

Stellungnahme der BUND-Kreisgruppe zum Entwurf des Bebauungsplans 1014 "Holstein-Stadion"

Die Kreisgruppe teilt die Meinung der Verwaltung, dass ein Neubau an dieser Stelle die umweltverträglichste Lösung ist. Die Kreisgruppe beschränkt daher ihre Kritik auf die 2 Punkte, die u.E. die Planung in ihrer jetzigen Form als nicht umweltverträglich definieren: Das sind der Verlauf der Planungsstraße zum Parkhaus sowie der mit der vorliegenden Planung notwendige Neubau einer Ersatzturnhalle. Jedoch hat u.E. nach eine Vorort-Alternativenprüfung zuwenig (Planstraße) bzw gar nicht (Turnhalle) eine Auseinandersetzung mit diesen 2 Punkten stattgefunden. Folglich ist der Umweltbericht auch unvollständig und muss nachgebessert werden, dies insbesondere auch bei der Auseinandersetzung im Unterpunkt Klima, wo die CO₂-Erzeugung durch das Bauvorhaben und mögliche Einsparpotentiale komplett fehlen.

(1) die Planungsstraße

Auf S.65 heisst es dazu:

Als dritte Variante wurde überprüft, inwiefern eine Anbindung östlich des Stadions an die Projensdorfer Straße möglich ist. Eine Zufahrt auf dieser Seite hätte jedoch zur Konsequenz, dass sich die Aufenthaltsqualität des Stadionvorplatzes deutlich verringern würde und dass der nord-östliche Bereich der Stadiontribüne entfallen müsste, um eine Zuwegung zum Parkhaus herzustellen. In diesem Bereich der Tribüne befindet sich jedoch der Bereich der Gästefans, der der besonderen Anforderung der größtmöglichen räumlichen Trennung zu den Heimfans unterliegt. Es wurde überprüft, inwiefern der Bereich der Gästefans im Stadion alternativ angeordnet werden kann. Unter sicherheitstechnischen Aspekten ist eine abweichende Anordnung jedoch nicht möglich, sodass auch die Option einer Zu- und Abfahrt östlich des Stadions entfällt.

Diese Aussage dürfte in Bezug auf die Nutzung des Parkhauses durch Stadionbesucher korrekt sein. Das betrifft aber nur 24 Tage im Jahr. In Bezug auf den Rest des Jahres mit der Nutzung "Drittveranstaltung" ist diese Aussage jedoch nicht zutreffend. Für diesen alleinigen Zweck wäre eine Zuwegung östlich des Stadionneubaus möglich.

Deswegen wenden wir uns noch einmal der Berechnung der notwendigen Stellplätze für den Betrieb Sportveranstaltung zu:

S.36: "4.1.3 Mobilitätskonzept

Ruhender Verkehr Stellplatzbedarf Spieltag:

"auf den privaten Flächen der Christian-Albrechts-Universität befindet sich nachweislich eine nutzbare Anzahl von 1.050 Stellplätzen, • auf anderen privaten Flächen werden 745 Stellplätze nachgewiesen sowie • weitere 750 Stellplätze auf dem Gelände des CITTI-Parks und • 200 Stellplätze werden im Parkhaus ZOB an Spieltagen bereitgehalten."

Weitere potentielle Stellplätze befinden sich am RBZ Wirtschaft am Westring, am RBZ Gartenbau am Steenbecker Weg, bei den Hauptsponsor Famila auf im ganzen Stadtgebiet verteilten Märkten, insbesondere auch in der Wik. Am Flughafen im Bereich Boelcke Süd und Nord, solange die Flächen dort noch nicht vermarktet sind.

In Zusammenschau mit der Tatsache, dass der Stadionausbau sukzessive bis zu einer Maximalzahl von 25.000 Plätzen stattfinden soll und parallel dazu die Planungen für eine hochwertiges ÖPNV-System voranschreiten (erwartet ab ca 2030) geht es darum kreative Zwischenlösungen für die wenigen Tage im Jahr zu finden, an der eine Maximalauslastung erwartet wird. Das kann eben die Nutzung von Flächen sein, für die ein rechtskräftiger B-Plan vorliegt, aber der Baubeginn noch nicht erfolgt ist (bsp Boelcke). Das Gleiche ist ja auch in den letzten Jahren im Bereich der Neufeldtstraße geduldet worden. Am 23.4.22 war der gesamte Wissenschaftspark teils illegal auf Bürgersteigen und Grünflächen zugeparkt beim Heimspiel gegen Heidenheim (ca 10.000 Besucher), wobei das Tesla-Parkhaus sowie die oberste Etage des Parbereichs am RBZ Wirtschaft ungenutzt blieben. Auffällig war die doch erhebliche Anzahl von PKW's mit Kieler Kennzeichen. Es ist davon auszugehen, dass bei einem kostenpflichtigen Parkleitsystem im Bereich des Wissenschaftsparkes als Übergangslösung ebenfalls ein erhebliches Potential im Sinne eines Push hin zum für den Kartenbesitzer kostenfreien ÖPNV bestehen dürfte.

Ebenso bestände die Möglichkeit, das im Bereich Bremerskamp geplante Parkhaus (im 1. Schritt bis 400 Parkplätze) parallel zum jetzigen Bestand auf dem Campus mitzunutzen. Uns ist bewusst, dass die sonstigen Parkplätze auf dem Campus sukzessive verschwinden sollen (entsprechend der o.g. Endzahl von 1075 nutzbaren Stellplätzen), aber auch hier könnte eine mögliche Flexibilität bis zum Startzeitpunkt für das hochwertige ÖPNV-System helfen. Schließlich geht es um Planungen, die Tatsachen schaffen mit einem Bestand von mind 30 Jahren und die in Bezug auf alle Klimapläne kontraproduktiv sind durch das Angebot von Parkplatzstellplätzen vor Ort, die natürlich bei geringere Zuschauerzahl mehr Besucher in das Auto bis zum Stadion locken!

