

## Stellungnahme der Bund-Kreisgruppe Kiel zum Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 971V „Hof Hammer“

### Vorbemerkung:

Wie der Gutachter der Artenschutzrechtlichen Voreinschätzung zu Recht sagt, handelt es sich bei dem geplanten Baugebiet um den „Hotspot für Fledermäuse“ auf dem Stadtgebiet Kiel mit einem Vorkommen von 10 von 14 in Schleswig-Holstein vorkommenden Fledermausarten. Entsprechend ist eine Neubebauung des Gebietes ein ambitioniertes Unterfangen. Ebenso ambitioniert erscheint der Plan, an dieser Stelle mit erheblichen Geländeunterschieden das erste inklusive Wohnprojekt Kiels zu errichten.

Wir müssen anerkennen, dass sich Bauträger und Stadt diesbezüglich sehr viele, sinnvolle Gedanken gemacht haben und insbesondere die Einbettung der Häuser in den vorbestehenden Baumbestand gelungen erscheint.

Trotzdem gibt es von uns noch ein paar Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge:

### 4.1.1 Städtebauliches Konzept

In der Begründung fehlt die Erläuterung zum Haus 11, was derzeit durch jugendliche Flüchtlinge bewohnt wird. Die derzeitige Nutzung bedingt übrigens, dass das Gelände ganz im Gegensatz zu den artenschutzrechtlichen Festsetzungen in Bezug auf Lichtemission z.Zt mit Flutlicht in der Dunkelheit erhellt wird. Diesbzgl wurde vom NABU/AGF bei der UNB schon eine Änderung angemahnt.

Wir bitten um Angabe der zukünftigen Nutzung.

### 4.1.2. Erschließungskonzept (auch 4.5. Erschließung)

Die geplante Erschließungsstraße zum Eiderbrook stellt u. E. einen der Haupteingriffe des Bauprojektes in die Natur da: Wald muss entwidmet werden, es entsteht eine neue Barriere zum restlichen Wald. Die Zahl der zu fällenden Bäume geht aus den Unterlagen nicht hervor. Das naturschutzfachlichen Gutachten beziehen diese Straße bisher nicht ein. Es ist zu vermuten, dass hier eine 2. Fledermausflugschneise liegt, die dann unterbrochen würde. Dito könnten hier Amphibienwege verlaufen.

Begründet wird diese Erschließungsstraße zum einen mit dem Konzept des inklusiven Wohnens, zum anderen durch die ungünstige Positionierung der Zufahrt am Speckenbeker Weg innerhalb einer Kurve.

Wir schlagen stattdessen folgendes Konzept vor:

Die rollstuhlgängige, fußläufige Erschließung erfolgt unverändert über den Eiderbrook auf einer jetzt wassergebundenen und damit sicher rollstuhlgängigen Decke. Der motorisierte Verkehr braucht nicht über die lange, durch den Wald verlaufende Strecke, sondern kann unverändert über den Speckenbeker Weg angebunden werden. Die Lage in der Kurve sehen wir nicht als problematisch an: bei einem Ortstermin am Freitag nach Ostern (also in den Osterferien) um 12 Uhr mittags zählten wir 40 parkende Autos auf dem Gelände. Diese dürften alles nur passager parkende Fahrzeuge gewesen sein, da die ausschließlichen Bewohner z.Zt Menschen mit Behinderung sowie minderjährige Flüchtlinge sind. Es ist davon auszugehen, dass an einem normalen Werktag außerhalb der Ferien diese Zahl bei etwa 70 Fahrzeugen liegen dürfte. Aufgrund der momentanen Nutzung als Lager, Flüchtlingsunterbringung und Außenstelle ist zudem mit einer eher größeren Anzahl von fahrten /PKW zu rechnen als bei einer festen Bewohnerschaft. Der Verkehr auf dem Speckenbeker Weg ist so gering, dass bei einer angedachten Stellplatzzahl von 100 diese Anbindung ausreichen dürfte. Zusätzlich könnte ein Spiegel auf der gegenüberliegenden Seite zur besseren Einsicht installiert werden.

Ein solches Konzept würde darüber hinaus folgende weitere Vorteile bieten:  
Die Rollstuhlfahrer können nach dem vorliegenden Erschließungskonzept den ÖPNV ausschließlich am Eiderbrook erreichen, u.U. müsste hier die Straße gequert werden.  
Auf dem Gelände sollen mindestens 30 Wohneinheiten für Familien eingerichtet werden. Für die Kinder ist als Hauptweg der Weg zur Grundschule zu nennen, auf deren Gelände auch ein Kinderladen sowie ein Sportverein zu finden ist. Der Weg dorthin würde ebenfalls die Überquerung des z. Zt. wenig befahrenen Eiderbrooks notwendig machen.  
Damit würden sowohl Kinder als auch Rollstuhlfahrer durch die Straßenüberquerung dann zusätzlich gefährdet werden, wenn der gesamte Verkehr (Ausnahme Versorgungsverkehr) über den Eiderbrook laufen würde.

