

Inhaltsübersicht

Rechtliche Grundlagen und Verfahren

- Bundesverkehrsweplan
- Machbarkeitsstudie
- Planung, Planfeststellungsverfahren und Bau

Verkehrsprobleme im Kieler Süden und Auswirkungen einer möglichen Südspange

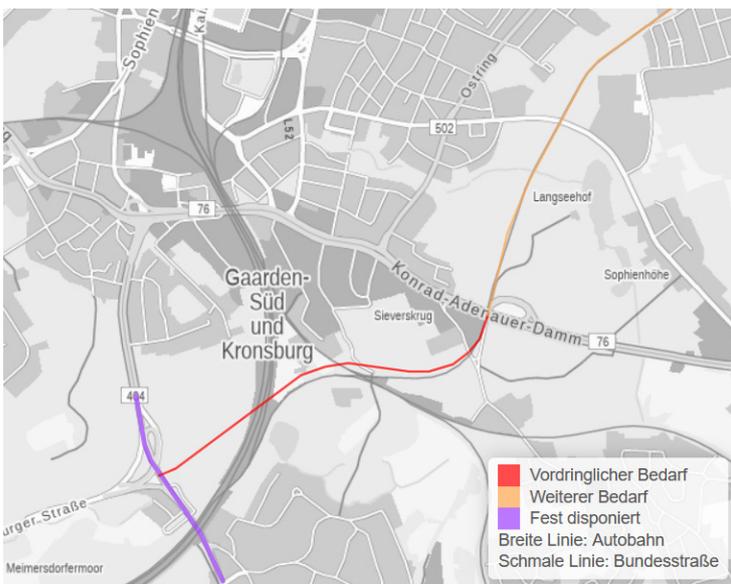
- B 404 / A 21
- B 76 und Barkauer Kreuz
- Ostring
- Wellseedamm
- Alte Lübecker Chaussee

Umweltauswirkungen

Rechtliche Grundlagen und Verfahren

Kurzzusammenfassung

Der Ausbau der A21 und die Anbindung an das Kieler Stadtgebiet sind Straßenbauprojekte des Bundes. Eine mögliche Option, die A21 an das Kieler Stadtgebiet anzubinden, ist der Bau einer Südspange. Ob dies allerdings (im Hinblick auf Verkehrsfluss und Umweltauswirkungen sowie aus wirtschaftlicher und städtebaulicher Sicht) die beste Lösung ist, wird derzeit von der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht. Das Ergebnis dieser Studie wird im Herbst 2021 erwartet. Frühestens dann steht fest, ob die DEGES mit der Südspange oder einer anderen Variante zur Anbindung der A 21 in die Planung geht. Die Stadt Kiel hat hierauf keinen formellen Einfluss, auch nicht durch Beschlüsse der Ratsversammlung. Auf die Machbarkeitsstudie folgt die konkrete Planung (Vor- und Entwurfsplanung sowie Linienführung). Dies wird etwa fünf Jahre dauern und einen Entwurfsplan für die neue Straßenführung zum Ergebnis haben. Anschließend kommt die Öffentlichkeit ins Spiel: Verbände, interessierte Bürger*innen und die Stadt Kiel werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens umfassend beteiligt. Die DEGES nimmt Stellung zu den Einwendungen der Betroffenen und positioniert sich zu den vorgetragenen Anregungen, Bedenken und Forderungen. Ergebnis kann beispielsweise sein, dass Lärmschutzmaßnahmen angeboten werden. Das Planfeststellungsverfahren endet mit dem Planfeststellungsbeschluss, gegen den geklagt werden kann. Während der kompletten Zeit der Planung wird nicht gebaut. Erst danach (in etwa neun Jahren) werden Bauleistungen ausgeschrieben. Die Bauzeit wird noch einmal mindestens fünf Jahre dauern. Damit könnte das Straßenbauprojekt etwa im Jahr 2035 abgeschlossen sein.



Kartenausschnitt aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrsweplan 2030. Violett: Ausbau der A 21. Rot: Südspangenlösung. Orange: Mögliche Ostuferentlastungsstraße.