S.34 "So zählen die im Businessbereich vorgesehenen hoch-preisigen VIP-Business-Logen, die üblicherweise im Paketpreis für ein oder mehrere Jahre angeboten werden, zu wichtigen, kontinuierlichen Einnahmequellen und sind für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Stadions ein entscheidender Faktor."

Für diese begrenzte Zahl von VIP-Besuchern, die sicherlich auch nicht alle jedes Spiel besuchen werden, muss es die Möglichkeit eines Chauffeursystems geben. Diese kleine Zahl von Menschen rechtfertigt nicht den Bau einer Planstraße von 400m!

Des weiteren sollen Fahrradstellbügel im Bereich hinter dem Stadion errichtet werden. Diese sind Teil des Fahrradkonzeptes, das fast ausschließlich auf fest vorhandene Bügel setzt. Dieses Vorgehen für eine Nutzung an maximal 24 Tagen im Jahr (für die Drittveranstaltungen werden weniger als 400 radfahrende Besucher errechnet!) erscheint wenig nachhaltig. Analog zur Kieler Woche sollte mehr mit passagere Fahrradabstellmöglichkeiten, z.B. auf der während Spieltagen für den Autoverkehr gesperrten Projensdorfer Straße. Diese sollen ebenfalls über die Planstraße erreichbar sein, die deswegen um 2.50 verbreitert wird

S.71

"Die vorgesehene Fahrradabstellanlage befindet sich teilweise in einem bestehenden Jagdhabitat weshalb zur Vermeidung von weiteren Störungen bzw. ihrer Minderung unter anderem eine 2 m hohe lichtundurchlässige Hecke angepflanzt werden soll."

Diese Fahrradabstellanlage geht am Verhalten von Radfahrern vorbei: Radfahrer befahren nicht eine 500m lange Zuwegung, um von hinten zu Abstellanlagen zu gelangen. Stattdessen sind passagere Radstellanlagen auf der gesperrten Projensdorfer Straße zu errichten.

Dieses hätte folgende Vorteile:

Keine Probleme mit Fledermäusen, geringere Versiegelung. Die Zuwegung könnte auf eine reine Autostraße ohne Radwege begrenzt werden.

Folglich ist für den reinen Betrieb Sportveranstaltung ein Parkhausbau nicht notwendig. Das Parkhaus würde alleine für den Betrieb Drittveranstaltung nötig ; dafür wäre eine Planstraße am Ostrand des Stadions möglich.

(2) der Neubau einer Turnhalle an anderer Stelle

Der Neubau an anderer Stelle wird notwendig, da die alte Turnhalle für den Neubau des Stadions an der jetzigen Stelle abgerissen werden soll. Dabei handelt es sich um eine Zweifachturnhalle. Das RBZ Wirtschaft ist 2013 an seiner jetzigen Stelle am Westring eröffnet worden. Bis jetzt wurde der Betrieb einzig mit der Zweifachturnhalle durchgeführt. Mit dem fertigen Ersatzbau einer dann Vierfachturnhalle kann ca. 2026 gerechnet werden. Folglich scheint keine echte Dringlichkeit für den Bau einer Vierfachturnhalle vorzuliegen. Es hat jedoch keine Alternativenprüfung stattgefunden in Bezug auf die Frage, ob eine Zweifachturnhalle in den geplanten Neubau zu integrieren ist. Interessanterweise sind in der jetzigen Planung 800qm für den Einzelhandel (Sport/Fahrrad) vorgesehen:

S. 57: Einzelhandelsbetriebe für Fahrräder und Sportgroßgeräte mit max. 800 m2 Verkaufsfläche

Das entspricht einem erheblichen Teil der benötigten Fläche für die Zweifachhalle! Uns ist klar, dass das tatsächliche Volumen natürlich größer ist und nur mit einer Reduktion von

Zuschauerplätzen zu erreichen ist. Doch das muss geprüft werden, um eine zusätzliche Inanspruchnahme von Boden, Energie, Stadtbild etc zu rechtfertigen!
Es erscheint nicht nachvollziehbar, wieso genau 25.000 Zuschauer die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens darstellen sollen:

S.51

Zuschauerkapazitäten von weniger als 25.000 Plätzen wären zwar angesichts der Auflagen des DFB sowie der DFL möglich, jedoch nicht zukunftsweisend bzw. -fähig. Der auf eine langfristige Nutzung angelegte Stadionbau soll die Entwicklung des Fußballvereins zukünftig nicht einschränken, sondern Spielräume insbesondere für ein weiteres Wachstum des Vereins vorhalten und auch im Falle des im Bereich des Möglichen liegenden Aufstiegs in die erste Liga ausreichend dimensioniert sein.

Dies reicht als Begründung nicht aus:

In den letzten Jahren haben mit

Greuther Fürth Sportpark Ronhof : Plätze 16.626

SC Paderborn Benteler Arena 15.000

SC Darmstadt Merck-Stadion am Böllenfalltor 17.400

3 (passagere) Erstliga-Vereine die Zuschauerzahl von 20.000 deutlich unterschritten.

Der seit mehreren Jahren aktuelle Bundsligist Union Berlin hat ein Stadion mit einem Fassungsvermögen von 22.012 Zuschauern.

Der SC Freiburg, langjähriger Erstligist, hat bis in den Sommer 21 im 24.000 Zuschauer fassenden Dreisam-Stadion gespielt und ist dann in das 34.000 Besucher fassende Europaparkstadion umgezogen.