#### 4.4.2 Artenschutzrechtliche Restriktionsbereiche

Die Lichtrestriktionsmaßnahmen sind hier detailliert beschrieben. Der Dunkelkorridor ist aus Fledermausschutzgründen zwingend erforderlich und muss festgeschrieben werden (in der Begründung steht „sollte“).

Wir sehen aber gewaltige Probleme in der praktischen Umsetzung, da ja in erheblichen Maße die Mitarbeit der zukünftigen Bewohner der angrenzenden Häuser (v. a. Haus 3,4,5) gesichert werden und eine entsprechende Überwachung erfolgen muss. Dazu muss detailliert ein Plan erarbeitet werden unter dem Motto „Regeln für das Wohnen am Fledermaushotspot Kiel“, der von den Erstbewohnern, aber auch bei Mieterwechsel unterschrieben werden und Teil des Mietvertrags werden muss. Hier bietet sich daher ein enger Kontakt zu der lokalen AG Fledermausschutz an, um die Bewohner entsprechend zu sensibilisieren.

#### 4.4.3

Wir merken an,  
dass Baum 204 inzwischen gefällt wurde..

#### 4.5.1. Verkehrliche Erschließung incl ruhendem Verkehr (siehe auch 4.1.2. )

Wir halten die geplante Stellplatzzahl für ambitioniert und begrüßenswert. Mehr ist auf diesem sensiblen Gelände ohne weitere Baumfällungen von dann auch besonders schützenswerten Bäumen nicht möglich. Um einen Mehrbedarf zu verhindern, bedarf es jedoch eines im Vergleich zum jetzigen Status Quo deutlich verbesserten ÖPNV-Angebots, insbesondere für Studenten (z.Zt über ALITA, Umsteigen in 62 mehr als 45 min zur Uni, nur stündlich, alternativ über 501/502 an der Hamburger Chaussee mit Umsteigen am Bahnhof und entsprechendem Fußweg von 500m zur Bushaltestelle). Die Fahrradstrecke dürfte für viele Studenten grenzwertig weit sein und wird erst nach Fertigstellung der Veloroute 10 zeitlich halbwegs akzeptabel). Eine Fahrzeit zur Hochschule von deutlich über 30min dürfte die Akzeptanz für Studenten deutlich senken, so dass mit einer hohen Fluktuation zu rechnen sein dürfte. Für die aufgrund der Inklusion geforderte Barrierefreiheit ist das ALITA nicht geeignet, der Haltepunkt Hamburger Chaussee liegt mit 500m z.Zt eindeutig zu weit entfernt. Bei der Versorgung durch den ÖPNV ist auch an das Pflegepersonal der Demenzwohneinrichtung zu denken.

#### 5.4. Artenschutz

Die Amphibienkartierung erscheint unvollständig und muss zum Zeitpunkt der Amphibienwanderung wiederholt werden. Die Wanderungskartierung vom 8.4.2011 ist zu alt, da sich seitdem die Nutzung des Geländes noch deutlich verringert hat.

Stellungnahme der BUND-Kreisgruppe Kiel zum Vorentwurf der 22. Änderung des Flächennutzungsplans für den Stadtteil Kiel Hammer für den Bereich südlich der Straße Eiderbrook, westlich des Speckenbeker Wegs und nördlich der Eider.

### 5.3: Darstellung des Plangebietes

Entsprechend unserer ausführlichen Darstellung in der Stellungnahme zum B-Plan 971V schlagen wir vor, den motorisierten Verkehr über die Zufahrt Speckenbeker Weg laufen zu lassen, der rollstuhlgerechte Fußverkehr sollte weiterhin über den schon vorhandenen Wanderweg zum Eiderbrook laufen. Dazu ist die Aufwertung des Belages z.B. mit Hilfe einer gebundenen Decke notwendig um die Rollstuhlgängigkeit zu gewährleisten. Eine Verbreiterung mit entsprechenden Baumverlusten wäre nicht notwendig, so dass in diesem Bereich der Bereich westlich des Baufeldes weiterhin als Waldfläche bestehen bleiben könnte. Zudem regen wir an, die Restriktionsflächen im südlichen Bereich nahe der Eider etwas zu verbreitern und dann ebenso wie die im westlichen Bereich liegenden im geänderten F-Plan analog zu den Restriktionsflächen im Norden als Grünfläche darzustellen.

### 5.4: Erschließung des Plangebietes:

Entsprechend unserer ausführlichen Darstellung in der Stellungnahme zum B-Plan 971V schlagen wir vor: Die motorisierte Erschließung soll unverändert über den Speckenbeker Weg erfolgen, die Straße Eiderbrook wird nur für den Fuß und Radverkehr mit der Baufläche angebunden.