

Landes-
hauptstadt Kiel



Niederschriften der Sitzungen der Ratsversammlung ab1946

Stadtarchiv Kiel
Bestand Protokolle der Ratsversammlung
Signaturen: P II/64 fortlaufend

Hinweis: Die Qualität und Lesbarkeit des digitalen Dokuments ist abhängig von der Qualität der Vorlage. Bei einigen Protokollen muss daher mit Abstrichen bei der Lesbarkeit und der Durchsuchbarkeit des Dokuments gerechnet werden!

N I E D E R S C H R I F T

Teil III

über die Sitzung der Ratsversammlung

am 21. Juli 1977

Rathaus, Ratssaal

Öffentliche Sitzung

Beginn: 9.06 Uhr

Ende: 18.30 Uhr

Sitzungsunterbrechungen: 9.18 - 9.30 Uhr - Sitzungsunterbrechung -
10.54 - 11.12 Uhr - Pause -
13.45 - 14.30 Uhr - Pause -
15.06 - 15.12 Uhr - Pause -
16.48 - 17.09 Uhr - Sitzungsunterbrechung -

Anwesend:

Stadtpräsident Sauerbaum

Stadträte: Diekelmann, Hagelstein, Hochheim,
Johanning, Kuster, Möller, Müller, Rösser,
Wurbs, Zimmer

Ratsherren: Balzersen, Bergien, Engelmann, Gallinat,
Günther, Hänslar, Heilig, Dr. Hermann,
Frau Hofer, Ipsen, Jungjohann, Kähler,
Küster, Frau Lange, Lange, Leest, Leps,
Lippe, Lüth, Nykamp, Petersen, Plath,
Rapsch, Dr. Reimers, Reyer, Schmidt-
Brodersen, Schöning, Schunck, Schulz, Frau
Sievers, Spickhoff, Stegemann, Stein,
Steinert, Steputat, Tschorn, Frau Witt

Anwesende haupt-
amtliche Magistratsmitglieder: Oberbürgermeister Bantzer,
Bürgermeister Barow, Stadtbaurat Bartels,
Stadtschulrat Dr. Lohmann, Stadtrat Lütgens,
Stadtrat Dr. Moll, Stadtrat Quade

Es fehlen
entschuldigt: Stadtrat Ohmsen

Außerdem sind
anwesend: Mitglieder der Ortsbeiräte und Amtsleiter

Vorsitzender: Stadtpräsident Sauerbaum

Schriftführer: Ratsherrin Lange/Ratsherrin Hofer

Die Niederschrift
wurde gefertigt von: Stadtoberinspektorin Martin

- Die Sitzungseinladung mit den Beratungsunterlagen ist Bestandteil dieser Niederschrift -

1) Genehmigung der Tagesordnung

Stadtpräsident S a u e r b a u m gibt die Tagesordnung und die bisher vorliegenden Änderungen bekannt.

Mit einer Nachtragstagesordnung wurden nachgereicht:

Zu Punkt 3) - Bürgerfragestunde

- a) Eine Anfrage betr. Einwände gegen den Bebauungsplan Nr. 578
Fragesteller: Herr P.-Lindenthal
- b) Eine Anfrage betr. Jugendarbeitslosigkeit
Fragesteller: Herr Pomrehn

Zu Punkt 6) - Kleine Anfragen

- b) Eine Anfrage betr. Müllverbrennungsanlage
Fragesteller: Ratsherr Lange
- c) Eine Anfrage betr. Anmeldung von Schülern des Umlandes für die Kieler Gymnasien
Fragesteller: Ratsherr Balzersen
- d) Eine Anfrage betr. Errichtung von vier mobilen Klassen an der Toni-Jensen-Realschule
Fragesteller: Ratsherr Hänslar

Zu Punkt 8) - Untersuchungen zum Generalverkehrsplan für den Verdichtungsraum Kiel

- ein Abänderungsantrag der CDU-Fraktion -

Dieser Antrag wurde durch einen neuen Abänderungsantrag, der am Tage der Sitzung auf den Tisch gelegt wurde, ersetzt.

Zu Punkt 49) - Eine Vorlage betr. den Bebauungsplan Nr. 561 für das Baugebiet nördlich Gablenzstraße - zwischen Sophienblatt - mit Bundesbahngelände

Zu Punkt 50) - Ein Antrag der SPD-Fraktion betr. Umbesetzung im Ausschuß für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte

- Bei diesen beiden Anträgen zu 49) und 50) handelt es sich um Dringlichkeitsanträge für die eine einfache Mehrheit erforderlich ist. Die Dringlichkeit wurde anerkannt -

Auf den Tisch gelegt wurden:

- Zu Punkt 5) - Geschäftliche Mitteilungen des Magistrats und des Oberbürgermeisters
- Eine Geschäftliche Mitteilung betr. Bezeichnung "Landeshauptstadt Kiel" -
- Zu Punkt 8) - Untersuchungen zum Generalverkehrsplan für den Verdichtungsraum Kiel
- a) Eine neue Drucksache 229
 - b) Ein Abänderungsantrag der CDU-Fraktion, der jedoch einen Alternativantrag darstellt
 - c) Ein Änderungsantrag der SPD-Fraktion zur Drucksache 229
- Zu Punkt 18) - Errichtung einer Mehrzweckhalle für das Bildungszentrum Elmschenhagen
- Eine Ergänzungsvorlage -
- Zu Punkt 23) - Richtlinien für die Gewährung von Arbeitgeberzuschüssen zur Wohnraumbeschaffung
- Ein Ergänzungsantrag -
- Zu Punkt 27) - Beabsichtigte Grenzänderung Strande/Kiel
- Ein neuer Antrag -
- Zu Punkt 38) - Sanierungsgebiet Kiel-Gaarden
- Ein neuer Antrag -
- Zu Punkt 51) - Messungen im Einzugsbereich der Müllverbrennungsanlage
- Ein Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion, für dessen Anerkennung eine 2/3-Mehrheit erforderlich ist. Die Dringlichkeit wurde anerkannt -

Zur nichtöffentlichen Sitzung:

- Zu Punkt 1) - Ein neuer Antrag
- Zu Punkt 2) - Grundstücksangelegenheit
- Ein Dringlichkeitsantrag, für den eine 2/3-Mehrheit erforderlich ist. Die Dringlichkeit wurde ebenfalls anerkannt -

Abgesetzt wurden in der gestrigen Magistratssitzung:

Der Punkt 15) betr. Konzentration der Hauptschulen Wellingdorf

Der Punkt 16) betr. Errichtung einer Schule für geistig Behinderte auf dem Ostufer

Der Punkt 34) betr. Verfahren der Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung

Der Punkt 36) betr. Umlegungsverfahren Nr. 14 - Schilkseer Straße/Kurallee

Der Punkt 37) betr. Umlegungsverfahren Nr. 17 - Klosterkirchhof/Haßstraße

Stadtrat H o c h h e i m beantragt, daß auch der Bebauungsplan Nr. 563 für das Baugebiet östlich der Kaistraße zwischen Stresemannplatz und Sartori-Kai (Entwurfsbeschluß) in der heutigen Sitzung mit beraten wird.

Stadtrat M ö l l e r führt aus, daß in der gestrigen Magistratssitzung, nachdem diese Angelegenheit bereits sehr lange in den Ausschüssen und auch im Magistrat beraten wurde, neue Gesichtspunkte aufgetaucht sind, wie z.B. die Tiefgarage. Hiermit habe sich der Bauausschuß noch nicht befaßt. Er spricht sich daher dafür aus, daß sich zunächst noch einmal Bauausschuß und Wirtschaftsausschuß mit dieser Frage befassen. Da die SPD-Fraktion die Dringlichkeit dieses Antrages nicht sehe, könne sie nicht zustimmen.

Stadtrat D r. M o l l erwidert, daß diese Angelegenheit nun schon etwa ein Jahr diskutiert werde. Die Frage der Tiefgarage sei in diesem Zusammenhang unerheblich. Im Interesse eines raschen Baues des Hafenschuppens sollte heute endlich die Entscheidung getroffen werden.

Stadtrat M ö l l e r ist der Meinung, daß früher darüber hätte informiert werden müssen, daß sich die Stadt an den Baukosten beteiligt und eine Tiefgarage geplant ist. Man könne jetzt nicht erwarten, daß seine Fraktion der Dringlichkeit zustimmt. Er bittet um eine kurze Sitzungsunterbrechung.

Stadtrat D i e k e l m a n n bittet, der Dringlichkeit zuzustimmen. Die Tiefgarage sei nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Im übrigen entspreche die Zusammensetzung des Magistrats nicht den Mehrheitsverhältnissen der Ratsversammlung, daher sei es die einzige Möglichkeit, Dinge, die vom Magistrat beschlossen sind, an die Ratsversammlung zu ziehen.

Danach wird die Sitzung von 9.18 Uhr bis 9.30 Uhr unterbrochen.

Nach der Sitzungsunterbrechung wird über die Dringlichkeit abgestimmt. Die 2/3-Mehrheit wird erreicht. Damit wird dieser Antrag als Punkt 52) behandelt.

Weitere Änderungsanträge werden nicht gestellt.
Damit ist die Tagesordnung in dieser Form genehmigt.

Stadtpräsident S a u e r b a u m bittet sodann damit einverstanden zu sein, daß bei der Beratung des Generalverkehrsplanes und der Verleihung des Preises zur Förderung der Wissenschaft aus Vereinfachungsgründen für das Protokoll der Sitzungsablauf auf Tonband aufgenommen wird.

Widerspruch dagegen wird nicht erhoben.

Danach weist Stadtpräsident S a u e r b a u m darauf hin, daß das Tonband sofort nach Fertigstellung des Protokolls gelöscht wird.

Anmerkung:

Während der Sitzung ist festgelegt worden, daß einige Punkte abweichend von der Tagesordnung zur Beratung vorgezogen wurden. Im Protokoll werden sie aber in der Reihenfolge der Tagesordnung aufgeführt.

2) Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am 16. Juni 1977

Die Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am 16. Juni 1977 hat im Büro des Stadtpräsidenten ausgelegen.

Widerspruch wurde nicht erhoben.

Damit ist die Niederschrift genehmigt.

3) Bürgerfragestunde

a) Einwände gegen den Bebauungsplan Nr. 578

Hierzu liegt folgende Anfrage von Herrn P.-Lindenthal vor:

1. Wie will die Stadt die Einwände der Bürger (z.Z. etwa 200 bekannt) berücksichtigen?
2. Ist die Stadt bereit, den Rand der neuen Siedlung 40 - 50 m vom jetzt bestehenden Wanderweg zurückzulegen, damit das Landschaftsbild nicht zerstört wird?
3. Welche Garantien werden gegeben, daß die Proteste der Bürger berücksichtigt werden bzw. sie nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden?