Laut <https://www.transfermarkt.de/2-bundesliga/stadien/wettbewerb/L2> unterschreiten derzeit 6 weitere aktuelle Zweitligavereine die Zuschauerzahl von 16.100.

Anders als z.B. im Rahmen des Bauleitverfahrens zum Möbelmarktzentrum auf dem Prüner Schlag kann hier der Investor nicht alleine die Wirtschaftlichkeit seines Vorhabens bestimmen, da es sich um ein Vorhaben handelt, das Zuschüsse von Seiten der Stadt und des Landes aus Steuergeldern erhält.

Die Kreisgruppe fordert daher die Alternative, Integration einer zumindest Zweifachhalle in den Stadionneubau, zu prüfen.

Bezüglich der vorliegenden Unterlagen halten wir fest, dass bei den Unterlagen die Unterlage 2 Lageplan Stadionneubau AX5 Architekten, Kiel Januar 2020 nicht mit dem Text übereinstimmt, da kein Regenrückhaltebecken eingezeichnet ist, bzw an der Stelle, wo es anscheinend zu verorten ist, eine Fahrradbügelanlage eingezeichnet ist. Auch gibt diese Planzeichnung wenig Aufschluss über die Ausgestaltung der Westfront mit Wettbüro, Fahrrad/Sporteinzelhandel, was bei dem Entwurf eines konkreten Bebauungskonzeptes unüblich ist. Eine aktualisierte Planskizze ist nachzureichen.

Stellungnahme zum Umweltbericht:

Wir stellen noch einmal die entscheidenden Textstellen des BauGB zur Umweltprüfung vorneweg:

"Für Bauleitplanverfahren ist im Rahmen der **Umweltprüfung** (§ 2 Abs. 4 BauGB) ein **Umweltbericht** zu erstellen (§ 2a BauGB und Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB), in dem die in der Umweltprüfung ermittelten voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht ist ein gesonderter, selbstständiger Teil der **Begründung zum Bauleitplan** (§ 2a BauGB), dessen wesentliche Inhaltspunkte vorgegeben sind (Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB und Anhang 1 der EU-SUP-Richtlinie)."

Umweltbelange nach § 1a BauGB:

(2) **Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden**; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.

(5) Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll sowohl durch Maßnahmen, die dem **Klimawandel entgegenwirken**, als auch durch solche, die der **Anpassung an den Klimawandel** dienen, Rechnung getragen werden. Der Grundsatz nach Satz 1 ist in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 zu berücksichtigen. (Quelle: <https://www.planung-umwelt.de/umweltbericht-nach-baugb/>)

Im vorliegenden Umweltbericht heisst es auf S.4

Aus dem ausdrücklichen Verweis auf den räumlichen Geltungsbereich des Plans ergibt sich, dass im vorliegenden Fall des B-Plans Nr. 1014 nicht die Prüfung von Standortalternativen (= Ebene der gesamtstädtischen Planung), sondern die Betrachtung von Planungsvarianten (= Ebene der Bebauungsplanung) Gegenstand der Umweltprüfung ist.

Dimensionierung des Stadions angesichts der anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen des Stadion-Neubaus stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit eines Stadions der hier vorgesehenen Größenordnung. Eine Einschränkung der Stadionkapazität auf unter 25.000 Zuschauerplätze würde jedoch die Erreichung der Planungsziele gefährden. Zu diesen gehört insbesondere die Sicherung eines rentablen Stadionbetriebs, der eine Grundlage für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Vereins darstellt.

Diese Aussage reicht u.E. nicht aus, um zu rechtfertigen, dass hier keine Planungsvariante geprüft wurde, insbesondere eine, bei der es sich u.U. um die Verringerung von weniger als 10% der Sitzplatzzahlen handelt. Zudem wird aktuell trotz kompletten Wegfalls von Corona-Auflagen die Maximalauslastung nur bei wenigen Spielen erreicht.

S.4 Äußere verkehrliche Erschließung

Als weitere Möglichkeit käme eine Erschließung über die Projensdorfer Straße in unmittelbarer Nähe des Stadionvorplatzes in Betracht, was jedoch sowohl auf die betrieblichen Abläufe als auch auf das Erscheinungsbild der Gesamtanlage deutlich negative Auswirkungen hätte.

Im Rahmen des Umweltbericht fehlt hier die selbständige Auseinandersetzung mit Planungsalternativen wie oben geschildert. Die Aussage zum Erscheinungsbild ist textlich wortwörtlich aus der Begründung übernommen und an dieser Stelle fehlt am Platz: "Die **Bewertung** im Rahmen des Umweltberichts hat ausschließlich umweltintern anhand verfügbarer Bewertungsmaßstäbe im Sinne der Umweltvorsorge zu erfolgen. Die Einbeziehung z.B. städtebaulicher Aspekte erfolgt erst in der Berücksichtigung aller anderen Belange in der planerischen Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB." ((Quelle: <https://www.planung-umwelt.de/umweltbericht-nach-baugb/>)

5.3 Schutzgut Boden

S.14 mit mittlere abwägungsrelevante Auswirkungen begutachtet.

Diese Einschätzung teilt die Kreisgruppe nicht: Es fehlt der Hinweis, dass ohne den massiven Bau der Planungsstraße die Neu-Versiegelung deutlich kleiner wäre. Umweltbelange nach § 1a BauGB:(2) **Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden** werden nicht befolgt: Das Ausmaß der Versiegelung für die Zuwegung zu einem Parkhaus für 24 Tage im Jahr ist klar als "nicht umweltverträglich" zu werten.

