

## Beschluss Grüngürtel erhalten, Verkehrswende jetzt!

Gremium: KMV  
Beschlussdatum: 03.12.2019  
Tagesordnungspunkt: 4. Klimaschutz

### Antragstext

- 1 Die KMV beauftragt die Ratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen sich für einen
- 2 Ratsbeschluss einzusetzen, der
- 3 · beinhaltet, dass sich die Landeshauptstadt Kiel
- 4 - gegen den Ausbau der B404 zur A21 über Moorsee/Wellsee hinaus,
- 5 - gegen die Planung der Südspange sowie der Nebenstrecke zur A21 und
- 6 - den sogenannten Ostring II ausspricht und
- 7 - bei den genannten Planungen einem Einvernehmen mit dem Bund nicht zustimmen
- 8 wird.
- 9 · vom Bund/Land folgende Planungsschritte fordert:
- 10 - der Ausbau der B404 zur A21 darf nicht über Moorsee/Wellsee (Abfahrt B404
- 11 Bormkamp) hinaus erfolgen,(Vordringlicher Bedarf)
- 12 - ein sofortiger Planungsstopp der Südspange sowie dass die Südspange aus dem
- 13 Bundesverkehrswegeplan gestrichen wird
- 14 - ein sofortiger Planungsstopp der A 21 Nebenstrecke nördlich Moorsee/Wellsee
- 15 (Abfahrt B404 - Bormkamp)
- 16 - die sogenannte Ostuferentlastungsstraße / Ostring II als Projekt aus dem
- 17 Bundesverkehrswegeplan zu streichen.
- 18 · beinhaltet, dass von der Stadt Kiel keine städtischen Grundstücke für die
- 19 Trasse der Südspange und Nebenstrecke sowie für das geplante Autobahnkreuz am
- 20 Vieburger Gehölz zur Verfügung gestellt werden,
- 21 · die Kieler Verwaltung beauftragt,
- 22 - dass die weitere Planung der A21 Nebenstrecke nördlich Moorsee/Wellsee
- 23 (Abfahrt B404 - Bormkamp) seitens der Kieler Verwaltung mit sofortiger Wirkung
- 24 nicht weiter verfolgt wird.

### Begründung

#### BEGRÜNDUNG:

#### Verkehr & Klimaschutz

Alle Moore und Wälder sind insbesondere aus Klimaschutzgründen zu erhalten, als wichtige CO<sub>2</sub>-Senke.

Der Masterplan Mobilität für die KielRegion wurde im November 2017 durch die Ratsversammlung beschlossen. Darin wurde festgestellt, dass zur Erreichung der Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion eine Reduktion der Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr in der Landeshauptstadt Kiel von 40% bis zum Jahr 2035

erforderlich sei (gegenüber 2015). Im Masterplan sind eine Vielzahl von Maßnahmen für eine Verkehrswende in Kiel aufgeführt, die teilweise bereits auf den Weg gebracht sind, wie ein hochwertiges ÖPNV-System auf eigenen Trassen und die Stärkung des Radverkehrs.

Sämtliche Prognosen, die die Notwendigkeit des Ausbaus der B404 und des Baus der Südspange belegen sollen, gehen dessen ungeachtet von steigenden Verkehren aus. Beide Baumaßnahmen würden allerdings darüber hinaus sogar noch weitere Verkehre induzieren und das Erreichen von Klimaschutzziele im Verkehrssektor erschweren, wenn nicht sogar unmöglich machen. Eine nennenswerte Entlastungswirkung für die am stärksten belasteten Kieler Straßenabschnitte ist zudem laut Gutachten nicht gegeben - im Vergleich zu 2013 ist stattdessen nahezu durchgängig steigender Verkehr prognostiziert.

Mit dem Beschluss zum Climate Emergency im Mai 2019 hat die Eindämmung der Klimakrise für Kiel Priorität erhalten. Deswegen müssen alle zukünftigen Entscheidungen mit dem Klimaschutz vereinbar sein, damit die lebensbedrohliche Erwärmung des Planeten gestoppt und darüber hinaus die Glaubwürdigkeit der Gesellschaft gegenüber Politik und Verwaltung wieder gestärkt wird.