Zeitstrahl zum vermuteten Ablauf von Planung und Bau der Maßnahme Ausbau/Anbindung A 21



Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) ist der zentrale Plan zum Neu- und Ausbau überregionaler Verkehrswege in Deutschland. Der Bundesverkehrswegeplan umfasst alle geplanten Investitionen des Bundes in seine Verkehrswege. Im Bundesverkehrswegeplan wird jedes Vorhaben nach Dringlichkeit unter „**Vordringlicher Bedarf**“ und „**Weiterer Bedarf**“ eingeordnet. Zudem gibt es laufende und fest disponierte Projekte.

Der **Ausbau der B 404 von Kiel bis Stolpe zur A 21** ist bereits fest disponiert. Die Maßnahme „**B 202 Südspange Kiel**“ ist im vordringlichen Bedarfsplan enthalten. Die „B 502 Ostuferentlastungsstraße Kiel“ steht im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.

Alle laufenden und fest disponierten Projekte werden so schnell wie möglich fertiggestellt. Steht ein Projekt im vordringlichen Bedarf, so gibt es einen **uneingeschränkten Planungsauftrag**. Alle weiteren Schritte zur Planung und zur Bauvorbereitung können eingeleitet werden. Der Bund hat vorgesehen, die Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Geltungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans bis zum Jahr 2030 umzusetzen oder zu beginnen.

Projekte im weiteren Bedarf werden erst dann umgesetzt, wenn die Projekte des vordringlichen Bedarfs abgearbeitet worden sind. Bereits heute ist ersichtlich, dass dies nicht bis zum avisierten Zieljahr 2030 der Fall sein wird. Zwar ist eine Neubewertung der Ostuferentlastungsstraße in einem neuen Bundesverkehrswegeplan grundsätzlich möglich, ob es einen neuen BVWP geben wird, ist allerdings offen.

Das Projekt „Südspange“ hat es in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans geschafft, da das Land Schleswig-Holstein in Abstimmung mit der Stadt Kiel (Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans durch die Ratsversammlung 2008) die Notwendigkeit prioritär zu anderen schleswig-holsteinischen Projekten **beim Bund angemeldet** hat.

Im Jahr 2019 hat das Land Schleswig-Holstein, das als Auftragsverwaltung des Bundes für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen zuständig ist, die **DEGES** (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) beauftragt, die beiden Fernstraßenprojekte (Ausbau B 404 zur A 21 und B 202 Südspange) zu planen und zu realisieren. Diese werden wegen der baulichen und verkehrlichen Abhängigkeiten im Verbindungsbereich der beiden Maßnahmen **als ein Gesamtprojekt realisiert**.

Machbarkeitsstudie: Anbindung A21 an Kiel und Verknüpfung mit der B 76

Der Planung und dem Bau von Bundesautobahnen und -straßen gehen Machbarkeitsstudien voraus: Dabei wird untersucht, wie das Ziel (in diesem Fall Ausbau B 404 zur A 21 und Anbindung an das Kieler Stadtgebiet) am besten erreicht wird unter Berücksichtigung bestimmter Prüfkriterien (z. B. Verkehrsfluss, Umweltauswirkungen, städtebauliche Effekte).

Dafür wird das betroffene Stadtgebiet weiträumig betrachtet und **die Südspange als eine von mehreren Varianten geprüft**. Es wird eine Vorzugsvariante ermittelt, mit der es dann an die weiteren Planungen geht. Es existiert bereits eine Machbarkeitsstudie für die Anbindung der A 21 an Kiel und ihre Verknüpfung mit der B 76, die die Stadt Kiel 2016 veröffentlicht hat. Hierbei wurde die Möglichkeit geprüft, die Südspange entweder als Bundesstraße oder als Autobahn zu bauen oder bestehende Straßen (insbesondere den Wellseedamm) zu ertüchtigen, ohne Bau einer Südspange. Die Alternativen wurden im Hinblick auf Verkehr, Umwelt, Städtebau und Wirtschaftlichkeit verglichen.¹

Inzwischen hat das Land Schleswig-Holstein die DEGES mit der Realisierung des Straßenbauprojekts beauftragt. Die DEGES startet mit der **Erstellung einer neuen Machbarkeitsstudie**. Das Gutachten soll im **Herbst 2021** fertig sein. Erst danach ist klar, ob die DEGES die weiteren Schritte für den Bau der Südspange oder einer anderen Variante zur Anbindung der A21 einleitet.

