



Landeshauptstadt Kiel Postfach 1152 24099 Kiel

Amt

Umweltschutzamt

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord  
Hindenburgufer 247  
24106 Kiel

Datum: 19.02.2010  
Ihr Zeichen und Datum: P-143.3/52 - 21.12.2009  
Unser Zeichen: 18.22  
Ihr Ansprechpartner: Dr. Peter Jacobsen  
Telefon (0431) 901-3769  
Telefax (0431) 901-63780  
E-Mail: Peter.Jacobsen@kiel.de

Dienstgebäude: Holstenstraße 106-108  
Zimmer: 221  
Erreichbar mit Bus: alle Hauptlinien

**Planfeststellungsverfahren "Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, Oststrecke, zwischen Weiche Königsförde und Weiche Schwartembek": Behördenbeteiligung gemäß § 73 VwVfG**

Ihr Schreiben vom 21.12.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens der Landeshauptstadt Kiel sind zum Vorhaben die nachfolgend aufgeführten Anmerkungen zu machen. Um Ihnen direkte Rückfragen zum Inhalt unserer Stellungnahme zu ermöglichen, haben wir bei den einzelnen Themenblöcken die jeweiligen Ansprechpartner(innen) in den beteiligten Ämtern der Stadtverwaltung angegeben.

I.

Aus den Antragsunterlagen geht nicht hervor, ob sich aus dem Vorhaben künftig Restriktionen für die städtebauliche Planung in den Stadtteilen Wik und Holtenau ergeben können. Die künftigen Planungsoptionen der Landeshauptstadt Kiel sind direkt davon abhängig, welche künftigen Immissionsbelastungen für das Umfeld der Holtenauer Schleusenanlage zu erwarten sind.

Wie in unseren Stellungnahmen vom 20.03.2007, 23.03.2007 und 24.06.2008 zur Festlegung des Untersuchungsrahmens ausführlich erläutert, wird die "deutliche Zunahme des Schiffsverkehrs" auf dem NOK, die durch den Ausbau ermöglicht werden soll, auch immissionsseitige Auswirkungen im Bereich der Holtenauer Schleusen mit sich bringen. Um zu ermitteln, inwieweit heutige Nutzungen und künftige städtische Planungen durch die Gesamtmaßnahme der NOK-Erweiterung und durch ihre unmittelbaren Folgewirkungen betroffen sein bzw. eingeschränkt werden können, ist eine detaillierte Betrachtung erforderlich. Die besondere Situation im Schleusenbereich lässt sich nicht durch Analogieschlüsse aus Untersuchungen im weiteren Kanalverlauf abbilden.

Bereits heute ist durch den Schiffsverkehr und den Schleusenbetrieb eine erhebliche Vorbelastung im Umfeld der Schleusen gegeben, insbesondere im Stadtteil Holtenau mit seiner nahegelegenen Wohnbebauung. Ein der Stadt vorliegendes, aus Anlass der Bauleitplanung "Förde-Quartier Kiel-Holtenau" erstelltes Lärmgutachten belegt, dass infolge der Emissionen aus Schiffsverkehr und Schleusenbetrieb der Orientierungswert nach DIN 18005 im Bereich der künftigen Wohnbebauung nachts großflächig überschritten wird, und zwar trotz beträchtlicher Entfernung der Immissionsorte

von der Schleusenanlage. Es ist daher in Form einer Immissionsprognose für das Umfeld der Holtenauer Schleusen darzulegen, welcher Lärmzuwachs durch Schiffsverkehr aufgrund des Ausbaus künftig zu erwarten ist. Auswirkungen des NOK-Ausbaus auf die Liegezeit im Schleusenbereich sowie die absehbare Entwicklung der Schleusenkapazität sind einzubeziehen.

Analog zur Betrachtung der Lärmbelastung ist eine exemplarische, auf den gesamten NOK übertragbare Ermittlung der Auswirkungen des Schiffsverkehrs auf die Luftschadstoffbelastung aus unserer Sicht nicht ausreichend, da sie der besonderen Situation im Kieler Stadtgebiet nicht gerecht wird. Die Umgebung der Holtenauer Schleusen als offenkundig am höchsten vorbelasteter Bereich des Kanals ist im Rahmen einer Immissionsprognose zu betrachten. Die von LOHMEYER 2004 getroffenen Feststellungen, dass die Grenzwerte für NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert und PM<sub>10</sub>-Kurzzeitbelastung südlich der Schleuse nahezu erreicht werden und eine Überschreitung des Grenzwertes für die SO<sub>2</sub>-Kurzzeitbelastung nicht auszuschließen ist, sind anhand des künftigen Szenarios für den Schiffsverkehr und den Schleusenbetrieb zu überprüfen.