5.6. Klima

S.16 Es fehlt komplett Umweltbelange nach § 1a BauGB: (5) Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll sowohl durch Maßnahmen, die dem **Klimawandel entgegenwirken**.

Wie o.g ausführlich geschildert, hat keine Auseinandersetzung mit dem für den Neubau der Planstraße notwendigen Energieeinsatz und damit verbundenen CO₂-Ausstoß einerseits und dem Verlust der CO₂-Senke durch Entwässerung, Zerstörung von Grünland und Wald stattgefunden. Auch die kleinklimatischen Auswirkungen auf das städtische Lokalklima, insbesondere in heißen Sommermonaten, sind zu betrachten. Dies muss nachgeholt werden und neu bewertet werden.

Im Einzelnen folgen hier noch unsere Stellungnahme zu einzelnen Punkten aus der Begründung:

S.33 4.1.1. Städtebauliches Konzept

"Es ist ausdrückliches Planungsziel, mit dem Stadionneubau zukünftig einen möglichst breiten Zuschauerkreis anzusprechen und ein Sport- und Unterhaltungsangebot für die gesamte Stadtgesellschaft anzubieten, weshalb das Stadion einen VIP- bzw. Businessbereich erhalten soll.

Diese Aussage steht im Widerspruch zum städtischen Gutachten "Untersuchung zu potentiellen Standorten für den Ausbau der Tagungs- und Veranstaltungskapazitäten in Kiel vom Oktober 18. Ebenso beauftragte der Ratsbeschluss von 2018 die Vorlage eines Gesamtkonzeptes für das Holsteinstadion unter Berücksichtigung verschiedener Varianten aber ohne Kongresszentrum. Der mit öffentlichen Geldern finanzierte Stadionumbau würde eine unzulässige Förderung eines privaten Betreibers in unmittelbarer Nähe zum Audimax, das sich in öffentlicher Hand befindet, bedeuten. Diese Gelder würden an anderer Stelle, z.B. beim Klimaschutz fehlen.

S.34"Darüber hinaus sieht das Bebauungskonzept notwendige Erschließungsflächen und Fahrradstellflächen".

Wie oben ausgeführt, halten wir die Fahrradstellanlagen an dieser Stelle für überflüssig, da sie nur für 25 Tage im Jahr gedacht sind. Stattdessen sollten mobile Behelfsparkplätze auf der zu Spieltagen gesperrten Projensdorfer Straße angeboten werden.

S.35 Abbildung 14: Bebauungskonzept, das als planerische Grundlage für den Bebauungsplan dient (nicht genordet). Quelle: AX5 Architekten 2021.

Diese Planskizze entspricht der als Anlage aufgeführten von 2020 ohne Einzeichnung des Regenrückhaltebeckens. Hier muss die aktualisierte Planskizze eingefügt werden.

S.35: "Um das erforderliche Raumprogramm umsetzen zu können, werden durch den Neubau des Stadions und die Neuordnung der Außenflächen im geringen Maße (ca. 600 m²), Teilflächen der planfestgestellten B 503 überplant. In diesem Bereich westlich des Stadions besteht ein Lärmschutzwall. Beabsichtigt ist, den Wall teilweise abzutragen, um dort eine Stützmauer zu errichten. Die Funktion des Lärmschutzwalles wird durch diese Maßnahme nicht angetastet"

Wir bitten um Angabe, ob hier die unmittelbar an der B503 gelegene Ausgleichsfläche betroffen ist. Wenn ja, wo soll der erneute Ausgleich erfolgen?

S.43 Stellplatzbedarf Drittveranstaltung: Bei Drittveranstaltungen stehen auf dem Stadiongelände etwas mehr Stellplätze zur Verfügung. Im Parkhaus können 880 Stellplätze genutzt werden, da die Fläche in der Erdgeschossenebene nicht für Übertragungswagen verwendet wird und somit regulär verfügbar ist. Zudem können Parkflächen auf dem Vorplatz westlich (29 Stellplätze) sowie südlich (49 Stellplätze) des Stadions genutzt werden, da die Flächen vor den Eingängen nicht im erheblichen Umfang für die Polizei und weitere Sicherungsmaßnahmen benötigt werden, wie es während des Spielbetriebs der Fall ist. Damit stehen auf dem Stadiongelände für Drittveranstaltungen insgesamt 958 Stellplätze zur Verfügung. Die prognostizierte Stellplatzanzahl variiert entsprechend der unterschiedlichen Modal-Split- Annahmen (siehe Abschnitt Veranstaltungsverkehre) zwischen den untersuchten Veranstaltungstypen. Die maximale Anzahl an Stellplätzen wird im Rahmen von Tagungen mit 1.119 Stellplätzen erwartet. Entsprechend dieser Differenz von 161 Stellplätzen reichen die Stellplätze auf dem Stadiongelände für diesen Veranstaltungstypus nicht aus. Daher besteht bei Drittveranstaltungen mit einer erhöhten Stellplatznachfrage die Möglichkeit, die fehlenden Stellplätze im ZOB- Parkhaus nachzuweisen. Die hier genannten Berechnungen sind rein hypothetischer Natur und gehen davon aus, dass Privat-PKW Verkehr erwünscht ist!. Da die Veranstaltungen vielfach in den Abendstunden liegen, kann hier das Stellplatzangebot der Uni als ausreichend erachtet werden. Bei Kongressen ist wohl kaum mit einer Teilnehmerzahl von 3000 Menschen zu rechnen. Entsprechende Erfahrungen der Konkurrenz Audimax sollten hier hinzugezogen werden: Wo wird geparkt? Wieviele Menschen reisen tatsächlich mit dem PKW an? Kongresse sind häufig mit Übernachtungen verbunden-in welchen Hotels wird übernachtet? Wie sieht der Transport von dort aus? Wieviele Parkplätze werden bei Betrieb der Wunderino-Arena in Anspruch genommen? Diese verweist unter <https://www.wunderino-arena.de/besucher/anfahrt-parken>

