaltigen Gestaltung der Beleuchtung ist im BfN-Skript 543 „Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen“ (Schroer et al. 2019) nachzulesen.

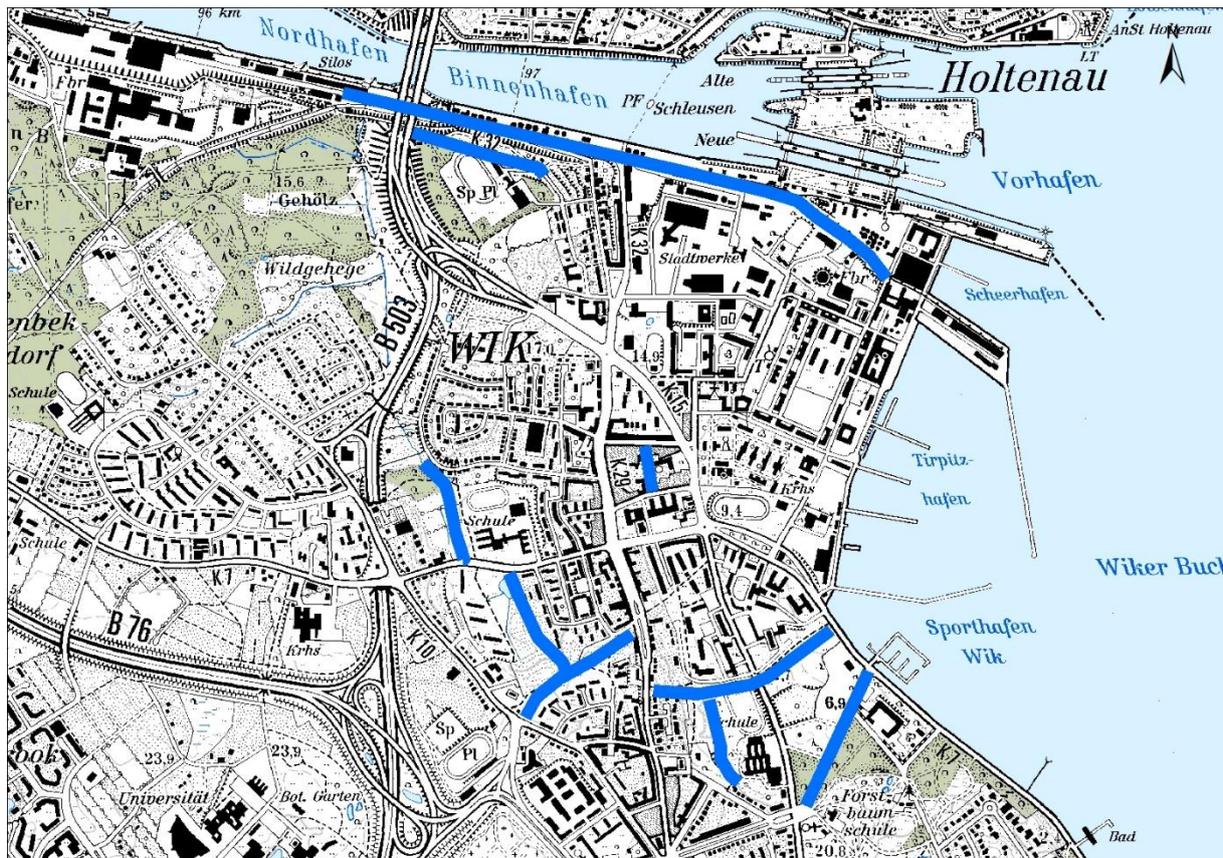


Abbildung 6: Erhalt und Wiederherstellung von Dunkelkorridoren (blaue Linien)

Erhalt und Wiederherstellung von grünen Innenhöfen

Gärten und Grünflächen in Innenhoflage haben aus vielerlei Gründen eine hohe Bedeutung.

Einerseits beeinflussen sie das Kleinklima in den bebauten Gebieten. Durch die Schattenbildung und Verdunstung wird z.B. in heißen Sommer die Luft wesentlich abgekühlt.

Die Flächen sind auch aus Artenschutzgründen sehr wichtig. Dort können z.B. Vogel- und Fledermausarten der Stadt Nahrung finden.

Und als Naherholungsgebiet, als Spielplatz für Kleinkinder sowie Treffpunkt für die Bewohner, insbesondere für Seniorinnen und Senioren haben grüne Innenhöfe eine sehr wichtige soziale Funktion.

Erhalt der Kleingärten

Kleingärten haben wie Innenhöfe eine multifunktionale Bedeutung für das Stadtklima, für den Artenschutz sowie für die sozialen Funktionen. Die bestehenden Kleingartenanlagen sind daher unbedingt zu erhalten. Durch die Umsetzung des Kieler Kleingartenkonzepts sind die Flächen aufzuwerten.

5. Verbesserung des Stadtklimas, Gesundheit Bevölkerung

Erhalt und Wiederherstellung von Frischluftschneisen

Kaltluft- bzw. Frischluftschneisen sind für das Innenstadtklima enorm wichtig. Über die Frischluftschneisen wird Luft von den Außenbereichen in die Innenstadt transportiert. Auch wenn Kiel am Meer liegt, sind solche „Transportwege“ von Bedeutung, da warme und schadstoffbelastete Luft aus der Stadt raustransportiert wird. Neben den positiven Wirkungen auf das Stadtklima, insbesondere in heißen Sommern, ist dies auch für die Gesundheit sehr wichtig. Insbesondere in einer Zeit, da es zunehmend Atemwegserkrankungen gibt.

Der NABU behält sich Ergänzungen dieser Stellungnahme vor und bitten um Rückäußerung, wie über ihre Stellungnahme befunden wurde, sowie um weitere Beteiligung am Verfahren.

Mit freundlichem Gruß
i.A.



Hartmut Rudolphi
NABU Kiel