Planung, Planfeststellungsverfahren und Bau

Vor- und Entwurfsplanung

Wenn im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine oder mehrere Vorzugsvarianten zur Anbindung der A 21 ermittelt worden sind, geht es mit diesem Ergebnis an die Vor- und Entwurfsplanung.

In der **Vorplanung** geht es darum, den künftigen Verlauf der Straße zu bestimmen. Die Planer untersuchen und vergleichen verschiedene Varianten der möglichen Trasse in einem noch relativ großen Gebiet und arbeiten die beste Lösung heraus. Dabei werden sämtliche Auswirkungen des künftigen Straßenverlaufs auf das Umfeld berücksichtigt, Umweltverträglichkeitsstudien und Verkehrsstudien erstellt. Auch Fragen nach Finanzierung und Wirtschaftlichkeit spielen eine

¹ https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/fuehrung_der_a21.php

Rolle. Schließlich werden alle Aspekte abgewogen und die sogenannte Linienführung erarbeitet.

Während der **Entwurfsplanung** wird die technische Gestaltung erarbeitet. Für die Ausarbeitung nehmen die Planer den kompletten Verkehrsraum in den Blick, um eine ausgewogene Gesamtlösung zu erreichen: eine möglichst umweltgerechte Trasse, die alle Sicherheitsanforderungen erfüllt, die erforderliche Leistungsfähigkeit gewährleistet und deren Bau und Betrieb wirtschaftlich ist. Der genehmigte Entwurf bildet die Grundlage für die Genehmigungsplanung, das sogenannte Planfeststellungsverfahren.

Während der Vor- und Entwurfsplanung kann die Öffentlichkeit bereits beteiligt werden. Formal ist die DEGEG hierzu jedoch nicht verpflichtet. Die verpflichtende, formelle Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Planfeststellungsverfahren

Im Mittelpunkt des Planfeststellungsverfahrens steht ein umfassender Vergleich aller Belange – dazu zählen die Belange des Naturschutzes, der Anwohner, der Träger öffentlicher Belange, der Verkehrssicherheit und viele weitere. Im Rahmen des Verfahrens werden die Unterlagen öffentlich ausgelegt, so dass alle Interessierten sich selbst ein Bild machen und Einwendungen gegen die Pläne bei der Kommune (Auslegungs-ort) oder direkt bei der Anhörungsbehörde einreichen können. Die DEGEG erhält als Vorhabenträgerin die Einwendungen und muss sich zu den vorgetragenen Anregungen, Bedenken, Hinweisen und Forderungen positionieren. Ergebnis kann sein, dass eine Baumaßnahme auf ein anderes Flurstück verschoben wird oder Kompensationen wie Lärmschutzmaßnahmen angeboten werden. Zur Abarbeitung offener Fragen aus dem Einwendungsverfahren lädt die Anhörungsbehörde den Vorhabenträger, die Träger öffentlicher Belange, die Naturschutzverbände und private Einwender zum Erörterungstermin ein. Aus den Ergebnissen können sich Planänderungen ergeben. Ist das nicht der Fall, wird das Planfeststellungsverfahren durch Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beendet. Andernfalls – was den Regelfall darstellt – durchlaufen die geänderten Planunterlagen ein weiteres Teilnahmeverfahren. Am Ende steht der Planfeststellungsbeschluss.

Klagemöglichkeit

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann geklagt werden. Wird einer Klage stattgegeben, gibt es mehrere Möglichkeiten: Der Planfeststellungsbeschluss kann in Gänze für unwirksam befunden werden. Das

Gericht kann auch für Teile des Bauvorhabens eine Planänderung anweisen. Diese muss wiederum genehmigt werden und wird entsprechend erneut geprüft.