4. Wird die Ratsversammlung Korrekturvorschläge für den Bebauungsplan unterstützen, die sowohl eine Verbesserung der Beziehung zwischen Siedlung und Landschaft, wie auch für die Siedlungen selbst bedeuten?"

Nachdem Herr P. - L i n d e n t h a l seine Anfrage verlesen und begründet hat, beantwortet Stadtbaurat B a r t e l s diese im Namen des Magistrats wie in Anlage 1 zu dieser Niederschrift wiedergegeben.

- Kenntnis genommen -

b) Jugendarbeitslosigkeit

Hierzu liegt folgende Anfrage von Herrn Pomrehn vor:

"Welche Schritte hat die Stadt Kiel unternommen, um die seit dem 10. März bekannten Forderungen des Kieler Jugendringes gegen die Jugendarbeitslosigkeit und zur Verbesserung der Lage der arbeitslosen Jugendlichen zu verwirklichen; und wird mit der Tarifierhöhung bei der KVAG die Lage arbeitsloser Jugendlicher besonders berücksichtigt, indem sie in Zukunft kostenlos Straßenbahnen, Busse und Förderschiffe benutzen können?"

Nachdem Herr P o m r e h n seine Anfrage verlesen und begründet hat, überreicht er dem Stadtpräsidenten eine Unterschriftensammlung des Kieler Jugendringes.

Anschließend beantwortet Stadtschulrat D r. L o h m a n n die Anfrage im Namen des Magistrats wie in Anlage 2 zu dieser Niederschrift wiedergegeben.

- Kenntnis genommen -

4) Geschäftliche Mitteilungen des Stadtpräsidenten

- Es liegen keine Geschäftlichen Mitteilungen vor -

5) Geschäftliche Mitteilungen des Magistrats und des Oberbürgermeisters

Hierzu liegt folgende Kleine Anfrage von Ratsherr L a n g e (SPD) vor:

a) Bezeichnung "Landeshauptstadt Kiel"

- Kenntnis genommen; ein Abdruck dieser allen Mitgliedern der Ratsversammlung schriftlich vorliegenden Geschäftlichen Mitteilung des Hauptamtes ist in den dieser Niederschrift vorgehefteten Sitzungsunterlagen enthalten -

6) Kleine Anfragen - Fragestunde -

a) Mangelhafte Versorgung der Wohnanlage Mühlenweg/Dehnkestraße der KWG mit Einrichtungen der sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur

- Drs. 234 -

Hierzu liegt folgende Kleine Anfrage von Ratsherrn **L i p p e** (SPD) vor:

- "1. Sind dem Magistrat Klagen über die mangelhafte Versorgung der Wohnanlage Mühlenweg/Dehnkestraße der Kieler Wohnungsbaugesellschaft mit Einrichtungen der sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur bekannt?
2. Welche Schritte hat der Magistrat und/oder der Träger der Wohnanlage unternommen, um
 - a) die Anbindung der Wohnanlage an das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel,
 - b) die ärztliche und pflegerische Versorgung der überwiegend älteren Bewohner der Anlage,
 - c) die Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des täglichen Bedarfs zu verbessern?
3. Welche Möglichkeiten für weitere Verbesserungen auf den genannten Gebieten gibt es?"

Nachdem Ratsherr **L i p p e** die Anfrage verlesen und begründet hat, beantwortet Oberbürgermeister **B a n t z e r** diese im Namen des Magistrats wie in Anlage 3 zu dieser Niederschrift wiedergegeben.

- Kenntnis genommen -

b) Müllverbrennungsanlage

- Drs. 274 -

Hierzu liegt folgende Kleine Anfrage von Ratsherrn **L a n g e** (SPD) vor:

1. Treffen Presseberichte zu, denen zufolge während der Reparatur des Schornsteins der Müllverbrennungsanlage (MVA) in der Umgebung der Anlage erhebliche Ablagerungen eines "metallisch-glänzenden Belages" und "Verbrennungserscheinungen" an Pflanzen auftraten?
2. a) Wenn ja, um welche Substanzen handelt es sich?
b) Können schädliche Nebenwirkungen hervorgerufen werden?
3. Worauf sind die beschriebenen Erscheinungen zurückzuführen?
4. An wie vielen Tagen innerhalb der letzten sechs Monate sind die zulässigen Höchstwerte für Emissionen, insbesondere an Salzsäure, am Schornsteinausgang überschritten worden?
5. a) Trifft es zu, daß während der gesamten Dauer der Reparatur des Schornsteins das Abgas ohne Durchlaufen der Rauchgaswäsche abgegeben wird?
b) Wenn ja, welche Emissionswerte ergeben sich dadurch?
6. Ist der Magistrat bereit, sich für eine vorübergehende Stilllegung der MVA einzusetzen, falls und solange eine Wiederholung der unzulässigen Emissionen nicht ausgeschlossen werden kann?"

Nachdem Ratsherr L a n g e die Anfrage verlesen und begründet hat, beantwortet Stadtrat K u s t e r diese im Namen des Magistrats wie in Anlage 4 zu dieser Niederschrift wiedergegeben.

Anschließend beantragt Ratsherr P e t e r s e n namens der F.D.P.-Fraktion Aussprache. In seinen Ausführungen geht er darauf ein, daß nicht zum ersten Mal Probleme mit der Müllverbrennungsanlage auftreten. Wie aus der Antwort zu Ziffer 4 hervorgeht, werden die zulässigen Emissionswerte an durchschnittlich drei Tagen in der Woche überschritten. Daher geht er davon aus, daß die Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes nicht eingehalten werden. Der Umweltausschuß wird sich in seiner morgigen Sitzung mit diesem Problem eingehend befassen. Die Immissionswerte werden weder vom Technischen Überwachungsverein noch von anderer Stelle gemessen. Hier sollte das städtische Labor in die Lage versetzt werden, diese Messungen vorzunehmen. Sollte die F.D.P.-Fraktion feststellen, daß die gesetzlichen Bestimmungen nicht eingehalten werden und in unmittelbarer Umgebung der Anlage Gefahr für Menschen und Umwelt besteht, so müßte der Betrieb so lange stillgelegt werden, bis eine Garantie dafür gegeben werden kann, daß eine Benutzung ohne Gefährdung möglich ist.

Ratsherrin **W i t t** bezweifelt die Angaben der Antwort zu Ziffer 4. Sie möchte wissen, auf welche weiteren Schwermetalle die Gase untersucht wurden.

Ratsherr **L i p p e** meint, daß seine Vorrednerin offensichtlich die Begriffe Emission und Immission verwechselt. Bei Ziffer 4 gehe es bei den Wertangaben um die Immission, in Ziffer 5 ist nach den Emissionswerten gefragt. Obwohl die Antwort gut informiert und manches aufgeklärt hat, bleibt für ihn noch die Frage offen, von wem, wie oft, an welchen Stellen und mit welcher Regelmäßigkeit die Immissionswerte gemessen werden. Vor einigen Monaten wurde im zuständigen Ausschuß erklärt, daß keine regelmäßigen Messungen durchgeführt werden. Da die Emissionswerte teilweise erheblich überschritten werden, reicht es s.E. nicht aus, den Bürgern zu sagen, daß sie unbedenklich sind und kaum Beeinträchtigungen auftreten können. Dieser Punkt müsse noch geklärt werden. Entweder ist die entsprechende Auflage des Gewerbeaufsichtsamtes unsinnig und sollte korrigiert werden, oder aber die Anlage muß auf Dauer innerhalb der Höchstwertgrenzen bleiben. Wenn diese Aufklärung nicht gegeben werden kann, muß überlegt werden, welche Konsequenzen zu ziehen sind.

Stadtrat **K u s t e r** beginnt mit dem Hinweis, daß sich der Aufsichtsrat der Müllverbrennung Kiel GmbH aus verantwortungsbewußten Vertretern aller Parteien zusammensetzt. Mit dem Mißtrauen gegen die Arbeit habe Ratsherr Petersen auch seinem eigenen Parteimitglied im Aufsichtsrat das Mißtrauen ausgesprochen. Die Anlage werde genauestens beobachtet. Sodann zählt er die Schadstoffe auf, bei denen die Werte überschritten wurden. Die wurden dem Gewerbeaufsichtsamt und dem Umwelt-Bundesamt mitgeteilt. Beide Institutionen haben jedoch keine Einwände erhoben. In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, daß sich die Informationen über die Anlage etwas schwierig gestaltet, da in der Presse häufig etwas anders wiedergegeben wird, als es vorgetragen wurde. Kontinuierliche Messungen der Immissionen können zur Zeit noch nicht vorgenommen werden, da es keine entsprechenden Geräte gibt. es werden vom städtischen Labor Messungen durchgeführt, deren Ergebnisse in Zukunft bekannt gegeben werden.

Ratsherr **P e t e r s e n** fragt zu Ziffer 2, wie hoch der Schaden der Kleingärtner sei und ob die Stadt versuchen wird, die Forderung von dem Unternehmen, das dem Abbruch vorgenommen hat, einzuklagen.

Stadtrat **K u s t e r** antwortet, es sei von einigen tausend Mark die Rede. Die Schäden werden von der Baufirma übernommen. Die Höhe der Schäden wird vom Amt für Land- und Wasserwirtschaft festgestellt.

- Kenntnis genommen -

c) Anmeldungen von Schülern des Umlandes für die Kieler Gymnasien

- Drs. 276 -

Hierzu liegt folgende Kleine Anfrage von Rats Herrn
B a l z e r s e n (SPD) vor:

- "1. Wieviel Anmeldungen für das Schuljahr 1977/78 an den Gymnasien Kiels sind aus dem Kieler Umland erfolgt? In welchen Bereichen des Kieler Umlandes liegt das Schwergewicht der Anmeldungen?
2. Welche Mehrkosten entstehen durch diese zusätzlichen Schüler für die Stadt Kiel?
3. Was gedenkt der Magistrat zu tun, um diese zusätzlichen Belastungen in Zukunft von der Stadt Kiel abzuwenden?"

Nachdem Rats Herr B a l z e r s e n seine Kleine Anfrage verlesen und begründet hat beantwortet Stadtschulrat Dr. L o h m a n n diese im Namen des Magistrats wie in Anlage 5 zu dieser Niederschrift wiedergegeben.