auf 200 eigene Arena-Parkplätze, darüber hinaus auf Parkplatz Exerzierplatz (450 Plätze) Parkhaus ZOB (540 Plätze) Parkhaus Karstadt am Sophienblatt (845 Plätze) Parkplatz Sophienhof / Hopfenstraße (140 Plätze) Parkplatz Wilhelmplatz (950 Plätze) Förde-Parkhaus (Zufahrt über Kai- und Hafestraße, 450 Plätze) Parkhaus Holstenstraße I (Wall, 350 Plätze) Parkhaus Holstenstraße II (332 Plätze) Altstadt Parkhaus (Flämische Straße, 557 Plätze). All diese Parkplätze sowie das Tesla Parkhaus, die Parkhäuser im Bereich der Holtener Straße und nicht durch das Parkhaus am ZOB stehen für Besucher der Drittveranstaltungen zur Verfügung. Demnach ist das Parkhaus auch für diese immer noch deutlich überdimensioniert.

S.54-55

Andererseits soll die Größe der Anlage nicht weiter reduziert werden. So werden potenzielle Belastungen und Störfaktoren wie Parksuchverkehre oder Falschparken durch die Bereitstellung von ausreichend Stellplätzen gemindert. Ein nachhaltiges Verkehrskonzept berücksichtigt auch, dass trotz zahlreicher Maßnahmen zur Förderung alternativer Verkehrsmittel (siehe Kapitel 4.1.3) es dennoch weiterhin einen Anteil an Gästen geben wird, der mit dem eigenen Kfz zum Stadion anreist. Es ist zudem ausdrückliches Planungsziel mit dem Stadionneubau zukünftig einen möglichst breiten Zuschauerkreis anzusprechen und ein Sport- und Unterhaltungsangebot für die gesamte Stadtgesellschaft anzubieten. Hierzu zählen Dauerkartenbesitzer:innen gleichermaßen wie Gäste, die VIP-Angebote nachfragen und gewisse Ansprüche an die Erreichbarkeit mit dem eigenen Pkw haben. Auch diese Nachfrage soll bedient werden und ist insbesondere vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Stadionneubaus und -betriebs von großer Bedeutung. Es ist darüber hinaus gewollt, dass der Teil des VIP- bzw. Businessbereichs auch für Drittveranstaltungen genutzt werden kann. Diese sind jedoch ohne ein gewisses Stellplatzangebot vor Ort (noch) weder funktions- noch marktfähig. Für Kongresse, Tagungen oder auch private Feiern können im Gegensatz zu den deutlich stärker frequentierten Fußballspielen nicht in dem Ausmaß Shuttlebus-Service vom Hauptbahnhof oder umliegenden Parkplätzen angeboten werden, sodass davon auszugehen ist, dass ein höherer Anteil der Gäste mit dem eigenen Pkw anreisen wird und auf einen Stellplatz am Veranstaltungsort angewiesen ist. Zusammenfassend stellt die Errichtung eines Parkhauses mit 880 Stellplätzen in direktem räumlichen Zusammenhang mit dem Stadion und Businessbereich aus Sicht des Plangebers einen ausgewogenen Kompromiss dar im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ermittelten Belange dar.

Nicht umsonst sieht das städtische Gutachten "Untersuchung zu potentiellen Standorten für den Ausbau der Tagungs- und Veranstaltungskapazitäten in Kiel" vom Oktober 18 den Standort Holstein-Stadion als ungeeignet für Großveranstaltungen an, da eine Übernachtungsmöglichkeit in der Nähe fehlt (Ausnahme B&B-Hotel im Wissenschaftspark am Tesla-Parkhaus). In anderen Städten ist es eine Selbstverständlichkeit Events per ÖPNV aufzusuchen. Da insbesondere auch damit zu rechnen ist, dass es Jahre brauchen wird, bis sich - wenn überhaupt - das Holstein-Stadion für Drittveranstaltungen etabliert hat und dann der hochwertige ÖPNV bereit steht, ist diese Argumentation nicht nachhaltig und damit nicht statthaft für die geplanten 958 Parkplätze vor Ort. Auch für die Drittveranstaltungen kann die Parkhaushöhe daher weiter reduziert werden auf eine Zahl von höchstens 400 Parkplätzen.

S.52: Eine Begrenzung der Veranstaltungszahl oder eine Einschränkung auf bestimmte Tageszeiten, an denen die Veranstaltungen stattfinden dürfen, ist angesichts der zulässigen Teilnehmerkapazität nicht erforderlich.

S.83 Die aus schalltechnischer Sicht ungünstigste Veranstaltung ergibt sich im Falle einer gut besuchten Veranstaltung, die bis nach 22 Uhr andauert und deren Ende somit in die Nachtzeit fällt. Für die Berechnungen wurden angenommen, dass alle Fahrzeuge das Parkhaus binnen einer Nachtstunde verlassen.

S.84 Bei Drittveranstaltung im VIP- bzw. Businessbereich besteht bereits heute – anders als bei Sportveranstaltungen – keine Einschränkung der Betriebszeit. Bei solchen Veranstaltungen muss jedoch maximal auf 161 außerhalb des Plangebiets gelegene Stellplätze zurückgegriffen werden. Hier bietet es sich an, auf die relativ nah gelegenen Stellplätze der CAU zurückzugreifen. Auf dem Universitätsgelände gibt es 255 Stellplätze, die mindestens 450 m, und weitere 73 Stellplätze, die sogar 550 m von einer benachbarten Wohnnutzung entfernt liegen, sodass selbst bei nächtlicher Nutzung Immissionskonflikte sicher ausgeschlossen werden können.