Geschätzter Zeitplan für das Straßenbauprojekt

Machbarkeitsstudie:	ca. 1 Jahr
Vorplanung:	ca. 2 Jahre
Linienbestimmung:	ca. 1 Jahr
Entwurfsplanung:	ca. 2 Jahre
Planfeststellungsverfahren:	ca. 2 Jahre
Ggf. Klageverfahren:	ca. 2 Jahre
Ausschreibung der Bauleistungen:	ca. 1 Jahr

Bauzeit: mindestens 4 Jahre

Die Bauarbeiten werden in etwa acht bis zehn Jahren beginnen. Das Projekt ist damit in allerfrühestens 13 Jahren abgeschlossen, bei Klagen frühestens in 15.

Verkehrsprobleme im Kieler Süden und Auswirkungen einer möglichen Südspange

Kurzzusammenfassung:

Der Ausbau der B 404 zur A 21 sorgt für mehr Verkehr im Kieler Süden. Dabei sind insbesondere B 76 (Theodor-Heuss-Ring) und Ostring schon jetzt überlastet. Der Bau einer Südspange ist eine von mehreren möglichen Optionen, die A 21 an die B 76 anzubinden, die derzeit von der DEGEG im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ergebnisoffen geprüft wird. Die Südspange hätte verkehrsverlagernde Effekte: Die zukünftige Verkehrsbelastung am Barkauer Kreuz sowie auf der B 76 östlich davon wäre geringer als im Fall ohne Südspange. Zudem wird der Wellseedamm entlastet. Eine Südspange würde die Verkehrsprobleme auf dem Theodor-Heuss-Ring allerdings nicht lösen – er befände sich auch zukünftig auf der gesamten Strecke am Rande der Stabilität. Der Bau einer Südspange würde zu mehr Verkehr auf dem Ostring führen. Entlastung könnte hier nur eine direkt an die Südspange anschließende Ostuferentlastungsstraße bringen, bei der sehr unsicher ist, ob sie jemals gebaut wird.

Der Ausbau der B 404 zur A 21 wird Mitte der 2020er Jahre bis Wellsee fertig sein, d.h. südlich an den nach Autobahn-Standards ausgebauten vierstreifigen B404-Abschnitt zwischen Neumeimersdorf und Kronsburg anschließen. Der Ausbau zieht Verkehr auf diese Stadteinfahrt, der von Süden kommt und insbesondere im östlichen Teil der Stadt oder der Region sein Ziel hat. Entsprechendes



gilt für den Verkehr in die andere Richtung. Das bedeutet, dass **auf der A21 mehr Verkehr sein wird als heute auf der B 404** auf gleicher Trasse. Zudem wird es mehr Verkehr auf den Zubringerstraßen geben, also insbesondere auf der B 76, der neuen Hamburger Straße (L318), dem Wellseedamm und dem Ostring.

Wie oben beschrieben ist die **Südspange nur eine von mehreren Varianten**, um die A21 an das Kieler Stadtgebiet anzubinden und wird neben weiteren Optionen von der DEGES im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ergebnisoffen geprüft. Da sich derzeit allerdings die öffentliche und die parteiinterne Debatte vor allem um das Pro und Contra einer möglichen Südspange drehen, liegt ein **Fokus in diesem Faktenpapier auf den Auswirkungen einer Südspange**, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssituation im Kieler Süden. Dabei stützt sich dieses Faktenpapier auf das Gutachten der Stadt Kiel aus dem Jahr 2016.² Es zeigt bereits einige grundlegende Effekte, auch wenn derzeit ein neues Gutachten erstellt wird. Die Verkehrsprognose aus diesem Gutachten ist für das Jahr 2025. Es vergleicht den zukünftigen Verkehr im Kieler Süden für den hypothetischen Fall, dass die Südspange dann fertig gebaut wäre, mit dem ohne Südspange nach Ausbau der A 21.

Hierbei gilt zu beachten, dass seit 2016 einige kommunalpolitischen Verkehrswende-Beschlüsse gefasst wurden, die das für 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen reduzieren könnten. So hat es sich die Stadt Kiel gemäß Masterplan Mobilität zum Ziel gesetzt, den Autoverkehr bis 2035 um 40 Prozent zu reduzieren (Masterplan Mobilität). Dies könnte sich insbesondere auf innerstädtische Verkehre auswirken und spiegelt sich in den bisherigen Verkehrsprognosen nicht wider. Es ist anzunehmen, dass sich die zukünftige Verkehrsbelastung für den Kieler Süden dadurch insgesamt geringer ist als bisher prognostiziert.