- Kenntnis genommen -

d) Errichtung von vier mobilen Klassen an der Toni-Jensen-Realschule

- Drs. 277 -

Hierzu liegt folgende Kleine Anfrage von Rats Herrn
H ä n s l e r (SPD) vor:

- "1. Wann wurde der Antrag auf bauaufsichtliche Genehmigung für die Verlegung von vier mobilen Klassen zur Toni-Jensen-Realschule nach Neumühlen-Dietrichsdorf gestellt?
2. Wann wurde dieser Antrag genehmigt?
3. Wann erfolgt die Mittelfreigabe?
4. Wann wurde der Auftrag an die bauausführende Firma erteilt?
5. Sind die mobilen Klassen zum Schuljahresbeginn bezugsfertig?"

Rats Herr H ä n s l e r verliest und begründet die Kleine Anfrage.

Bevor Stadtschulrat D r. L o h m a n n die Anfrage im Namen des Magistrats wie in Anlage 6 zu dieser Niederschrift wiedergegeben beantwortet weist er darauf hin, daß seines Wissens keine unterschiedlichen Antworten gegeben worden seien. Es sei allerdings erst seit kurzer Zeit bekannt, daß die Klassen nicht mehr bis zum Schuljahresbeginn bezugsfertig werden.

In einer Zusatzfrage möchte Ratsherr H ä n s l e r wissen, wie die Pause von fünf Monaten bei der Bearbeitung zu erklären ist.

Stadtschulrat D r. L o h m a n n kann diese Frage nur teilweise beantworten. Die bauaufsichtliche Genehmigung wurde am 14. Juli 1977 erteilt. Die ausführende Firma war jedoch nicht bereit, am vorgesehenen Termin die Arbeiten zu beginnen.

Stadtbaurat B a r t e l s ergänzt, daß die Bauzeit nach dem Angebot fünf Monate betragen sollte. Sie konnte durch Verhandlungen des Hochbauamtes auf drei Monate gesenkt werden. Für die Bearbeitung des Baugesuches waren aus personellen Gründen etwa 10 Wochen nötig.

Ratsherr H ä n s l e r wiederholt seine Frage, weshalb von der Mittelfreigabe bis zur Baugenehmigung fünf Monate nichts geschehen sei.

Stadtbaurat B a r t e l s antwortet, daß er bereits auf die Probleme der Termine hingewiesen habe. Mit der Mittelfreigabe lag jedoch noch kein Baugesuch vor. Aus personellen Gründen konnte das Baugesuch nicht innerhalb von sieben oder acht Wochen bearbeitet werden.

- Kenntnis genommen -

7) Große Anfragen - Fragestunde -

- Es liegen keine Großen Anfragen vor -

8) Betreff: Untersuchungen zum Generalverkehrsplan
für den Verdichtungsraum Kiel

Neue
- Drs. 229 -

Als Beratungsunterlagen liegen zu diesem Tagesordnungspunkt vor:

- a) Die neue Drucksache 229 vom 20.7.1977
- b) Ein Antrag der SPD-Fraktion vom 18.7.1977
- c) Ein Abänderungsantrag der CDU-Fraktion vom 18.7.1977

- Bei diesem Antrag handelt es sich aber nicht um einen Abänderungsantrag, sondern um einen Alternativantrag -

Der Text der Anträge zu a) bis c) ist in den dieser Niederschrift vorgehefteten Sitzungsunterlagen enthalten.

Stadtbaurat B a r t e l s führt aus, daß jahrelang Entscheidungen und Maßnahmen vertagt und teilweise Investitionen nicht getätigt werden konnten, weil als Entscheidungsgrundlage der Generalverkehrsplan (GVP) fehlte. Nach fünfjähriger Erarbeitungszeit und einjähriger Beratung in den verschiedensten Gruppen und Gremien sollen nun die Empfehlungen der Gutachter zum GVP verabschiedet werden. Nach langer Ungewißheit erhalten damit städtische Ämter, KVAG, Bundes- und Landesbehörden, Körperschaften verschiedener Art, Industrieunternehmen und viele andere endlich klare Unterlagen für ihre Dispositionen. Viele Bereiche des GVP werden aber sicherlich noch weiter durchgearbeitet werden müssen. Vor einem Jahr wurde der Bauausschuß beauftragt, sich mit dem Material der Gutachter auseinanderzusetzen. In acht Sondersitzungen hat der Bauausschuß schrittweise die heute vorgelegte Empfehlung erarbeitet. Sprecher möchte an dieser Stelle den Mitgliedern und dem Vorsitzenden des Bauausschusses für die sachliche Arbeit an diesem wichtigen und umfangreichen Werk danken. Wenn die Vorlage heute auch nicht, wie dies beabsichtigt war, mit dem Kopf des Bauausschusses eingebracht werden konnte, so handelt es sich doch - bis auf eine Ausnahme - um das Ergebnis der Ausschlußberatungen. Diese Ausnahme ist darauf zurückzuführen, daß der Bauausschuß entgegen dem Vorschlag des Gutachters in seiner Sitzung am 24.2.1977 beschlossen hat, die Verbindung vom Knoten Karlsburg zum Ostufer als Verlängerung der B 4 in Richtung Kuckucksberg unter Nachordnung der Verbindung mit dem Ostring in den GVP aufzunehmen. Durch die spätere Entscheidung des Bauausschusses, den Abschnitt der Westuferautobahn südlich der BAB 215 nur "freizuhalten", müßte auch die Verbindung Knotenpunkt Karlsberg - Kuckucksberg wieder, wie vom Gutachter vorgeschlagen, analog zur Ostuferautobahn als Freihaltetrasse ausgewiesen werden. Deshalb ist dieser Beschluß des Bauausschusses nicht mehr in den Antrag aufgenommen worden.

Neben dem Bauausschuß hat sich der Lenkungsausschuß öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in mehreren Sitzungen mit dem Teilgebiet ÖPNV befaßt. Zusammen mit den Aufsichtsräten von VVK und KVAG haben die Mitglieder beider Ausschüsse eine Studienreise nach Braunschweig (Straßenbahnstadt) und Aachen (Busstadt) unternommen, die sicherlich wertvolle Entscheidungshilfen erbracht hat. Im offiziellen Verfahren wurden 23 Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert und 17 weitere Institutionen um Kenntnisnahme gebeten. Von den 12 Trägern öffentlicher Belange, die eine Stellungnahme abgegeben haben, ist besonders die der KVAG hervorzuheben, die sehr ausführlich und profund ist. Der Verband Kieler Umland, der sich nicht nur mit dem Stadtgebiet, sondern mit dem gesamten Verflechtungsgebiet zu befassen hatte, hält den Ausführungsverschlagn der Gutachter für den Individualverkehr für überzeugend. Dabei gibt er allen Maßnahmen Vorrang, die schnell und kostengünstig den Hauptverkehrsengpaß zwischen Ost- und Westufer entlasten. Ferner haben für den Verband der Weiterbau der Westautobahn und die Fertigstellung der A 210 zwischen Kiel und Rendsburg regionale und überregionale Bedeutung. Daneben war auch die Öffentlichkeit zu informieren. Durch den Zeitdruck und die unzureichende personelle und finanzielle Ausstattung des Tiefbauamtes war es leider nicht möglich, eine übersichtliche Broschüre für jedermann herauszubringen. Aus den gleichen Gründen mußte auch auf eine

Wanderausstellung verzichtet werden. So blieben nur der Vortrag und die Diskussion.

Da man davon ausging, daß die Fraktionen, Parteien, Ortsbeiräte, Fachverbände etc. hierzu ohnehin einladen würden, hat das Tiefbauamt auf eigene Veranstaltungen verzichtet und die der Organisationen nach besten Kräften bestritten. Insgesamt waren es rund 80 Veranstaltungen. Sprecher möchte dem Leiter des Tiefbauamtes und seinen Mitarbeitern nicht nur für die Arbeit innerhalb der Verwaltung, sondern auch für diese intensive Arbeit in der Öffentlichkeit danken. In der öffentlichen Diskussion wurden die Betroffenen mit vielen Fragen konfrontiert, darunter war auch die Frage nach dem Sinn und Zweck eines Generalverkehrsplanes zu einem so späten Zeitpunkt. Derartige Zweifel werden auch weiterhin auftreten. Deshalb möchte Sprecher stichwortartig einiges entgegensetzen.

1. Die in Kiel seit Jahren offene Frage nach der Zukunft der Straßenbahn, nach der Verknüpfung der überörtlichen Straßen, nach der Regenerierung der Innenstadt verlangen eine integrierte und langfristig ausgerichtete Konzeption.
2. Auch bei stagnierender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung werden sich Veränderungen vollziehen, die verkehrserzeugend sind (räumliche Ausdehnung und Ausdünnung der Wohnplätze in der Fläche, steigender Motorisierungsgrad).
3. Die anlaufende Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen bietet die zunächst letzte Chance, über ein eigenes Konzept Einfluß auf Bundesmaßnahmen im Kieler Raum zu nehmen.
4. Die Erfahrung negativer Auswirkungen der Motorisierung und das damit in Verbindung stehende verfeinerte Umweltbewußtsein sind nicht ohne Einfluß auf die Stadtentwicklungspolitik insgesamt und auf die Entwicklungsziele für den Verkehr geblieben. Selbst wenn ein GVP vorhanden gewesen wäre, hätte er durch eine Fortschreibung angepaßt werden müssen.

Die Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität ist inzwischen ein dominierendes Ziel fast aller deutschen Städte geworden. Für die Verkehrsplanung heißt das Minderung des Individualverkehrs auf das erforderliche Minimum dort, wo er mit anderen Funktionen kollidiert. Dies ist insbesondere dort notwendig, wo konzentriert Menschen wohnen oder sich bewegen. Die Beeinflussungsmöglichkeiten durch eine andere Verteilung der Wohn- und Arbeitsgebiete sind in Zukunft nach Abklingen des Wachstums nur noch begrenzt gegeben. Auch eine Umlegung eines Teiles des Individualverkehrs auf den ÖPNV läßt in Kiel, einer Stadt ohne U- und S-Bahn, keinen sehr breiten Spielraum. Der vorhandene Spielraum scheint Sprecher im GVP ausgenutzt zu sein. So kommen der Verkehrsverlagerung und der Verkehrsberuhigung besondere Bedeutung zu. Keine der Strategien ist jedoch allein anwendbar. Sie müssen in ein allgemeines Konzept gebracht werden, was bei den Empfehlungen der Gutachter der Fall ist. Dies ist typisch für

integrierte Generalverkehrsplanung. In der Öffentlichkeit und auch zwischen den Fraktionen, dem Ausschuß und der Verwaltung sind Teile des Konzeptes kontrovers diskutiert worden. So z.B. der Bau der Max-Planck-Straße, der Verzicht auf die Stadtautobahn durch Mettenhof, die Alternativen der Westuferautobahn und die Sperrung von Innenstadtstraßen. Derartige Fragen zwingen den einzelnen, Farbe zu bekennen, ob er Verkehrsplanung primär als technisches Konzept zur Bewältigung bestimmter Verkehrsmengen auffaßt, oder ob er sie zugleich als ein Instrument zur Sicherung der Wohn- und Lebensqualität einer Stadt interpretiert.