Diese Einschätzungen teilen wir nicht: Ein gut besuchtes Konzert, nachdem die Besucher, u.U. alkoholisiert, dem ÖPNV entgegenstreben, bringt bei einer Besucherzahl von 3600 und in der Zukunft einer guten ÖPNV -Anbindung erheblichen Lärm mit sich. Oder ist der Betrieb bei Abendveranstaltungen aufgrund der möglichen Lärmbelastung durch laute Fußgänger/Radfahrer an den PrivatPKW für eine lärmschutztechnische Zulässigkeit (entsprechend der Prüfungen) gebunden? Das darf nicht sein, da es sämtlichen Klimaschutzkonzepten widerspricht! Deswegen muss die Anzahl der Abendveranstaltungen mit Ende nach 22 Uhr ab einer bestimmten, noch festzulegenden Besucherzahl unbedingt begrenzt werden!

S.67 Im Zuge der Herstellung der Planstraße soll anfallender Bodenaushub im Bereich des Plangebiets zwischengelagert werden. Die Zwischenlagerung erfolgt über einen Zeit-raum von sechs bis acht Monaten in sogenannten Bodenmieten auf den unmittelbar angrenzenden ehemaligen Kleingartenflächen. Hierfür müssen die nach Abriss der Lauben verbliebenen Hecken für den Zeitraum der Lagerung beseitigt werden. Arten-schutzfachlich betrachtet, handelt es sich mit überwiegend ein- bis zweireihigen Ligusterhecken auf ca. 80 m Länge, um geringwertige Anpflanzungen, welche zudem nur lückig die ehemaligen Parzellen unterteilen. Der Ausgleich für diesen Lebensraumverlust (Gehölzbrüter) erfolgt über die Aufwertung der unmittelbar angrenzenden Knickstrukturen, sodass zusätzliche

Maßnahmen nicht erforderlich sind. Fernerhin wird der Eingriff in den Naturhaushalt durch die Entwicklung als höherwertige Wildobstwiese ausgeglichen. Ein geringer Teil des zwischengelagerten Oberbodens wird anschließend bei der Herstellung der Straße unmittelbar wiedereingebaut. Indem der Boden möglichst wieder vor Ort verwertet wird, werden die Anforderungen des baubegleitenden Bodenschutzes ebenfalls berücksichtigt. Der Oberboden wird im Bereich der durch Laubenabriss entsiegelten Flächen zur Wiederherstellung einer funktionsfähigen Bodenschicht mit einer Mächtigkeit von bis zu 50 cm wieder eingebaut. Durch die Herstellung einer funktionsfähigen Oberbodenschicht wird eine Aufwertung des Naturhaushalts ermöglicht. Durch den Oberbodenauftrag werden die zur Zwischennutzung als Bodenlager beeinträchtigten Standortbedingungen ebenfalls verbessert.

Der im Zuge der Herstellung der Planstraße anfallende Bodenaushub soll über einen langen Zeitraum zwischengelagert werden. Dazu ist dieser -auch wegen der betroffenen, in Bezug auf Bodenverdichtung hochempfindlichen und schützenswerten Böden - in Mieten zu lagern, die zwei Meter Höhe nicht überschreiten und seitlich abgeflacht werden. Zudem ist eine Begrünung mit geeigneten tiefwurzelnden Pflanzen, wie Senf o.ä., vorzunehmen, notfalls sind die Mieten abzudecken, wenn aufgrund der Jahreszeit eine Begrünung nicht möglich ist.

Im Bereich der Sumpfwaldparzelle liegen Torfböden vor. Diese sollten wegen Ihrer besonders schützenswerten Funktion als Kohlenstoff-Speicher nicht ausgehoben werden.

Sollte es dennoch zu Eingriffen in die Torfböden kommen, so sind diese im Rahmen eines im Umweltbericht abzuhandelnden Kapitels „Klimaauswirkungen“ zu betrachten und zu bilanzieren.

Zudem sind bei den Baumaßnahmen zur Herstellung der Planstraße zwingend lastverteilende Maßnahmen zum Schutz der empfindlichen und schützenswerten Böden vorzunehmen: dazu gehören der Einsatz von Baggermatten und lastverteilende Platten, bzw. temporäre Baustraßen auf Vlies und Schotter.

Um dies und sämtliche erforderliche Bodenschutzmaßnahmen während der Baumaßnahmen sicherzustellen, ist eine qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung zu beauftragen, die während den gesamten Baumaßnahmen, den Bodenschutz koordiniert.