B 404 / A 21

Auf der B404 besteht heute zu den Stoßzeiten des Berufspendelverkehrs regelmäßig eine **Stausituation**, durch die neben den Pendler*innen aus dem Umland insbesondere die Anwohner*innen der Stadtteile Kronsburg, (Neu-)Meimersdorf und zum Teil Wellsee eingeschränkt werden. Es bilden sich Rückstaus in den Stadtteilen. Auch die Busse sind betroffen und können keine zügige, verlässliche Alternative bieten. Die Verkehrsbelastung liegt hier aktuell auf den Abschnitten zwischen Barkauer Kreuz und Anschlussstelle Neu-Meimersdorf bei **30.800-43.000 Kfz/24h** (teilweise zweistreifig und vierstreifig ohne Mittelstreifen und Standstreifen ausgebaut, die **Kapazität liegt bei 20.000 bis 30.000 Kfz/24h**. 2025 ist ein Verkehr von

55.000-69.000 Kfz/24h prognostiziert.

Damit wird sich die, insbesondere zu den Stoßzeiten des Berufspendelverkehrs bestehende, Stau-Situation in den nächsten Jahren weiter verschärfen, wenn nicht andere Maßnahmen außerhalb des Straßensystems (Stärkung ÖPNV, Fahrgemeinschaften, Radverkehr, Mobiles Arbeiten usw.) deutliche Wirkung zeigen.

Der **spätere Ausbau der B404 zur A 21** in den Abschnitten vom Barkauer Kreuz bis zur Anschlussstelle Neu-Meimersdorf (vierstreifig ausgebaut mit Mittelstreifen und Standstreifen, **Kapazität bis 70.000 Kfz/24h**) kann dann das prognostizierte Kfz-Verkehrsaufkommen reibungslos abwickeln, unabhängig von einer möglichen Südspange. Busse des ÖPNV und langsame Fahrzeuge aus den südlichen Stadtteilen können diese Trasse dann allerdings nicht mehr nutzen.

B 76 und Barkauer Kreuz

Das Barkauer Kreuz als Verbindung von B 76, B 404 und Alter Lübecker Chaussee sowie der Theodor-Heuss-Ring (B 76) sind bereits jetzt deutlich überlastet. Aufgrund ihrer Funktion im Straßennetz von Kiel ist die B 76 als „Stadtautobahn“ einer der **meistbefahrenen Straßenzüge Kiels** mit Verkehrsbelastungen von teilweise über 100.000 Kfz/24h. Die Kapazität einer vierstreifigen Straße mit Standstreifen liegt dabei nur bis 70.000 Kfz/24h.

Der Verkehr auf der B76 wird weiter zunehmen: Die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der B76 liegen ab 2025 im Bereich zwischen ca. 133.000 Kfz/24h (westlich des Barkauer Kreuzes) und östlich auf ca. 117.500 Kfz/24h.

Durch reine Ertüchtigungsmaßnahmen kann die Situation auf der B 76 nicht spürbar und nachhaltig verbessert werden, denn **ein sechsstreifiger Ausbau ist auf Grund der Umgebung/Lage größtenteils kaum möglich** und hätte einen sehr langen Realisierungshorizont.

Der Bau einer Südspange wirkt sich auf den prognostizierten Verkehr westlich des Barkauer Kreuzes nicht aus (prognostiziert sind 133.000 Kfz/24h wie im Fall ohne Südspange). Östlich des Barkauer Kreuzes liegt der prognostizierte Verkehr bei 97.800 Kfz/24h (**-17% im Vergleich zum prognostizierten Verkehr ohne Bau der Südspange**). Am Barkauer Kreuz gehen die Verkehrsbelastungen aufgrund der Entlastungswirkung der Südspange zurück im Vergleich zur Verkehrsprognose ohne Südspange, liegen aber dennoch höher als jetzt.