Sprecher verzichtet darauf, das Konzept vorzustellen, da es nach einem Jahr der Beratung hinreichend bekannt ist. Daher möchte er nur einige erläuternde und zusätzliche Äußerungen machen. Über die Zukunft des ÖPNV herrscht spätestens nach der Studienreise nach Braunschweig eine fast einhellige Meinung, wenn auch die zu erwartende Entscheidung in der Öffentlichkeit noch lange Diskussionsstoff abgeben wird. Wem fällt der Abschied von der Straßenbahn nicht schwer, denn sie hat gegenüber dem Bus unbestrittene Qualitäten, die dieser erst noch erlangen muß. In der Abhängigkeit von ÖPNV, Individualverkehr und Parken wird das Wechselspiel zwischen den Verkehrsarten besonders augenfällig. Gutachter, KVAG und städtische Gremien haben sich die Entscheidung nicht leicht gemacht, was schon daran ersichtlich ist, daß vier Netzalternativen für den ÖPNV Straßenbahnalternativen waren. Die Kosten sprechen jedoch eindeutig gegen eine solche Lösung. Das Ergebnis der Beratungen des ÖPNV-Lenkungsausschusses wird der Vorsitzende hier vortragen. Der Bauausschuß hat sich dieser Empfehlung voll angeschlossen. Die Straßenbahn soll und kann nicht abrupt eingestellt werden. Die Selbstverwaltung und, soweit es ihr möglich ist, auch die Verwaltung, sollten beweisen, daß es sich in einer Stadt mit einem übergelagerten Expressbusnetz gut leben läßt, zumal Kiel durch die jahrelange Erweiterungs- und Siedlungspolitik nicht als Straßenbahnstadt, sondern als Busstadt ausgelegt ist. Gegensätzliche Auffassungen bestehen bei den Fraktionen bezüglich des Straßennetzes und besonders bei der Westuferautobahn. Schien es zunächst so, als würden die Befürworter der kleinen Lösung vor einer Inanspruchnahme der Landschaft zurückscheuen, so entstand später der Eindruck, als ob sich am Westring die Anhänger der konservativen und der progressiven Verkehrsplanung scheiden würden. Bedauerlich sei es, daß in dieser entscheidenden Frage keine Annäherung möglich war, obwohl es der Verwaltung doch noch gelungen ist, eine Synthese zu entwickeln, die jederzeit in eine Westuferautobahn ausgebaut werden kann. Diese Lösung ist das Ergebnis harter aber auch fruchtbarer Auseinandersetzungen zwischen der Bauverwaltung und der SPD-Fraktion. Dieser Kompromiß hätte auch Brücke zwischen den Exponenten der beiden Auffassungen sein können, wenn nicht die Einstellung zu den Zielen und dem Zweck des GVP auf Seiten der Befürworter der sogenannten kleinen Lösung im Grundsatz kontrovers zu der der Mehrheit wäre, die den vorgelegten Antrag vertritt. Das qualitative Moment, in der Zielsetzung des GVP 1973 festgelegt, schlägt auch in den Empfehlungen für die Innenstadtentwicklung durch Verdrängung und Umleitung des nicht innenstadtorientierten Verkehrs, Sperrung von störenden, unter bestimmten Voraussetzungen entbehrlichen Straßen, Umwandlung von Dauerparkplätzen auf öffentlichen Plätzen in Kurz- und Mittelparkplätze, zum Teil

Freimachung durch Verdrängung in die Parkhäuser und Verlagerung eines Teils auf den ÖPNV sind hierzu die Maßnahmen. Gewinnung von Fußgängerflächen, Beseitigung von Konfliktstellen zwischen Fahrzeugen und Fußgängern, Sicherung der Funktionsfähigkeit der innerstädtischen Einrichtungen sind die Ergebnisse dieser Maßnahmen. Es treffe einfach nicht zu, daß die Verdrängung des unnötigen Verkehrs und die Reduzierung der Dauerparker zugunsten der Besucherparker die Innenstadt verödet. Dies beweisen andere Städte, die Kiel auf diesem Gebiet weit voraus sind. Wäre dies nicht so, dann würden doch nicht die Förderergesellschaft "Lebendiges Kiel" und der innerstädtische Arbeitskreis der IHK positiv hinter diesem Antrag stehen. Daß das Einspielen der Parksituation, die ja von der CDU in ihrem Antrag besonders kritisiert wird, von Fall zu Fall Lösungen erfordert, wird nicht bestritten. Allerdings kann dies nicht Aufgabe des GVP sein. Wenn der GVP heute beschlossen wird, so ist die Arbeit damit nicht beendet. Auf Jahre hinaus sind seine Vorgaben zu konkretisieren und mit den Fachplanungen anderer Ämter zu verzahnen. Vordringlich sind dabei die Einspeisung des GVP in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, die Durchplanung verkehrsberuhigter Zellen in den dicht bebauten Teilen, die Planung einfacher aber wirkungsvoller Maßnahmen zugunsten des ÖPNV, die Durchplanung der in die Landschaft eingreifenden Trassen und die Detaillierung des Parkkonzeptes und des Verkehrsberuhigungskonzeptes für die Innenstadt. Über die Dringlichkeit dieser Maßnahmen gibt es sicherlich keine Meinungsverschiedenheiten. Voraussetzung hierfür ist jedoch der GVP. Sprecher bittet daher, dem Antrag zuzustimmen.

Ratsherr L ü t h - Vorsitzender des Bauausschusses - beginnt mit der Anmerkung, daß die Ausrede, eine Angelegenheit könne noch nicht endgültig geklärt werden, da der GVP noch nicht verabschiedet ist, nach der heutigen Beschlußfassung nicht mehr gebraucht werden könne. Der GVP beeinflusse die Entscheidungen der Stadt auf nahezu allen Gebieten. Zunächst gibt Sprecher einen Rückblick auf die Beratungen des letzten Jahres. Zur Beschlußfassung stehe das Ergebnis der Beratungen des Bauausschusses an. Neben den zentralen Problemen dieser Zeit (wirtschaftliche Stabilität, Bewältigung der Jugendarbeitslosigkeit) ist die Generalverkehrsplanung für Kiel hochaktuell. Dabei geht es um Fragen, wie das zukünftige System für den ÖPNV aussehen soll, wie die vorhandenen Bundesfernstraßen ausgerichtet auf Kiel miteinander verknüpft werden sollen, welche Struktur das Straßennetz haben soll, wie die Innenstadt und der zentrale Bereich Gaardens attraktiver gemacht werden können und welche Möglichkeiten das vorhandene und zukünftige Straßennetz bietet, um Wohngebiete wieder wohnlicher und Erholungsgebiete wieder erholsamer zu gestalten. Die Untersuchungen und die Beratungen haben eine ausgezeichnete Grundlage zur Beratung dieser Fragen an die Hand gegeben.

Das Ergebnis der Generalverkehrsplanung wurde entscheidend beeinflusst von den Zielen, die die Ratsversammlung den Gutachtern vorgegeben hat. Ende 1973 hat der Bauausschuß Kriterien für die Entwicklung und Bewertung von Verkehrsnetzen beschlossen. Ausgangspunkt war die Vorstellung, die Lebensqualität durch verkehrliche Maßnahmen zu verbessern. Dazu wurden folgende fünf Ziele formuliert:

1. Verbesserung der Erschließung und Erreichbarkeit
2. Erhöhung der Benutzungsqualität
3. Verringerung der Umweltbeeinträchtigungen
4. Verbesserung des Betriebsablaufes
5. Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems

Zusätzlich wurden Zielkriterien und sogenannte Mindestanforderungen an das zukünftige Verkehrsnetz beschlossen. Der zum Teil in der Öffentlichkeit erhobene Vorwurf, die Verwaltung habe die Untersuchungen zum GVP durch Vorgabe beeinflußt ist nicht aufrecht zu erhalten, denn diese Kriterien wurden vom Bauausschuß beschlossen. Die Verwaltung hat lediglich die Einhaltung dieser Kriterien mit überwacht.

Sodann geht Sprecher auf die heutigen Mängel und Engpässe des bestehenden Verkehrssystems ein. Hierzu gehören der Straßenzug Werftstraße/Schönberger Straße, der die einzige Süd-Nord-Verbindung auf dem Ostufer darstellt, der Straßenzug Westring/Theodor-Heuß-Ring als regionaler Engpaß im Verdichtungsraum Kiel, die B 76/B 502 zwischen Elmschenhagen und Raisdorf als am stärksten belastete Einfallstraße (hier sind aber die Arbeiten für einen 4-spurigen Ausbau in Elmschenhagen bereits angelaufen) und die Eckernförder Straße in Suchsdorf mit den starken Stauungen. Als Mängel im ÖPNV sind eine relativ schlechte Qualität der einzigen Straßenbahnlinie, bedingt durch den überalterten Wagenpark und den gerade noch betriebssicheren Gleiskörper, die teilweise schlechte Qualität des Omnibusnetzes, bedingt durch die schlechte Straßenqualität und die zu lange Nutzungsdauer der Busse zu nennen. Von entscheidender Bedeutung für die Attraktivität einer Stadt ist eine gute Erreichbarkeit und ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkplätzen. Die Situation des ruhenden Verkehrs ist z.Z. karikiert ausgedrückt katastrophal. Die Gesamtzahl der Plätze würde zwar ausreichen, allerdings ist auf mehr als 35 % zeitlich unbegrenztes Parken erlaubt. Darüber hinaus ist die Überwachung der zeitlich begrenzten Parkplätze - wie die Überwachung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt überhaupt - nicht optimal. Hierbei handelt es sich nicht um eine Kritik an der Polizei, sondern an der zu geringen personellen Ausstattung auf diesem auch sehr wichtigen Gebiet.