S.71 Zur Vermeidung der Störung von Fledermäusen im Sinne des § 44 Absatz 1 Nr. 2BNatSchG sind hingegen Schutzmaßnahmen bereits auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu ergreifen, da andernfalls die Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplans in Frage gestellt wäre. Fledermäuse sind nachtaktive Tiere, die durch geringe Lichtstärken in ihrer Aktivität beeinträchtigt werden. Schon geringe Lichtstärken von ungefähr 0,1 Lux (vergleichbar mit einer Vollmondnacht) können sie stören. Folglich beeinflusst jegliche künstliche Beleuchtung, die oberhalb der Stärke des Vollmonds liegt, ihr Aktivitätsverhalten. Ebenfalls gibt es derzeit auf dem Markt keine fledermausfreundlichen Beleuchtungssysteme. Das bedeutet, dass in den Jagdhabitaten und Flugstraßen der Fledermäuse grundsätzlich natürliches Kunstlicht vermieden und nur wenn es unbedingt notwendig ist installiert werden sollte. Notwendigkeiten für eine künstliche Beleuchtung ergeben sich für einige Teilflächen im Plangebiet jedoch aus Sicherheitsgründen (z.B. Straßenflächen, Fahrradabstellanlagen etc.) und zur Einhaltung rechtlicher Vorgaben (z.B. DIN EN 13201 zur Beleuchtung von Fußgängerwegen und verkehrsarmen Straßen). Teile der Flugstraßen und Jagdhabitats gehen somit verloren. Damit sowohl die Belange des Artenschutzes wie auch der menschlichen Sicherheit berücksichtigt sind, ist die planungsrechtliche Sicherung geeigneter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erforderlich. Zum Schutz dunkler Rückzugsräume ist der Erhalt von Dunkelräumen vorgesehen, in denen ungehindert Fledermausaktivitäten stattfinden können. Dunkelräume sind Bereiche, bei denen es zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung der Fledermausaktivitäten durch künstliche Beleuchtung kommt. Dabei kann es sich um lineare Bereiche, z.B. Flugrouten entlang von Gehölzen, oder um flächige Gebiete, z.B. Jagdhabitats über Wiesen oder Gewässern, handeln.

Mit der Planung des Regenrückhaltebeckens und der Fahrradabstellanlage wird in ein bestehendes Jagdhabitat eingegriffen, das gemäß dem faunistischen Gutachten für Pipistrelliden als sehr hoch bewertet wird. Während das geplante und durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag auch an dieser Stelle verortete Regenrückhaltebecken weiterhin als Jagdhabitat genutzt werden kann, entfällt diesbezüglich der für die Fahrradstellplätze vorgesehene Bereich. Dies kann als hinnehmbar bewertet werden, da aufgrund der Gesamtgröße des Jagdhabitats innerhalb des Untersuchungsgebiets trotz des Wegfalls der Radstellfläche die Funktion als Jagdhabitat insgesamt erhalten bleibt. Damit nicht weitere Bereiche des Jagdhabitats wegfallen, ist das vorgesehene Regenrückhaltebecken gleichzeitig als Dunkelraum auszugestalten (und in der Planzeichnung zum Bebauungsplan entsprechend der textlichen Festsetzung mit „B“ gekennzeichnet). Ferner sind im Plangebiet zwei bedeutende Flugrouten für Fledermäuse festgestellt worden. Großräumig betrachtet hat das Untersuchungsgebiet einen verbindenden Charakter zwischen den Winterquartieren am Nord-Ostsee-Kanal (Uferstraße, Projensdorfer Gehölz), Bunker Achterkamp und den attraktiveren Jagdgebieten im Süden, wiedem Nordfriedhof oder dem Universitätscampus am Ravensberg.

Durch den vorgesehenen Bau der Fahrradabstellanlagen kommt es zum Eingriff in ein Jagdgebiet von Zwergfledermäusen mit sehr hoher Bedeutung. Da der Bau von Fahrradstellplätzen an dieser Stelle weder erforderlich noch sinnvoll ist (siehe oben: Begründung und genannte Alternativen), ist dieser Eingriff zu vermeiden und artenschutzrechtlich als unzulässig zu bewerten. Zudem ist es unserer Kenntnis nach nicht belegt, dass eine zwei Meter hohe Hecke aus Berberitzen wirklich eine effektive Abschirmung eines Dunkelraums gewährleisten kann, zumal ja, wie im Umweltbericht auf S. 71 geschildert, bereits eine geringe Lichtstärke von 0,1 Lux störend auf die Fledermauspopulation wirkt (die hier auch noch weitaus lichtempfindlichere Arten, wie die

Wasserfledermaus umfasst). In Bezug auf den artenschutzrechtlich erforderlichen Erhalt eines Dunkelraums sind – auch in Bezug auf die vorgesehene Straßenbeleuchtung und Stadion-Beleuchtung - zumindest im Zuge eines Monitorings Nachmessungen der Lichtimmissionen festzusetzen, um ggf. mit weiteren Maßnahmen gegenzusteuern zu können, um den Dunkelraum zu erhalten.

S. 77 So gilt für Wald im Sinne des LWaldG ein 30 m breiter Schutzabstand, in dem keine baulichen Anlagen zulässig sind. Dieser Schutzabstand wird in der Planzeichnung als nachrichtliche Übernahme zeichnerisch übernommen (siehe Kapitel 4.3). Der erforderliche Schutzabstand für die nicht im Geltungsbereich befindliche Wäldfläche auf dem Wall entlang der B 503 wird ebenfalls nachrichtlich übernommen. Zumindest ein Teiler Südwesttribüne, die geplante Fahrradabstellanlage und Teile des Parkhauses sowie das vorgesehene Regenrückhaltebecken sind als bauliche Anlagen innerhalb des Waldabstandes von 30 m vorgesehen. Auch für diese Unterschreitung des Waldabstandes hat die Forstbehörde ihre Zustimmung mit Schreiben vom 5. Januar 2022 in Aussicht gestellt, sofern die Eigenschaft der baulichen Anlage gegenüber Verkehrssicherheit, Windwurf und Waldbrand eine sichere Außenwand zum Waldrand aufweist.

Die vorgesehene Inanspruchnahme von Wald im Sinne des LWaldG halten wir für vermeidbar, da ein Parkhaus mit separater Zufahrt weder im öffentlich Interesse liegt noch zwingend erforderlich ist, wie oben bereits dargestellt. Es wurden bei weitem nicht alle Alternativen hinreichend geprüft.