Insgesamt wäre der Theodor-Heuss-Ring in seinem

² https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/_dokumente_fuehrung_a21/a21_kiel_verkehrsuntersuchung.pdf

bestehenden Ausbauzustand auf der gesamten Länge auch nach dem Bau einer Südspange **einer reibungslosen Abwicklung des Verkehrsaufkommens nicht gewachsen**. Damit wird sich insbesondere die zu den Stoßzeiten des Berufspendelverkehrs bestehende Stau-Situation in den nächsten Jahren verschärfen, wenn nicht andere Maßnahmen außerhalb des Straßensystems (Stärkung ÖPNV, Radverkehr, Fahrgemeinschaften, mobiles Arbeiten usw.) deutliche Wirkung zeigen.

Ostring

Der Ostring hat in seinem Ausbauzustand in Gaarden und Ellerbek (vierstreifig, meist ohne Mittelstreifen, kein Standstreifen, zahlreiche Ampelkreuzungen) eine planerische Kapazität von deutlich unter 30.000 Kfz/24h. Er ist nach den aktuellen Verkehrszahlen mit 35.000 Kfz/24h südlich der Preetzer Straße bzw. 40.000 Kfz/24h nördlich der Preetzer Straße belastet. Insbesondere durch den starken LKW-Verkehr ist die Belastung für die Anwohner*innen hoch. Es gibt aufgrund der Bebauung und der weiteren Nutzungsinteressen (insb. Fuß- und Radverkehr) kein Ausbaupotential, nahe Ausweichrouten mit freien Kapazitäten bestehen nicht.

Für das Jahr 2025 wird ein um 2.000 bis 3.000 Kfz/24h gesteigertes Verkehrsaufkommen prognostiziert. Damit wird die insbesondere zu den Stoßzeiten des Berufspendelverkehrs **bestehende Stau-Situation in den nächsten Jahren weiter zunehmen**, wenn nicht andere Maßnahmen (Stärkung ÖPNV, Fahrgemeinschaften, Radverkehr, Mobiles Arbeiten usw.) deutliche Wirkung zeigen.

Beim Bau einer Südspange wird mit einer Steigerung des prognostizierten Verkehrsaufkommens von elf Prozent gerechnet. Das entspricht 5.800 Kfz/24 h mehr (Vergleich der Verkehrsprognose 2025 mit und ohne Südspange).

Eine umfängliche Entlastung des Ostrings könnte durch eine direkt an die Südspange anschließende Ostuferentlassungsstraße („Ostring 2“) erfolgen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist allerdings nicht davon auszugehen, dass die Ostuferentlassungsstraße in naher Zukunft eine realistische Aussicht auf Realisierung hat.

Wellseedamm

Der Wellseedamm ist heute eine zweistreifige Erschließungsstraße mit einigen Ampelkreuzungen, die im nördlichen Abschnitt mit 18.800 Kfz/24h belastet ist, im mittleren mit 13.000 Kfz/24h und im südlichen

mit 7.000 Kfz/24h.

Ab 2025 ist eine Steigerung auf 25.000 Kfz (Nord), 16.600 (Mitte) und 13.000 (Süd) prognostiziert. Zu Stoßzeiten kann es zur Überlastung der Ampelkreuzungen kommen. Ein Ausbaupotential besteht, eine Reduktion des Verkehrsaufkommens aus den Wohngebieten (Stärkung ÖPNV, Fahrgemeinschaften, Radverkehr, Mobiles Arbeiten usw.) hätte einen deutlichen Einfluss.

Eine Südspange hätte verlagernde Wirkung für den Verkehr auf dem Wellseedamm und würde die zukünftige Verkehrsqualität dort verbessern. Mit der Südspange läge der prognostizierte Verkehr bei 20.000 Kfz/24h (Nord), 12.400 Kfz/24h (Mitte) und 8.000 Kfz/24h (Süd). Die Prognose sieht im Saldo ein höheres Verkehrsaufkommen als heute. Die Realisierung der Südspange würde die Verkehrszunahme für das Jahr 2025 damit reduzieren aber nicht aufheben. Im Verkehrsgutachten der Stadt Kiel (2016) wird der vierstreifige Ausbau des Wellseedamms als eine mögliche Alternative zum Bau der Südspange betrachtet. In diesem Fall liegt der prognostizierte Verkehr bei 27.000 Kfz/24h (Nord), 22.00 Kfz/24h (Mitte) bzw. 22.000 Kfz/24h (Süd).