Wir hatten seinerzeit auch auf die problematische Beurteilung der Strahlungsbelastung durch Radaranlagen usw. im Gutachten WÖLFEL 2004 hingewiesen. Die Gutachter kamen damals zu dem Ergebnis, dass der dominierende Immissionsbeitrag von den leistungsstarken Radaranlagen der Seeschiffe herrührt und dass im "worst case" der Grenzwert der 26. BImSchV beiderseits bis zu einem Abstand von 50 m überschritten werden kann. Wir machen nochmals darauf aufmerksam, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV ausdrücklich nicht die gesundheitliche Unbedenklichkeit für Träger von elektronischen Implantaten (Herzschrittmacher u.ä.) gewährleisten. Auch unter diesem Aspekt sind die Auswirkungen einer ausbaubedingt erhöhten Schiffsfrequenz auf die angrenzenden Uferbereiche zu betrachten.

Neben diesen mehrfach von unserer Seite vorgetragenen Anforderungen möchten wir uns nachfolgend ausdrücklich auf diejenigen Anforderungen beziehen, die die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zum Abschluss des sogenannten "Scoping" formuliert hat und die dementsprechend durch den Vorhabenträger abzarbeiten waren.

Bei der "Festsetzung des Untersuchungsrahmens nach § 5 UVPG" wurde durch die Planfeststellungsbehörde mit Datum vom 13.05.2008 folgendes festgelegt:

#### **Schutzgut Mensch**

*Es ist ein Betriebsszenario/-konzept für die Schleusen Holtenau für 2015 und 2025 zu erstellen, um den Nachweis zu erbringen, dass die erwarteten Zuwächse der Schiffszahlen und -größen nicht zu einer nennenswerten Verlängerung der Liegezeiten vor und in den Schleusen und damit zu vermehrten Emissionsbelastungen im schleusen-nahen Bereich des NOK führen werden.*

*Insgesamt muss die UVS Aussagen dazu beinhalten, ob der erwartete und durch das Vorhaben hervorgerufene Zuwachs der Schiffszahlen und -größen nachteilige Auswirkungen auf die Umgebung haben kann. Hinsichtlich eventueller Radarbelastungen ist daher der Nachweis zu führen, dass die jeweils aktuellen Grenzwerte in Bezug auf den Mittelwert und den Spitzenwert eingehalten werden*

#### **Schutzgut Luft**

*Für den Bereich der Holtenauer Schleusen ist ein Betriebsszenario/-konzept für 2015 und 2025 vorzulegen, aus dem sich ergibt, ob die durch das Vorhaben erwarteten Zuwächse in Anzahl und Größe des Schiffsverkehrs zu einer Verlängerung der Liegezeiten in oder vor den Schleusen führen wird.*

*Unter Zugrundelegung der hierbei erzielten Ergebnisse sind Immissionsprognosen bezüglich Luftschadstoffen und Feinstaub sowohl exemplarisch für die „freie“ Kanalstrecke als ggf. auch für den Bereich der Schleusen für einen Prognosehorizont 2025 zu erstellen.*

*(...) Als maßgebliche Schadstoffkomponenten sind Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Feinstaub (PM10) und Benzol einzubeziehen.*

Hierzu machen wir folgende Anmerkungen:

Betriebskonzept:

Ein Betriebskonzept für den Bereich der Holtenauer Schleusen für die Jahre 2015 und 2025, aus dem sich ergibt, ob die durch das Vorhaben erwarteten Zuwächse in Anzahl und Größe des Schiffsverkehrs zu einer Verlängerung der Liegezeiten in oder vor den Schleusen führen wird, ist, soweit wir erkennen können, nicht Bestandteil der Antragsunterlagen.

Immissionsbelastungen Lärm / Luft:

Eine Auswertung des Betriebskonzepts, aus der sich ergibt, dass die erwarteten Zuwächse der Schiffszahlen und -größen nicht zu vermehrten Immissionsbelastungen im schleusennahen Bereich des NOK führen werden, ist, soweit wir erkennen können, ebenfalls nicht Bestandteil der Antragsunterlagen.

Radarstrahlung:

Die in der UVS getroffenen Aussagen zur Belastung des Kanalufers durch Radarstrahlung beziehen sich auf durchfahrende Schiffe auf freier Kanalstrecke. Diese Betrachtung ist jedoch nicht auf die Situation im Bereich der Holtenauer Schleusen zu übertragen.