Von den Gutachtern wurden sechs Straßenverkehrsnetze und sechs Netze für den ÖPNV untersucht und bewertet. Diese Netze wurden mit den zuständigen Stellen abgestimmt, was zwar recht zeitaufwendig war, aber den Vorteil hat, daß heute niemand sagen kann, eines der Netze sei finanziell oder technisch nicht machbar. Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Netzen lassen sich durch einige wenige Schlagworte charakterisieren: Einführung der Westuferautobahn in den Theodor-Heuß-Ring oder 3. Hufeisen, Ostuferautobahn ja oder nein, direkter Anschluß des Ostufers über den sogenannten Molfseezubringer an die Autobahn nach Neumünster oder Verzicht auf diese Straße, An-

schluß des Stadtteiles Mettenhof an das Autobahnkreuz West bis zur Hofholzallee oder bis zum nördlichen Skandaviendamm, Ausbau der Innenstadttangente und Erhöhung der Attraktivität der Holstenstraße oder Beibehaltung des heutigen Zustandes. Im ÖPNV ging es um das zukünftige Verkehrssystem. Schon zu einem sehr frühen Zeitpunkt wurden alle sogenannten neuen Technologien wie Kabinenbahnen u.a. nicht weiter verfolgt, da die Systeme technisch nicht ausgereift und die zu erwartenden Kosten nicht bekannt sind. Abgesehen davon erfordern sie wegen des automatischen Betriebes Niveaufreiheit in den bebauten Gebieten. Insofern reduzierten sich die Überlegungen auf die konventionellen Möglichkeiten reines Baustystem und kombiniertes Bus-Straßenbahnsystem. In 4 der 6 ÖPNV-Netze wurden Straßenbahnlinien untersucht. Ferner wurde geprüft, ob sich ein Nahschnellverkehr auf den Bundesbahnstrecken Kiel/Preetz und Neumünster/Kiel lohnt. In allen Netzen war und ist die Fördeschiffahrt enthalten. Die Straßennetze wurden von den Gutachtern nach folgenden Kriterien beurteilt: Investitionskosten, Unterhaltungskosten, Betriebskosten, Reisezeit, Unfallgefahr, Lärmbelästigung, Zerschneidung von Grünflächen, Zerschneidung von zusammenhängenden Siedlungsgebieten. Als Ergebnis schälte sich das Straßennetz 3 heraus, das die Westuferautobahn um Hassee und Russee herumführt und nicht in den Theodor-Heuß-Ring einmünden läßt. Außerdem fehlt die Ostuferautobahn. Wesentliche Elemente des Ausführungsvorschlages sind:

1. Das hufeisenförmige Umfahren der Förde durch 3 Straßenzüge.
2. Die Innenstadt soll von 3 Innenstadtangenten im Norden, Süden und Westen umfahren werden.

Das Ergebnis der Untersuchungen zum ÖPNV war eindeutig, für Kiel kommt nur das reine Omnibussystem, also Verzicht auf die Straßenbahn, in Frage. Der Ausführungsvorschlag der Gutachter enthält 4 Elemente. Rückgrat des ÖPNV ist das sogenannte Busgrundnetz, dem das Expressbusnetz überlagert ist. Auch nach Meinung der Gutachter sollte die Fördeschiffahrt erhalten bleiben. Sprecher weist darauf hin, daß die Straßenbahn erst dann eingestellt wird, wenn die vorhandenen Anlagen und Wagen abgeschrieben und es städtebaulich erforderlich und sinnvoll ist. Der ÖPNV muß in Zukunft im öffentlichen Verkehrsraum bevorrechtigt sein. Dazu sind in den zentralen Bereichen Omnibusspuren einzurichten. Außerdem ist ein Verkehrs- und Tarifverbund angestrebt, der alle öffentlichen Träger des Personennahverkehrs umfaßt. Lebenswichtig für die Innenstadt sind der Wirtschafts- und Einkaufsverkehr. Für beide Arten muß ein ausreichendes Angebot an Kurz- und Mittelparkstätten bereitgehalten werden. Dadurch können dann aber für die Berufspendler keine öffentlichen Dauerparkplätze mehr zur Verfügung gestellt werden.

Die Beratungen im Bauausschuß waren gründlich, offen und zum Teil kontrovers. Die wesentlichen Meinungsverschiedenheiten traten bei der Westuferautobahn und bei der Innenstadtkonzeption auf. Abschließend dankt Sprecher allen, die die Entscheidung des Bauausschusses vorbereitet haben und allen, die im Ausschuß sachlich und fair argumentiert haben. Er hofft, daß die heutige Entscheidung für Kiel und den Verdichtungsraum richtig sein wird.

Stadtrat H o c h h e i m trägt vor, daß die CDU-Fraktion vor etwa 1 Jahr eine Expertengruppe eingesetzt hat, der neben Vertretern der Fraktion auch Vertreter der Kieler Bauverwaltung, des Landesbauamtes und der freien Wirtschaft angehören. Diese Gruppe hat sich intensiv mit den Problemen des GVP befaßt. In mehr als 50 Sitzungen ist es gelungen, eine Konzeption zu erarbeiten, die sich aber in 3 wesentlichen Punkten nicht mit der Vorlage deckt. Sprecher möchte für seine Fraktion zum Ausdruck bringen, daß die Untersuchungen der Gutachter durchaus in einer Vielzahl von Punkten richtungweisend Ideen enthalten und es stehe seiner Fraktion nicht an, nun zu sagen, daß das alles nichts war oder nur Makulatur. Sie enthalten durchaus einen ganzen Teil Sachbereiche, die in ihrer Zielsetzung auch die Zustimmung der CDU-Fraktion finden. Da seine Fraktion ihre Vorstellungen zum GVP wiederholt dargelegt habe, möchte er heute auf Einzelheiten verzichten und sich auf die 3 wesentlichen Punkte beschränken, die kontrovers sind. Dabei handelt es sich um die Frage der inneren oder äußeren Lösung der Westuferautobahn, die Straßengestaltung in der Innenstadt und die Frage des gesamten ruhenden Verkehrs. Diese 3 Punkte sind für die künftige Gestaltung vornehmlich der Innenstadt von elementarer Bedeutung und Fehlentscheidungen können katastrophale Folgen haben. Bei der Westuferautobahn spricht sich die CDU mit Nachdruck für die innere Lösung aus. Der Auffassung des Stadtbaurates, hierbei gehe es um eine Frage der konservativen oder progressiven Einstellung, kann er überhaupt nicht folgen. Kernpunkt der inneren Lösung war die Überlegung, daß innerhalb kürzester Zeit der Westring wirksam entlastet werden muß. Inzwischen haben auch alle Fraktionen eingesehen, daß auf diesem Gebiet etwas geschehen muß. Die CDU verlangt neben der 2-spurigen Anknüpfung der Westuferautobahn an den Theodor-Heuß-Ring konsequenterweise eine 4-spurige Einfädelung. Bisher habe keiner seine Fraktion davon überzeugen können, daß diese Vorstellung nicht akzeptiert werden könnte oder sollte.

Weiteres Argument für die innere Lösung ist, daß nach Meinung der CDU dieser Ring das zu erwartende Verkehrsaufkommen bis 1995 bewältigen kann. Die von der Verwaltung nachträglich vorgebrachten Aspekte bezüglich des Theodor-Heuß-Ringes und der Lieb-Frauenkirche sind nur vorgebracht worden, um gegen die innere Lösung zu argumentieren. Nach Auffassung der CDU sollte das vorhandene Straßennetz als Grundlage dienen, auf der aufgebaut und die stufenweise fortentwickelt wird. Die Ausnutzung der vorhandenen Kapazität war eine Forderung des vom Bauausschuß 1973 aufgestellten Zielkataloges, allerdings wurde sie in den Untersuchungen der Gutachter nicht mehr erwähnt. Der Stadtbaurat habe mehrmals den Begriff der Wohn- und Lebensqualität zitiert. Die von der CDU verfolgte innere Lösung ist als wesentlich humaner anzusehen, da z.B. kürzere Wege zwischen dem Ost- und dem Westufer entstehen, eine sofortige Entlastungswirkung für den West- aber auch für den Ostring eintritt und bessere Schallschutzmaßnahmen durch die Bebauung am Theodor-Heuß-Ring gegeben sind. Gerade dieser letzte Gesichtspunkt habe in einer Vielzahl von Diskussionen eine entscheidende Rolle gespielt. Die innere Lösung stellt bezüglich der Beeinträchtigung der Bürger die bessere Lösung dar. Die CDU habe sich nie einer Trassenfreihaltung verschlossen. Da aber für das Jahr 2000 keine abschließenden Regelungen ge-

troffen werden, sollte man der inneren Lösung folgen. Der zweite entscheidende Gesichtspunkt ist die Zukunft der Innenstadt. Die Entscheidung über die künftige Nutzung verschiedener Verkehrsstraßen und übergeordneter Sammelstraßen in der Innenstadt und auf dem Westufer sollte nicht über das Knie gebrochen werden. Zunächst müsse die Ostuferautobahn vorhanden sein, ehe eine Sperrung der südlichen Holtenauer Straße für den Durchgangsverkehr und die Beseitigung der Rampen für die Gablenzbrücke erwogen wird. Im Verkehr müssen sinnvolle Alternativen angeboten werden, sonst wird nicht nur die Innenstadt kaputt gemacht, sondern auch die Abwanderung ins Umland gefördert. Zum Beispiel liegt die Detailplanung für die Elisabethstraße (B-Plan Nr. 436) noch nicht vor. Die Schevenbrücke kann nicht gesperrt werden, bevor nicht die Auswirkungen auf den Ziegelteich, die Sanierung der südlichen Innenstadt und den ruhenden Verkehr in diesem Bereich untersucht sind.

Der dritte Gesichtspunkt ist die Frage des ruhenden Verkehrs. Hierzu ist seine Fraktion mit den Untersuchungen überhaupt nicht zufrieden. Die angegebenen Fakten sind nicht ausreichend, es wurden sogar einige wesentliche Fakten übersehen. Vom Gutachter wird z.B. kein Unterschied zwischen dem Stellplatzangebot und der Nachfrage zwischen City und Außenbereich gemacht. Es wird vom Kurz- und Mittelparkplatzbedarf eines Tages für den Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr ausgegangen ohne den Bedarf an Stellplätzen während publikumsintensiver Zeiten zu untersuchen. Die 1972 nur selektiv durchgeführten Parkplatzbefragungen sind wegen des veränderten Park- und Einkaufsverhaltens der Bürger neu auf allen Plätzen der Innenstadt durchzuführen, da sie aufschlußreich sind zur Ermittlung des 1990-1995 zu erwartenden Bedarfs. Der CDU drängt sich dabei die Frage auf, weshalb vom Gutachter keine Varianten für den ruhenden Verkehr aufgezeigt wurden. Wenn solche Varianten vorhanden wären, könnte die Sperrung der Schevenbrücke und der Holstenbrücke zugunsten des Fußgängerverkehrs in der Holstenstraße mit mehr Information und mehr Spielraum für Entscheidungen diskutiert werden. Die CDU hat die drei dargelegten Punkte in einem Alternativantrag vorgelegt, den Stadtrat Diekelmann noch im einzelnen begründen wird. Es sei bedauerlich, daß es im Rahmen der Verhandlungen und Beratungen nicht möglich war, eine übereinstimmende Auffassung aller drei Fraktionen zu erreichen. Sollte dem Alternativantrag nicht entsprochen werden, kann die CDU dem GVP nicht zustimmen. Abschließend dankt er für die CDU den Mitgliedern der Ratsversammlung und der Verwaltung, daß eine sachliche Beratung trotz allem möglich war.