Alte Lübecker Chaussee

Auf der Alten Lübecker Chaussee besteht heute zu den Stoßzeiten des Berufspendelverkehrs regelmäßig eine **Stausituation**, durch die neben den Pendler*innen aus dem Umland insbesondere die Anwohner*innen der Stadtteile Wellsee, Kronsburg, (Neu-)Meimersdorf auf dem Weg in die Innenstadt sowie die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes eingeschränkt werden. Auch die Busse sind betroffen und können keine zügige, verlässliche Alternative bieten. Die Anwohner*innen der Straße sind stark belastet. Es gibt aufgrund der Bebauung und der weiteren Nutzungsinteressen (insbesondere Fuß- und Radverkehr) kein Ausbaupotential, nahe Ausweichrouten mit freien Kapazitäten bestehen nicht. Die Straße ist nach den aktuellen Verkehrszahlen mit 22.000 Kfz/24h belastet und hat in ihrem Ausbauzustand (drei- bis vierstreifig, kein Mittelstreifen, Ampelkreuzungen) eine deutlich geringere Kapazität. Ab 2025 ist eine Belastung von 26.500 Kfz/24h prognostiziert. Damit wird die insbesondere zu den Stoßzeiten des Berufspendelverkehrs bestehende Stau-Situation in den nächsten Jahren weiter zunehmen, wenn nicht andere Maßnahmen außerhalb des Straßenbausystems (Stärkung ÖPNV, Fahrgemeinschaften, Radverkehr, Mobiles Arbeiten usw.) deutliche Wirkung zeigen.

Durch den Bau einer Südspange erhöht sich der prognostizierte Verkehr um ca. 4.000 Kfz/24h im Vergleich zum prognostizierten Verkehr ohne Südspange.



Umweltauswirkungen

Auswirkungen einer möglichen Südspanne auf die Umwelt

Bei der Machbarkeitsstudie für ein Straßenbauprojekt werden die Auswirkungen möglicher Alternativen auf die Umwelt geprüft und verglichen. Dabei geht es um die Auswirkungen auf die lokale Tier- und Pflanzenwelt, auf Klima und Luft, Auswirkungen auf die Landschaft sowie auf den Menschen und Kulturgüter.

Im Gutachten der Stadt Kiel (2016) wurden die Umweltauswirkungen einer möglichen Südspanne untersucht. Der Bau einer Südspanne würde eine **Überplanung von hochwertigen Biotoptypen, großflächigen Kleingartenbereichen und hochwertigem Baumbestand** erfordern. Es würde zum Verlust von ruhigen Waldgebieten kommen (betroffen wären das Vieburger Gehölz sowie der Waldbestand nordöstlich Meimersdorfer Moor). Durch die Südspanne würde eine wichtige Biotopverbundachse zerschnitten: Der Bereich Vieburg – Kronsburg – Kuckucksberg bietet heute durch Kleingärten, alte Bäume und Gehölze **verschiedenste Lebensräume** für viele Tierarten. Die Südspanne würde damit auch einen **kulturhistorischen Grüngürtel queren** und unzerschnittene verkehrssarme Bereiche kreuzen mit **negativen Auswirkungen für Klima und Luft** in der Stadt. Die Südspanne würde zudem zu einer zusätzlichen **Verlärmung in bisher relativ ruhigen Bereichen** führen, beispielsweise im Waldgebiet Kronsburger Gehege, in den verbleibenden Kleingärten und im Vieburger Gehölz.

Der Bau einer Südspanne wird im Gutachten mit der Option verglichen, bestehende Straßen (insbesondere den Wellseedamm) zu ertüchtigen. Auch dies hätte negative Konsequenzen für die Umwelt. So würde durch den Ausbau des Wellseedamms etwa eine relativ große Überplanung von Niedermoorboden nötig. Zudem gäbe es zusätzliche Lärmbelastungen entlang des Wellseedamms, die es beim Bau der Südspanne nicht gibt. Im Vergleich weist die Südspanne allerdings für alle untersuchten Schutzgüter (Klima und Luft, Pflanzen und biologische Vielfalt, Tiere, Landschaft, Mensch sowie Kultur- und Sachgüter) eine **geringere Umweltverträglichkeit als diese Alternative** auf.