Sollte es dennoch zur Inanspruchnahme von Wald kommen, so ist der vorgesehene Abstand von 30 m zum Waldrand an der B503 und von 30 m vom Parkhaus sowie Fahrradstellplätzen einzuhalten. Die gutachterliche Stellungnahme zum Brandschutz und zur Standsicherheit sind schwer nachzuvollziehen und erscheinen nicht schlüssig. Sie argumentiert damit, dass aufgrund der Baumaterialien, die alle schwer entflammbar seien (was aber in den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfes als Auflage nicht zu finden ist), es kein erhöhtes Brandschutz-Risiko gäbe. Gerade ein Parkhaus (gefüllt mit einer zunehmenden Zahl von Elektro-Autos), das nicht allseits geschlossen gebaut werden soll, birgt aber bei einem trockenheitsbedingten Waldbrand durch Funkenflug und herabstürzende brennende Äste ein erhebliches Brandrisiko. Fahrradabstellplätze im 30m Abstandsbereich zum Wald sind zudem entbehrlich, da es, wie oben dargestellt, Alternativen gibt.

Die Stadt Kiel sollte zudem vorrangig Ersatzaufforstungen für verlorenen Wald auf Kieler Stadtgebiet auf dem eigenen Stadtgebiet vornehmen. Das gebieten schon der geringe Waldanteil auf dem Stadtgebiet und die Erfordernisse zur Schaffung von Frisch- und Kaltluftschneisen im Zuge der Auswirkungen der Klimakrise. Dazu sind auch kleinere Flächen im Stadtgebiet ab 2000 qm als „tiny Forest“ für Aufforstungen heranzuziehen.

S. 97/98 Insgesamt gehen durch das Vorhaben 66 Einzelbäume verloren und sind mit 95 Ersatzpflanzungen zu kompensieren. Von den zu fällenden Einzelbäumen sind 36 Obstgehölze betroffen, die mit 36 Obstbaumpflanzungen zu ersetzen sind. Für Bäume (30 an der Zahl), die keine Obstgehölze sind, besteht ein Ausgleichsbedarf von 59 Gehölzen.

21 der zu ersetzenden Obstgehölze können auf der geplanten Wildobstwiese zusätzlich zu den zu erhaltenden Bäumen angelegt werden. Weiterhin wurden insgesamt 27 Ersatzbaumstandorte außerhalb des Geltungsbereichs gefunden:

- Kiel-Wik Westring, Pflanzung von 10 Ersatzbäumen (*Quercus frainetto*) Qualität: mind. 20/25 cm Stammumfang in 1 m Höhe sowie mindestens 4 x verpflanzt, Kiel, Gemarkung Wik, Flur 22, Flurstück 140, 165 (Landeshauptstadt Kiel)
 - Kiel-Gaarden-Süd/Kronsburg Schwarzlandwiese südlich Sportplatz, Pflanzung von 5 Ersatzbäumen (*Quercus robur*), Qualität min. 18/20 cm Stammumfang in 1m Höhe) Kiel, Gemarkung Gaarden, Flur 5, Flurstück 6/1 (Landeshauptstadt Kiel)
 - Kiel-Wellingdorf Kieler Kuhle, Pflanzung von 6 Ersatzbäumen (*Ostrya carpinifolia*) Qualität: mind. 18/20 cm Stammumfang in 1 m Höhe, Kiel, Gemarkung Wellingdorf, Flur 1 Flurstück 58/76 u. 58/58 (Landeshauptstadt Kiel)
 - Kiel-Friedrichsort Gemeinschaftsschule, Pflanzung von 6 Ersatzbäumen (*Quercus corris*, *Fraxinus exc.* ‚Diversifolia‘, *Corylus columa*), Qualität: mind. 18/20 cm Stammumfang in 1 m Höhe, Kiel, Gemarkung Pries, Flur 2 Flurstück 32/11 (Landeshauptstadt Kiel)
- Es verbleibt ein Ausgleichsbedarf von 30 Einzelbäumen und 15 Obstbäumen. Der Ausgleich soll durch Ersatzzahlungen kompensiert werden

Die erforderlichen 95 Ersatzpflanzungen von Bäumen sollten sämtlich innerhalb des Kieler Stadtgebietes erfolgen. Eine Kompensation durch Ersatzzahlungen ist zu vermeiden.

Für die verbleibenden 15 zu kompensierenden Obstbäume sind Pflanzstandorte innerhalb der Kieler Parks und Grünflächen zu finden, wo diese eine Bereicherung der ökologischen Wertigkeit und der Naherholungsqualität mit sich bringen (Blütenaspekt, Früchte etc.). Die vorgesehenen Ersatzpflanzungen in Kiel-Wik, am Westring (10 x Ungarische Eiche, *Quercus frainetto*) sowie in Kiel Wellingdorf, Kieler Kuhle (6x Harfenbuche, *Ostrya carpinifolia*) und Kiel-Friedrichsort, Gemeinschaftsschule (ca. 3x Baumhasel und 3x *Quercus corris*) sind zwar als Baumpflanzungen an sich zu befürworten und dienen auch dazu, trockenresistentere Bäume im Stadtgebiet zu erproben. Sie stellen aber als Ausgleich für die gefällten Bäume nahe des Holstein-Stadions, wo einheimische Bäume wie Feldahorn, Bergahorn, Vogelkirsche und diverse Weiden-Arten gefällt werden, keinen ökologisch adäquaten Ersatz dar, insbesondere dann nicht, wenn sie in schmalen „Pflanzinseln“ entlang von Hauptstraßen gepflanzt werden.

Es sind stattdessen großkronige, einheimische, standortgerechte Laubbäume zu pflanzen. Auch unter den einheimischen Bäumen sind einige Arten durchaus trockenheitsresistenter und zudem nicht so spätfrost- und pilzgefährdet wie die süd-(ost-)europäischen Arten.