Stadtrat M ö l l e r erläutert, daß die Beratungen der SPD zum GVP in den meisten Fällen öffentlich stattgefunden haben, während die CDU weitgehend die Beratung hinter verschlossenen Türen gesucht habe. Der Bauausschuß ist zu klaren Entscheidungen gekommen, die vom Magistrat übernommen wurden und nun Beratungsgrundlage sind. Sprecher hat viel Verständnis für die Kollegen im Ausschuß, die ausgesprochen sauer waren, als die CDU versuchte, ihre Vorstellungen, die sie vorher nicht durchsetzen konnte, durch eine zufällige Mehrheit durchzusetzen. An dieser Stelle möchte er den Mitarbeitern der Verwaltung und der KVAG dafür danken, daß sie jederzeit zu Auskünften bereit waren und für das Engagement, mit dem sie ihre Vorstellungen vertraten.

Die SPD habe bereits im Juli 1976 in einer ersten Stellungnahme festgestellt, daß sie in den Untersuchungen zum GVP in vielen Punkten eine Bestätigung und Konkretisierung ihrer Verkehrspolitik sieht. So z.B. die Herausnahme des Autoverkehrs aus dicht besiedelten Wohngebieten, die Entlastung des Westringes durch die Mühlenwegtrasse, die Beruhigung der Holtenauer Straße und der Feldstraße sowie eine Entlastung des Ostringes durch eine spätere Ostuferautobahn, Verzicht auf eine autobahnähnliche Trasse durch Mettenhof, Einrichtung von besonderen Fahrspuren für den ÖPNV, Reduzierung der öffentlichen Dauerparkplätze im Innenstadtbereich, Ausbau der Fußgängerzonen und teilweise Sperrung der Innenstadt. Daher ist es seiner Fraktion nicht schwergefallen, sich im Grundsatz mit den Untersuchungen zum GVP zu identifizieren, wenn auch in einigen entscheidenden Punkten eine andere Auffassung vertreten wird. Obwohl das Gebiet an vielen Stellen getrennt ist (Kanal, Schwentine) erscheint es doch richtig, eine Gesamtverkehrsplanung zu betreiben. Dazu gehört auch ein Verkehrsverbund mit all denen, die im Verdichtungsraum Nahverkehr betreiben.

Generalverkehrsplanung darf sich - wie der Stadtbaurat schon dargelegt hat - nicht darin erschöpfen, daß für eine vorhersehbare Menge von Verkehrsvorgängen die technisch besten und billigsten Abwicklungsmöglichkeiten bereitgestellt werden, sie muß vielmehr die Ziele der gesamten Stadtplanung aufnehmen und unterstützen. Verkehrsplanung ist Bestandteil der Bemühungen, die Lebensqualität für die Bürger in einer Großstadt oder einem Verdichtungsraum zu verbessern. Dennoch sind einige kritische Anmerkungen zum Gesamtverfahren nötig. Nach Meinung der SPD ist der GVP im Grunde genommen 10 Jahre zu spät gekommen, denn die Stadt- und Siedlungsentwicklung ist im Verdichtungsraum bereits abgeschlossen, wichtige Fernstraßen sind bereits gebaut oder beschlossen und vorhandene Brückenbaumaßnahmen präjudizieren bereits heute das zukünftige ÖPNV-System. Der im letzten Jahr beschlossene Bundesfernstraßenausbauplan sollte nach der Verabschiedung des GVP revidiert werden. Darum müsse man sich bemühen. Bei den Planungsdaten gehen die Gutachter für 1985 von 350.000 Einwohnern im Verdichtungsraum aus, während der Verband Kieler Umland nur mit 325.000 Einwohnern rechnet. Entsprechend sind auch andere Gutachten aufgebaut. So prognostiziert das vor der Ölkrise erstellte Shell-Gutachten für 1995 350 Pkw auf 1000 Einwohner im Verdichtungsraum Kiel. Heute liegt die Zahl bei 277. Der jüngste Auto-boom ist sicherlich ein Indiz dafür, daß eine weitere Verdichtung stattfinden kann, trotzdem muß die Zielvergabe für 1995 etwas kritisch gesehen werden. Eine weitere Ölkrise scheint für die Zukunft durchaus nicht ausgeschlossen zu sein.

Sprecher möchte sich hier auf die beiden wesentlichen Punkte beschränken. Der Antrag der CDU bedeutet im Hinblick auf die Mühlenwegautobahn eine echte Alternative zu der Konzeption des GVP. Vereinfacht dargestellt bedeutet es ein "Dichtmachen" der Innenstadt. Allerdings wird dieser Weg nicht konsequent verfolgt, da heute erklärt wurde, daß die CDU auch für eine Freihaltetrasse sei und man über die Holtenauer Straße später durchaus sprechen könnte. Das ist doch ein eindeutiges Rückzugsgefecht der CDU. Bei der Mühlenwegtrasse liegen die Auffassungen ja vielleicht gar nicht mehr

so weit auseinander. Man kann darüber streiten, ob der jetzt gefundene Vorschlag ein starkes Plädoyer für die große oder die kleine Lösung ist. Auch die SPD ist der Meinung, daß erste Priorität eine Entlastung des Westringes durch den Bau der Mühlenwegtrasse bis zur Autobahn hat sowie der Molfseezubringer mit der Verknüpfung der B 4/B 404 zum Ost-ring. Diese Maßnahmen werden zu einer erheblichen Entlastung des Westringes und des Theodor-Heuß-Ringes zwischen Schützenwall und Ostring führen. Wie allerdings die Entwicklung in den nächsten Jahren tatsächlich sein wird, das könne heute kaum abgesehen werden. Wie die CDU könne man nicht davon ausgehen, daß der Verkehr in jedem Falle immer über den Theodor-Heuß-Ring abgewickelt werden kann. Da die SPD über die langfristige Entwicklung etwas unsicher ist, spricht sie sich bereits heute für die Freihaltetrasse auch bei der großen Lösung aus, auch wenn es zu Beeinträchtigungen im Umweltbereich und bei den Wohnanlagen führen wird. Eine ideale Lösung ist es nicht, es wäre aber unverantwortlich gewesen, einen GVP, ohne diese Möglichkeit offenzuhalten, zu verabschieden. Daher die Vorstellung der SPD: Prioritäten bis zur Autobahn, Verknüpfung unten und Freihaltetrasse. Das ist aber kein klares Präjudiz, daß in jedem Fall die große Lösung kommen muß.

Der 2. Punkt ist der ÖPNV. Hier geht es um das Busnetz oder das Straßenbahnnetz. Wer nimmt schon gerne von der Straßenbahn Abschied. Die SPD ist nicht aus betriebswirtschaftlichen Gründen oder wegen der Spurbreite* die Straßenbahn, sondern weil die Stadtentwicklung nicht entsprechend ausgeführt wurde. Daher müsse man jetzt die Konsequenzen ziehen. Seine Fraktion spricht sich für das vom Gutachter empfohlene Busnetz mit dem überlagerten Expressbusnetz aus. Zum ÖPNV ist es erfreulicherweise gelungen, einen interfraktionellen Antrag einzubringen, der eine stufenweise Verwirklichung des Konzeptes vorsieht auch auf der Basis der Vorschläge der KVAG. Aber auch hier ist Sprecher etwas skeptisch. In Kiel sind nur 21 % aller Beförderungsfälle im ÖPNV. Dieses schlechte Verhältnis mag etwas begründet sein in der Struktur der Stadt, denn vergleichbare Städte liegen viel höher. Der Prognosewert für 1995 ist mit 24 % recht gering, aber selbst diesen Wert zu erreichen hält Sprecher für sehr schwierig. Hierzu bedarf es konsequenter Maßnahmen zugunsten des ÖPNV in der Zukunft, die möglich sind wie die Beispiele Lübeck und Aachen zeigen. Zwei Ursachen können für den niedrigen Anteil des ÖPNV ausschlaggebend sein. Der ÖPNV ist z.Z. nicht sonderlich attraktiv, der Individualverkehr aber dafür sehr attraktiv. Wenn die Zielsetzung verwirklicht werden soll, dann muß von der Verwaltung und von der Selbstverwaltung konsequent für den ÖPNV etwas getan werden. Hierfür müssen höhere städtische Mittel als in der Vergangenheit eingesetzt werden. Daneben ist auf jeden Fall die Beteiligung eines dritten Kostenträgers notwendig. Der Ausgleich nach dem Personenbeförderungsgesetz reicht nicht aus. Andere Länder wie z.B. Nordrhein-Westfalen bezahlen die Tarifmindereinnahmen, die sich aus einem regionalen Verkehrsverbund ergeben und bezuschussen das rollende Material.

Auf die kleine und die große Lösung ist Sprecher schon eingegangen. Der Antrag der CDU umfaßt aber auch die Innenstadtkonzeption und den ruhenden Verkehr. Die Innenstadtkonzeption wurde sehr intensiv mit den Beteiligten diskutiert. Der innerstädtische Arbeitskreis der IHK und die Förderergesellschaft

* gegen

"Lebendiges Kiel" haben sich im Grundsatz eindeutig für das Konzept der Gutachter ausgesprochen. Es sollte der CDU doch zu denken geben, daß die Interessenvertreter der Innenstadt sich so geäußert haben. Wenn man die Attraktivität der Innenstadt erhöhen und eine Verödung verhindern will, so gibt es aus der Sicht der SPD zu dem Vorschlag der Gutachter keine Alternative. Aber auch hier hat die CDU heute ja schon Rückzugsgefechte angedeutet, so daß es der CDU eigentlich gar nicht so sehr schwer fallen müßte, der Beschlusvorlage zuzustimmen.