Umweltverträglichkeitsprüfung – formale Prüfung der Umweltbelange

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie findet zunächst nur eine grobe Voruntersuchung der Auswirkungen verschiedener Varianten auf die Umwelt statt. Bevor ein Straßenbauprojekt dann konkret realisiert wird, müssen die **genauen Umweltauswirkungen sehr umfänglich geprüft** werden. Wenn ein geplantes Projekt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, besteht die Pflicht zur **Umweltverträglichkeitsprüfung**. Hiervon ist bei einem großen Bauprojekt wie der Südspanne (oder einer anderen Variante zur Anbindung der A 21) auszugehen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein formelles Verfahren, bei dem sichergestellt wird, dass alle **umweltrechtlichen Normen im Planungsverfahren** eingehalten werden. Dazu gehört das Verschlechterungsverbot: Wenn Eingriffe in die Natur nicht vermieden werden können, müssen **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder Ersatzzahlungen** geleistet werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung bewertet dabei die Vorzugsvariante des Vorhabenträgers auch im **Vergleich mit den geprüften Alternativvarianten**. Das Ganze wird der Öffentlichkeit transparent gemacht: Beteiligt werden sowohl die Verbände als auch die generelle Öffentlichkeit.

Vereinfacht gesagt ist die Umweltverträglichkeitsprüfung **eine Hürde, die die Südspanne nehmen muss**. Daran führt kein Weg vorbei. Grundsätzlich kann die Umweltverträglichkeitsstudie auch ergeben, dass die Vorzugsvariante so erhebliche Umweltauswirkungen hat, dass sie nicht umsetzbar ist und somit eine Alternativvariante weiterverfolgt werden muss. Die deutsche Umweltverträglichkeitsprüfung gilt gemeinhin als sehr gründlich und umfänglich.

Quellen / weiterführende Links

- **Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Kiel**

https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/vep/index.php

- **Die Südspange im Bundesverkehrswegeplan**

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B202-G20-SH/B202-G20-SH.html>

- **Informationen des Landes Schleswig-Holstein zum Ausbau der B404 zur A21**

<https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/a21ausbau404.html>

- **Alle Informationen zur Machbarkeitsstudie der Stadt Kiel (2016)**

https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/fuehrung_der_a21.php

- **Erklärung Planungsstufen und Verfahren im Bundesfernstraßenbau**

https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/z_th9/tmblv/ou/planungsstufen.pdf

- **Erklärung Planfeststellungsverfahren**

https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/fehmarbelt/planfeststellungsverfahren_guterklaert.html

- **Beschluss Kieler Ratsversammlung zur Südspange 2017**

<https://ratsinfo.kiel.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=102049>

- **Kommunalwahlprogramm der Kieler SPD 2018**

[http://ki.beschluesse.spd-schleswig-holstein.de/wiki/Unser_Plan_f%C3%BCr_die_Mehrheit_in_Kiel_\(Version_Beschlussfassung\)](http://ki.beschluesse.spd-schleswig-holstein.de/wiki/Unser_Plan_f%C3%BCr_die_Mehrheit_in_Kiel_(Version_Beschlussfassung))

- **Kooperationsvereinbarung der Kieler Kreisverbände von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP Juli 2018**

<https://tram-kiel.de/wp-content/uploads/2018/07/2018-kooperationsvertrag.pdf>

- **Masterplan Mobilität der KielRegion**

https://www.kielregion.de/fileadmin/user_upload/kielregion/documents/masterplan-mobilitaet/1701011_MASTERPLAN_MOBILITAET_KielRegion_FINAL.pdf

- **Gemeinsames Positionspapier von BUND, NABU und VCD in Kiel zur Südspange**

<https://www.bund-kiel.de/fileadmin/kiel/GemeinsamesPositionspapierSuedspange.pdf>

