

## Stellungnahme der BUND-Kreisgruppe Kiel zum Entwurf des Lärmaktionsplans der LH Kiel

### 3.2.1.1.:

Wir halten die hier genannten Vorbedingungen für die Einführung von Tempo 30 für einerseits zu ungenau (was heißt „kurzfristig nicht umsetzbar“) als auch für zu restriktiv: warum ein entweder oder in diesem Bereich?

Schließlich bedeutet Tempo 30 auch zusätzliche Verkehrssicherheit!

### 3.3. 2:

Es fällt auf, dass der Innenstadtring komplett außen vor bleibt, obwohl einzelne Anschnitte die Bedingungen aus 3.3.1 erfüllen. Es ist zu vermuten, dass hier der politische Wille fehlt, diese vorwiegend durch Kleingärten genutzte Bereiche aufzuwerten und ihnen damit die Eignung als potentielle Gewerbegebiete abzusprechen. Wenn Kiel es jedoch Ernst meint mit einem Lärmaktionsplan, so ist zum einen die Wichtigkeit dieser Gebiete zum jetzigen Zeitpunkt anzuerkennen als auch für die Zukunft ihre Wiedervernetzung zu fördern. Ein Großteil der hier genannten ruhigen Gebiete ist nur sehr zeitaufwändig mit dem ÖPNV zu erreichen, in unmittelbarer Nachbarschaft wohnen relativ gesehen wenig Einwohner Kiels, so dass die Propagierung dieser Flächen als erlebbarer Naturraum wieder vermehrt Individualverkehr und damit Lärm nach sich ziehen dürfte.

Selbst die innerstädtischen Erholungsflächen liegen mit Ausnahme von Schrevenpark sowie Moorteichwiese und Südfriedhof in den Außenbereichen, ferner für die meisten Innenstadtbewohner als der Innenstadtring.

(Warum fehlt bei den innerstädtischen Erholungsflächen eigentlich die Forstbaumschule bzw. Düsternbrooker Gehölz?)

### 3.3.4

Passend zur Bemerkung unter 3.3.2 liegen die hier genannten, neu ausgewiesenen Gebiete fern der Lärmzonen am Rande von Mettenhof und Schilksee.

### 3.4.1.2.

Hier sei die Situation am Dreiecksplatz genannt, wo Fußgänger bei der Überquerung der Preußerstraße durch die seit wenigen Jahren bestehende Ampel deutlich in ihrer Bewegungsfreiheit eingeengt werden – und das in einem deutlich verlärmten, hoch frequentierten Bereich.

### 3.4.2.

Am 20.2.2014 hat die Ratsversammlung beschlossen, für 2020 einen Radverkehrsanteil von 30% anzustreben; dieses Ziel sollte an dieser Stelle übernommen werden.

### 3.4.3

Ein Ausbau des ÖPNV wird richtigerweise als dringend notwendig erachtet. Ein Baustein dafür könnte ein Wegfall der unter 3.2.1.1 genannten Restriktionen für Tempo 30 sein.

### 3.4.4 – 3.4.4.2

Der KFZ-Verkehr nimmt trotz aller Bemühungen immer noch zu: Das ist nicht verwunderlich, da Wohngebiete mit nur begrenzt attraktiver ÖPNV-Anbindung (sehr lange Fahrtzeiten) und fehlender Infrastruktur geschaffen werden (Neu-Meimersdorf, Suchsdorf an der Au). Zudem stellt sich der Verkehrsfluss in vielen Bereichen als besonders autofahrerfreundlich und radfahrerfeindlich da (Beispiel Knooper Weg in nördlicher

Richtung: Hier hat der Autofahrer gegenüber dem Radfahrer erheblich kürzere Zeiten aufgrund der Ampelschaltung).

Ein nicht unerheblicher Faktor stellen auch der motorisierte Elternbringdienst vor Schulen dar: Die Autofahrer halten unmittelbar vor der Schule und bringen auf den Fahrradstraßen HansasträÙe und HarmssträÙe dadurch regelhaft den Radfahrerverkehr zum Stocken. Ein absolutes Halteverbot innerhalb eines Radius von 300 m um Schulen könnte hier Abhilfe schaffen, den Lärmeinfluß in den benachbarten Wohngebieten verringern (und die Verkehrssicherheit erhöhen).

#### 3.4.4.3:

Ein LKW-Vorzugsnetz mit entsprechender Ausweisung und auch Ampelschaltungen ist dringend erforderlich. Anders lassen sich die zunehmenden LKW-Belastungen in den Innenstadtbereich hinein aufgrund der Ro-Ro-Fähren v.a. auf dem Theoder-Heuss-Ring und dem Schützenwall nicht beherrschen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ein schlüssiges Gesamtkonzept für das Wohnen und Arbeiten in Kiel fehlt. Es gibt weder einen Grünordnungsplan, der als weitestgehend unantastbar gilt, noch gibt es ein klares Entwicklungskonzept für gewerbliche Ansiedlung. Das Beispiel des geplanten Möbelmarktzentrums am Westring spricht hierbei Bände: Die Auswirkungen auf den Theoder-Heuss-Ring werden in dem entsprechenden Lärmemmissionsgutachten nicht untersucht, da sie als Problematik dem Lärmkataster zugeordnet werden. Die Bedeutung des Kleingartengeländes zum Lärmschutz und im Umkehrschluß die Bedeutung des prognostizierten Verkehrs als krankmachender Faktor für die Anwohner wird nicht Ernst genommen. Mit dem in der Standortalternativenprüfung mit der Note „Gut“ bewerteten Kleingartengelände „Dubenhorst“ zwischen Hasseldieksdammer Weg und Kronshagener Weg ist der nächste Lärmschutzwand und Erholungsraum für die dort angrenzenden Bewohner in die Schusslinie geraten. Es bleibt zu hoffen, dass die Erkenntnis, dass Lärm auf die Lebensqualität der Menschen dieser Stadt einen erheblichen Einfluss hat, mehr und mehr den Verantwortlichen in der Verwaltung und Politik bewusst wird.

Kiel, 20.3.14