Ratsherr J u n g j o h a n n erklärt, daß die F.D.P.-Fraktion der Vorlage mit einem Änderungsvorschlag zu Buchstabe f zustimmen wird. Sie sieht in diesem Konzept eine Reihe ihrer programmatischen Forderungen verwirklicht, die sie auch nachweisen kann. Hierbei handelt es sich um die Erarbeitung von Alternativvorschlägen, was in optimaler Weise geschehen ist, die Freihaltung dicht besiedelter Wohngebiete von störendem Durchgangsverkehr, wobei sich die F.D.P. für den Westring aber gegen den Ostring ausgesprochen habe, die Herausnahme des Individualverkehrs aus der Innenstadt und die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Eine weitere Überlegung habe seiner Fraktion zu denken gegeben, und zwar geht es um Untersuchungen über Pendlerbewegungen zwischen Wohngrundstück und Arbeits- bzw. Ausbildungsgrundstück. Diese Wege werden zu 50 % zu Fuß oder mit dem Fahrrad, zu 24 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nur zu 26 % mit dem Pkw zurückgelegt. Dies ist ein ganz anderer Aspekt, der doch sehr zum Nachdenken Anlaß gibt. Für die Zukunft wird bei der Realisierung der Maßnahmen sehr darauf zu achten sein, denjenigen gerecht zu werden, die keinen Pkw benutzen. Auf der Grundlage dieser Aspekte hat die F.D.P. auf einem Sonderparteitag einen Beschluß gefaßt, der im wesentlichen folgende Punkte enthält:

Große Lösung bei der Westuferautobahn mit Querverbindung zum Theodor-Heuß-Ring,

kombiniertes Bus - Expreßbussystem,

Ausdehnung des Fußgängerbereiches Innenstadt durch Sperrung der westlichen Holstenbrücke, der westlichen Hafenstraße und der Schevenbrücke,

Umwandlung der Elisabethstraße zwischen Karlstal und Augustenstraße in einen Fußgängerbereich,

Zustimmung zur Ablösung der Dauerparkplätze in der Innenstadt in dem Maße, wie ausreichend Ersatz an Kurzzeitplätzen geschaffen und das ÖPNV-Angebot verbessert werden kann,

Ausbau der Max-Planck-Straße,

Entschädigung für Kleingarten- und Erholungsgebiete, die bei der großen Lösung für Lärmschutzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

Die F.D.P. geht im übrigen bei allen Verkehrsplanungen, die außerhalb der bebauten Ortslage liegen, davon aus, daß landschaftspflegerische Begleitpläne erstellt werden. Von der CDU wurde ein Expertenkreis aufgebaut.

Die F.D.P. hält es jedoch nicht für richtig, daß sich die CDU mit diesem Kreis aus dem normalen Ablauf der parlamentarischen Entwicklung herausheben und das Fachamt nicht in die Fachdiskussion mit einbezogen hat.

Stadtrat **H o c h h e i m** wirft ein, daß dies nicht zutreffend sei.

Ratsherr **J u n g j o h a n n** erwidert, daß dann seine Information falsch sein müsse. Hauptfrage des GVP ist die Frage der Westuferautobahn (große oder kleine Lösung). Sprecher kann nicht einsehen, daß der CDU-Vorschlag humaner sein soll, denn die Weglänge ist nicht entscheidend, sondern der Zeitfaktor. Es ist nachgewiesen worden, daß bei der kleinen Lösung die Leistungsfähigkeit des Theodor-Heuß-Ringes nicht ausreicht, um die Verkehrsströme aufzunehmen. Wenn man als Schallschutz die Bebauung anführt, so stellt sich die Frage, ob man dabei auch an die Bewohner gedacht hat. Sprecher nennt hierzu einige Vergleichszahlen der Anwohner im Kronshagener Weg. Dabei liegt das Verhältnis bei 1 : 7 zwischen der großen und der kleinen Lösung. Diese Tatsachen werden den Betroffenen auch zur Kenntnis gegeben werden. Beim ruhenden Verkehr wurde von der CDU kritisiert, daß die Untersuchungen nicht auf den Spitzenbedarf dimensioniert wurden. Dies ist aber wohl auch nicht möglich. Diese Fälle müßten mit anderen Maßnahmen (z.B. Park and Ride) bewältigt werden. Von Stadtrat **M ö l l e r** wurde erklärt, daß der SPD Mettenhof sehr am Herzen liege. Dies war allerdings bis zum Beginn dieser Legislaturperiode nicht so, denn früher war es nur die F.D.P., die sich gegen eine Autobahn durch Mettenhof ausgesprochen hatte. Die F.D.P. versteht diesen Rahmenplan nicht als festgeschriebene, unveränderliche Lösung. Wie bei anderen Plänen, so werden auch hier Fortschreibungen notwendig sein, bei denen seine Fraktion unter den genannten Grundsätzen im Interesse der Stadt mitarbeiten wird.

Zunächst gibt Stadtrat **D i e k e l m a n n** eine Erklärung für die CDU-Fraktion in bezug auf die geplatzte Bauausschußsitzung ab. Obwohl die Erklärung nicht abgesprochen ist, kann er hier erklären, daß seine Fraktion bei keiner Sitzung das Zimmer verlassen und sich in einem Neben-zimmer aufhalten wird, um die Beschlußunfähigkeit herzustellen, wie dies die SPD getan hat.

Der GVP ist in keinem Falle ein Jahrhundertwerk. Er ist eine Leitlinie für die zukünftige Planung der Stadt, nicht mehr und nicht weniger. Es wurde schon mehrfach darauf hingewiesen, daß der GVP dazu gedient hat, jahrelang Planungen vor sich herzuschieben. Nach einer vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Prognose ist bei Städten in der Größenordnung von 250.000 Einwohnern bis 1990 ein Mobilitätszuwachs von einem Drittel zu erwarten.

Das vorhandene Straßennetz der Stadt wurde nach den Zerstörungen des Krieges konzipiert, weiterentwickelt und ausgebaut. Dabei haben drei Untersuchungen zugrundegelegen (1949 ein Gutachten von Herrn Prof. Seel, 1957 und 1965 Untersuchungen der Fa. Kocks). Während sich diese Untersuchungen auf das Stadtgebiet Kiel und im wesentlichen nur auf den Straßenverkehr beschränkten, umfassen die letzten Untersuchungen den gesamten Verdichtungs-

raum Kiel. Abweichend von den früheren Untersuchungen stellt der GVP auch erstmals eine Gesamtuntersuchung aller Verkehre dar. Er schließt den Individualverkehr, den ÖPNV, den ruhenden Verkehr und den Bereich der Fußgängerzonen mit ein. Die Untersuchungen zum GVP sind entgegen dem ersten Eindruck nicht allein das Ergebnis der Arbeit eines unabhängigen Gutachtergremiums, sondern ein Gemeinschaftswerk der städtischen Verwaltung, der Fa. Kocks, des Verbandes Kieler Umland, der KVAG und der Landesbehörden. Bei den Beratungen wurde jedoch ein wesentlicher Mangel deutlich, das Gutachten ist nämlich sehr schwer leserlich bis unverständlich, in wesentlichen Teilen nicht nachprüfbar und enthält keine unmittelbar miteinander vergleichbaren Alternativen. Ein echter Entscheidungsraum ist oft überhaupt nicht gegeben. Deshalb kann die Entscheidung über den GVP heute nicht so ausfallen wie die Gutachter es zum Beispiel auf Seite 8 des Gutachtens empfehlen. Es können lediglich die innerhalb des GVP dargelegten grundsätzlichen Fragen der Kieler Straßenverkehrspolitik behandelt werden, in keinem Falle aber alle Detailprobleme. Es widerspricht auch jeder politischen Vernunft, sich mit der heutigen Verabschiedung des GVP eine Entscheidung aufdrängen zu lassen, die später nicht mehr rückgängig gemacht werden kann. Heute dürfen keine Entscheidungen in der Verkehrspolitik bis zum Ende des Planungszeitraumes 1990/1995 getroffen werden. In diesem Zusammenhang darf auch nicht übersehen werden, daß den rechnerischen Annahmen der Verkehrsgutachter und den von ihnen prognostizierten Strukturdaten unvermeidliche Unsicherheiten anhaften. Die Genauigkeit des GVP liegt bei $\pm 20\%$ Toleranzbreite. Alle Veränderungen am Verkehrsnetz sollten so behutsam und folgerichtig wie möglich und nicht ohne zwingende Gründe vorgenommen werden. Es muß die Gefahr vermieden werden, Schwierigkeiten an anderen und oft nur schwer vorhersehbaren Stellen des Stadtorganismus zu erzeugen.

Die CDU-Fraktion spricht sich bei der Westuferautobahn eindeutig für die innere Lösung aus. Die beiden anderen Fraktionen sind s.E. zu einem faulen Kompromiß zwischen der kleinen und der großen Lösung gekommen. Hinsichtlich des Universitätsgeländes ist auch seine Fraktion der Meinung, daß kein direkter Anschluß an die B 76 und die Westuferautobahn geschaffen werden soll. In dem Alternativantrag wird das innerstädtische Straßennetz Johann-Fleck-Straße/Bremerskamp weggelassen, da derartige Detailprobleme nicht in einen GVP gehören. Übereinstimmung besteht aber darüber, daß die Max-Planck-Straße nicht ausgebaut wird. Auch die Wischhofstraße sollte vorerst nicht verlängert werden, da die Belange der Kleingärtner, der Gewerbebetriebe und der Anwohner des Wehdenweges noch nicht eindeutig geklärt sind. Hier gibt es durchaus eine Möglichkeit, die Trasse am Rande der Kleingärten entlangzuführen. Wenn das festgestellt ist, würde die CDU einer Verlängerung der Wischhofstraße zustimmen.

Die CDU ist nicht in der Lage, dem Ausführungsvorschlag des Gutachters zum GVP pauschal zuzustimmen, da er Detailvorschläge enthält, die heute noch gar nicht beschlossen werden können. Auf eine Erläuterung des Alternativantrages seiner Fraktion möchte Sprecher verzichten. Er ist bereit, einzelne Dinge in der Diskussion zu erläutern, falls dies gewünscht wird.

Stadtrat R ö s s e r spricht sich für die Beibehaltung der Straßenbahn aus, die seit Anfang des Jahrhunderts so etwas wie ein Statussymbol für eine moderne Großstadt ist. Für die Beibehaltung jedenfalls der letzten Straßenbahnlinie sprechen

höhere Beförderungskapazität,
höhere Lebensdauer der Fahrzeuge,
höhere Verkehrssicherheit,
höhere Sicherheit für die Fahrgäste
ruhigeres Anfahren und Bremsen und
größere Laufruhe.

Damit ist die Straßenbahn umweltfreundlicher als der Bus. Schließlich bietet sie auch einen besseren Fahrkomfort für Ältere, Behinderte und Mütter mit Kindern. Dabei will Sprecher keineswegs die wirtschaftliche und finanzielle Seite verkennen. Hierzu wird Ratsherrin Lange noch gesondert Stellung nehmen. Seines Erachtens gehört die Straßenbahn zu dem Stadtbild einer Landeshauptstadt. Im übrigen stellt die Straßenbahnlinie 4 geradezu ein ideales Gerüst der Verkehrsinfrastruktur rund um die Innenförde dar, das in Notzeiten einmal von großem Wert sein kann. Dies habe nichts mit Nostalgie zu tun, sondern sehr viel mit Umweltfreundlichkeit, Lebensqualität und humaner Stadt.