In einer eigenen Variantenprüfung zur Anbindung der A21 an Kiel, die in den Jahren 2010-16 im Auftrag der Ratsversammlung erstellt wurde, wurde gutachterlich keiner der vier geprüften Varianten der Vorzug gegeben. In diesem Gutachten wurden die Belange des motorisierten Individualverkehrs in der abschließenden Bewertung sogar noch mit höherer Wichtung versehen als die Belange der Umwelt.

#### Umwelt

Die nun vom Bund favorisierte Variante mit Südspange und Führung der A21 bis zum Barkauer Kreuz ist gutachterlich die schlechteste Variante für die Umwelt. Sie macht auch weitere Baumaßnahmen wie ein vollständiges Autobahnkreuz am Vieburger Gehölz und eine Ausweichstrecke für Nebenverkehre (ÖPNV) notwendig. Diese Ausweichstrecke auf dem jetzigen Hörn-Eidertal-Wanderweg und Gaarden-Süd wird dann notwendig, wenn die Autobahn über Moorsee/Wellsee bzw. die jetzige B404-Brücke (Bahnstrecke Kiel-HH) hinaus Richtung Barkauer Kreuz geführt würde - selbst wenn auf eine Südspange verzichtet würde.

Sämtliche genannte Baumaßnahmen wie auch die im "weiteren Bedarf" als Verlängerung der Südspange aufgeführte "Ostuferentlastungsstraße" würden eine weitere Zerschneidung und Zerstörung von großen Teilen des verbliebenen historischen Grüngürtels bedeuten. Insbesondere in sensiblen Bereichen wie dem Meimersdorfer Moor, Vieburger Gehölz und angrenzenden Kleingartengebieten mit Vorkommen gefährdeter Tierarten der "Roten Liste" (u.a. Kreuzottern) würden wichtige Biotopverbundachsen unterbrochen werden.

Hinzu kommt, dass durch die geplante Südspange und die Nebenstrecke die wichtige Kieler Frischluftschneise „Eidertal – Hörn“ in einem weiteren Bereich zerschnitten würde und die positive Wirkung des Grüngürtels auf Stadtklima und CO<sub>2</sub>-Bilanz durch die weitere Versiegelung großer Flächen vermindert würde.

#### Lebensqualität für alle: Naherholungs-, Kleingarten- und Wohngebiete

Gerade in einer Großstadt wie Kiel ist die Qualität von Wohn- und Naherholungsgebieten ein wertvolles Gut. Wohngebiete sollten sich in verkehrsberuhigter Lage befinden, Naherholungsgebiete in unmittelbarer Nähe von Wohnungen. Dies betrifft in besonderem Maße die Mieter\*innen im Umkreis des Theodor-Heuss-Rings und der südlichen Innenstadt.

Dem Bau der Südspange würden über 300 Kleingärten sowie der Hörn-Eidertal-Wanderweg zum Opfer fallen. Andere Naherholungsbereiche wie das Vieburger Gehölz sowie die restlichen Kleingärten würden durch den Lärm massiv beeinträchtigt werden. Die Autobahn selbst, aber auch die

erforderliche Nebenstrecke durch Gaarden-Süd würden zudem auch eine weitere Zunahme der Lärm- und Luftbelastung für die dortigen Anwohner\*innen bedeuten.

#### Alternative Verkehrsführung

Damit die zusätzliche Versiegelung und Zertückerung in der Landschaft verhindert werden kann, muss die A21 spätestens am Wellseedamm enden und kannals Bundesstraße bis zur B76 weitergeführt werden. Der ÖPNV und weitere Verkehrsteilnehmer\*innen mit unterschiedlichen Verkehrsformen benötigt dann keine Nebenstrecke. Somit wird eine wesentlich geringere Zerschneidung der Flächen notwendig und damit der Grüngürtel weitgehend erhalten.

#### Dringender Handlungsbedarf

Mittlerweile haben sich 11 Kieler Verbände und Initiativen in einem Bündnis für den vollständigen Erhalt des Grüngürtels und gegen die Straßenbau-Planungen des Bundes ausgesprochen, darunter VCD, Greenpeace Kiel, BUND, NABU, die BI Klimanotstand-Kiel, Fridays for Future und weitere. Die Planungen an der Südspange seitens der Projektmanagementgesellschaft DEGES laufen bereits. Eine eindeutige Positionierung ist dringend vonnöten, bevor Fakten geschaffen werden, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nur noch im Detail beeinflusst werden können.