Die 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) erläutert in ihrem § 1 (Anwendungsbereich), dass die Verordnung nicht die Wirkungen elektromagnetischer Felder auf elektrisch oder elektronisch betriebene Implantate berücksichtigt. Die fort festgelegten Grenzwerte sind daher – auch bei analoger Anwendung – u.E. nicht geeignet, für die Feststellung der Unbedenklichkeit einer öffentlichen Nutzung in Schleusennähe (z.B. auch für Herzschrittmacherträger) herangezogen zu werden. Angaben, wonach schädliche Auswirkungen durch Radarstrahlung im Bereich der Holtenauer Schleusen auch bei gestiegenem Verkehrsaufkommen ausgeschlossen werden können, sind ebenfalls nicht Bestandteil der Antragsunterlagen.

Eine entsprechende Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen ist aus unserer Sicht unerlässlich.

(Ansprechpartner: Herr Dr. Jacobsen, Umweltschutzamt, Tel. 901-3769)

II.

Seitens der unteren Naturschutzbehörde (UNB) bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den geplanten Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals.

Gemäß der Maßnahmenplanung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Blatt Nr. 8, Zeichnung Nr. 1110000123141) sind für den das Stadtgebiet Kiel betreffenden Abschnitt als Ausgleichsmaßnahmen die "Neuanlage von Waldflächen" und die "Entwicklung von Ruderalfluren verschiedener Ausprägung" geplant. Die Errichtung eines "Gehölzschutzaunes" und eines "Amphibien- und Gehölzschutzaunes" während der Bauphase dienen der Vermeidung von Beeinträchtigungen. Unverständlich bleibt, warum der an der westlichen Stadtgrenze in Nord-Süd-Richtung verlaufende Knick keinen Gehölzschutzaun erhält, zumal die Baustraße diesen Knick durchtrennt und gemäß der Planzeichnung unmittelbar an der Ostseite des Knicks entlang verläuft. Für den Knickdurchbruch auf einer Länge von ca. 40 lfm ist nicht angegeben, an welcher Stelle und in welchem Umfang Ersatz geschaffen werden bzw. ob die Knickdurchgängigkeit nach Beendigung der Bauphase wiederhergestellt werden soll.

Beide Punkte sind in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung des Landschaftspflegerischen Begleitplans aufzunehmen.

(Ansprechpartnerin: Frau Harmeling, Umweltschutzamt, UNB, Tel. 901-3769)

III.

Gegen den vorgestellten ersten Bauabschnitt der Ausbaustrecke, der in östlicher Richtung an der Weiche Schwartenbek bei km 92 endet, bestehen aus der fachlichen Sicht des Tiefbauamtes keine Bedenken.

Vorab weisen wir darauf hin, dass beim 2. Bauabschnitt des geplanten Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals eine Betroffenheit der Landeshauptstadt Kiel im Bereich der Levensauer Hochbrücken im Zuge der B 76 und der Eckernförder Straße vorliegt. Da in diesem Bereich insbesondere während der Bauzeit Berührungspunkte mit den städtischen Verkehrsanlagen zu vermuten sind, besteht hier ein Abstimmungsbedarf zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Kiel.

Wir gehen davon aus, dass nach Abschluss der Baumaßnahme der dann wiederhergestellte Betriebsweg am Südufer des Kanals wie bisher für Fußgänger und Radfahrer nutzbar ist.

(Ansprechpartnerin: Frau Schröder, Tiefbauamt, Tel. 901-2581)

IV.

Durch den Ausbau des NOK wird der Abschnitt westlich der Levensauer Hochbrücke verändert. Zur Weiterentwicklung des regionalen Reitwegenetzes im Bereich der Landeshauptstadt Kiel und der Umlandgemeinden besteht durch den Ausbau die Chance, auf der oberen zukünftigen Böschungskante einen Reitweg vorzusehen, der endlich eine Verbindung zwischen Kiel-Suchsdorf und Ottendorf herstellt. Wir schlagen vor, die Planung im Streckenabschnitt zwischen der Straße „Alte Chaussee“ (Höhe ehemaliges Restaurant *Margaretental*) und dem Bereich Ottendorf, Höhe Dorfschaft *Rögen*, unter dem Aspekt der Einrichtung eines Reitweges weiter zu betreiben.

Einerseits besteht dann die Möglichkeit, in Höhe der Dorfschaft Rögen wieder umzukehren, andererseits könnte langfristig eine Verbindung in Richtung Landwehr weiterentwickelt werden. Die Zuständigkeit der Stadt Kiel endet zwar mit der Gemeindegrenze, jedoch regen wir an, die Fortsetzung eines Reitweges in Richtung Westen umzusetzen.

Die Breite des Reitweges sollte möglichst 3,00 m betragen. Durch diese Breite wird eine spätere Unterhaltung und Pflege mit dem Einsatz landwirtschaftlicher Maschinen leistbar. Die Unterhaltung des Reitweges würde das WSA per Vertragsabschluss den Gemeinden übertragen.

(Ansprechpartner: Herr Peters, Grünflächenamt, Tel. 901-3820)

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

gez.  
Bernd Kernke