Auch Ratsherrin L a n g e spricht sich für die Beibehaltung der Straßenbahn aus. Aus den Untersuchungen zum GVP geht zwar hervor, daß etwa 65 Mio DM für ein neues Schienenbahnnetz nötig sind, allerdings ist keine Aufschlüsselung dieser Summe enthalten. Warum könnte man nicht sukzessiv Ersatzanschaffungen vornehmen und z.B. pro Jahr zwei Straßenbahnzüge für 1,8 Mio DM erneuern. Wenn man außerdem 0,7 Mio DM für Ersatzinvestitionen von Anlageteilen veranschlagt, so wären es zusammen 2,5 Mio DM. Nach 10 Jahren wären dann die Anlagen ausgewechselt und die Straßenbahn grunderneuert. Auch die Anschaffung von Bussen erfordert Kapital. Anstelle von zwei Straßenbahnzügen müßten drei Gelenkbusse eingesetzt werden, die immerhin 750.000,-- DM kosten. Die Lebensdauer der beiden Fahrzeugtypen steht im Verhältnis 3 : 1 für die Straßenbahn. Auch liegen die Abschreibungssätze günstiger bei der Straßenbahn. Durch die Erweiterung des Busfuhrparks wird dagegen zwangsläufig der Anteil der Personalkosten erhöht. Daneben stellen sich bei der Energieversorgung aufgrund der Krisenanfälligkeit fast unlösbare Probleme. Die Elektroenergie ist dagegen nicht abhängig von der Primärenergie. Bewiesen ist ferner, daß der Geräuschpegel des Busses höher liegt als der der Straßenbahn. Auch dürfen die gesundheitsschädigenden Wirkungen des Dieselqualms nicht übersehen werden.

Ratsherr P e t e r s e n erinnert daran, daß der ÖPNV-Lenkungsausschuß von der Ratsversammlung den Auftrag erhalten hatte, Sofortmaßnahmen zu treffen. Dies ist auch geschehen. Weitere und Hauptaufgabe war es, an den Bauausschuß eine Empfehlung abzugeben, wie das Konzept für den ÖPNV in absehbarer Zukunft aussehen soll. Heute noch eine Entscheidung für das schienengebundene Fahrzeug in Kiel zu treffen, sei zu spät. Der Fahrzeug-

park ist veraltet und ein schienengebundenes Fahrzeug ist nur dann sinnvoll, wenn es auf einer eigenen Trasse fährt. Außerdem darf der betriebswirtschaftliche Aspekt nicht unberücksichtigt bleiben. Bei nur einer Straßenbahnlinie sind hohe Vorhaltekosten notwendig. Hätte man im Lenkungsausschuß über mehrere bestehende Linien diskutiert, so wäre die Entscheidung wahrscheinlich anders ausgefallen. Allerdings sind einer Ausdehnung schon durch die Hochbrücke und die Schwentinebrücke Grenzen gesetzt. Eine Straßenbahnlinie ist nur bei einem hohen Fahrgastaufkommen auf einer bestimmten Achse lohnend. Von den Gutachtern wurde auch nachgewiesen, daß sich beim Ausbau des Straßenbahnnetzes die Umsteigequote erhöhen würde. Eine geringe Umsteigehäufigkeit trägt aber zur Förderung der Attraktivität des ÖPNV bei. Nach dem System des Vorschlags Nr. 7, der favorisiert wird, wurde festgestellt, daß 90 % der Fahrgäste nicht umsteigen müssen. Ein Vergleich mit anderen Straßenbahnstädten ist nicht möglich, da Kiel eine schwierige Stadtstruktur hat und die Beförderung daher mit Bussen besser zu erreichen ist. Der Pkw hat in Kiel seine Vorzüge gegenüber dem ÖPNV. Es ist nicht so wie in Hamburg, daß man in der rush hour mit der S-Bahn schneller weiterkommt als mit dem Auto.

Bei der Beruhigung der Innenstadt durch die Dauerparker muß auch der ÖPNV alternativ entsprechend verbessert werden. Es muß versucht werden, eine vernünftige Konzeption der Wagenfolgezeiten zu erreichen und es muß ein vernünftiges Verbundsystem erreicht werden. Der Verbund bedeutet den Zusammenschluß verschiedener Verkehrsträger und nicht verschiedener Verkehrsmittel eines Trägers. Die F.D.P. ist bereit, etwas derartiges mit zu vollziehen, sie ist jedoch nicht bereit, gegenüber anderen weitere finanzielle Zugeständnisse zu machen. Unter Abwägung der Tatsachen ist der ÖPNV-Lenkungsausschuß zu der Entscheidung gekommen, das Netz 7 zu favorisieren, was auch die Abschaffung der Straßenbahnlinie bedeutet.

In Absprache mit den Fraktionsvorsitzenden der beiden anderen Fraktionen ist die F.D.P. der Auffassung, daß in die Gesamtvorlage auch eine Aussage zum ÖPNV einfließen sollte. Dazu wurde die Formulierung des Lenkungsausschusses gewählt, die Sprecher als interfraktionellen Antrag einbringt:

"Der Lenkungsausschuß öffentlicher Personennahverkehr empfiehlt zur Beschlußfassung das ÖPNV-Netz 7. Das Konzept des Netzes 7 soll schrittweise verwirklicht werden. Der Betrieb der Straßenbahn wird unter Berücksichtigung der Restnutzungsdauer zum betriebswirtschaftlich und verkehrlich sinnvollsten Zeitpunkt eingestellt. Über detaillierte Streckenführung und Verbesserungen für den öffentlichen Personennahverkehr wird die Kieler Verkehrs-AG gemeinsam mit der Verwaltung unter Einschaltung der Selbstverwaltung beraten. Der Magistrat wird aufgefordert, im Abstand von zwei Jahren der Ratsversammlung einen Bericht über die durchgeführten Maßnahmen zu geben."

Stadtpräsident S a u e r b a u m sieht diesen Antrag als selbständigen interfraktionellen Antrag an.

Sodann geht Ratsherr **L i p p e** auf die Ausführungen von Stadtrat Diekelmann zur letzten Bauausschußsitzung ein. Wenn der Sprecher einer Ausschußgruppe, die lästigen Ausschußberatungen von vornherein fernzubleiben gedenkt, heute erklärt, daß er bei Beratungen nicht den Saal verlassen werde, so hält Sprecher dies für ziemliche Heuchelei. Falls bei ähnlicher Gelegenheit wieder die Absicht besteht, an den Sachberatungen nicht teilzunehmen, aber die redaktionelle Abschlußberatung dazu benutzt werden soll, aufgrund zufälliger Mehrheitsverhältnisse alles umzudrehen, so wird die SPD dies zu unterbinden wissen. Bei dem Antrag der CDU ist doch nichts anderes herausgekommen, als eine grundsätzliche klare Absage an jegliche langfristige Generalverkehrsplanung.

Stadtrat **D i e k e l m a n n** entgegnet, der Begriff Heuchelei dürfe nicht unwidersprochen bleiben. Er habe an einigen Sitzungen aus beruflichen Gründen nicht teilnehmen können. Wenn er aber an einer Sitzung teilnimmt, dann bleibt er, soweit seine Zeit es ihm erlaubt, bis zum Ende und bleibt nicht in der Tür stehen, um die Beschlußfähigkeit zu erreichen. In diesem Zusammenhang weist Sprecher darauf hin, daß der Stadtbaurat die Fraktionssprecher zu einem Gespräch eingeladen hatte und dieses Gespräch durchgeführt hat, obwohl er (Stadtrat Diekelmann) daran aus beruflichen Gründen nicht teilnehmen konnte. Es müsse doch auch Rücksicht darauf genommen werden, daß neben der politischen Tätigkeit auch ein Beruf ausgeübt wird.

Stadtbaurat **B a r t e l s** muß, nachdem die Vorlage und die dahinterstehende Konzeption durch die Begründung des Alternativantrages der CDU doch recht "madig" gemacht worden sind, mit Rücksicht auf die Verunsicherung in der Öffentlichkeit etwas dazu sagen. Die jetzt vorliegende integrierte Verkehrsplanung berücksichtigt das, was an negativen Auswirkungen der Motorisierung aber auch an verkehrsgerechter Planung in den letzten 20 Jahren geschehen ist. Deshalb ist es für ihn nicht vertretbar, daß noch in den 70er Jahren, als das Gutachten im Anlaufen war, eine Stadt so etwas in Arbeit gibt, ohne kommunalpolitische Zielvorgaben. Für ihn wäre es völlig unverantwortlich, ein Gutachten im luftleeren Raum von objektiven Experten erstellen zu lassen. Es gehört vielmehr einfach dazu, daß man das Wechselspiel zwischen dem Verkehr und seinen Auswirkungen auf die Stadtstruktur umsetzt in Kriterien und Zielvorgaben, die den Gutachtern vorgegeben werden.

Bezüglich der Westuferautobahn wird sicherlich kein gegenseitiges Überzeugen mehr möglich sein. Zumindestens besteht aber Einigkeit darüber, daß der südliche Abschnitt nicht mutwillig gebaut werden soll. Sprecher glaubt jedoch, daß die Entwicklung dazu zwingen wird, diesen Abschnitt zu bauen. Daher müßte die Trasse so freigehalten werden, daß ein nahtloser Anschluß möglich ist. Dieser Vorschlag ist kein fauler Kompromiß, sondern die Synthese zwischen den beiden Extremen. Er ist froh, daß durch die harte Auseinandersetzung diese Lösung entstanden ist. Sie macht es ihm möglich, einer flexiblen Lösung zuzustimmen, ohne gezwungen zu sein, sie zu bauen, wobei andererseits eine vollfunktionsfähige Lösung für eine Übergangszeit oder auch längere Zeit entsteht.

Die Innenstadtverödung entsteht mit Sicherheit nicht durch die Menschen, die sich dort bewegen, sondern durch die Autos, die im Übermaß dort stehen oder gefahren werden und dort nicht hingehören. Es soll ja nur das herausgenommen werden, was entbehrlich ist. Die zeitliche Abhängigkeit einer Sperrung der Holstenbrücke von gewissen Entlastungsmaßnahmen auf der Westseite der Innenstadt wurde nie geleugnet. Kritisiert wurde heute, daß über das Parken in den Randbereichen keine Aussagen gemacht wurden. Das ist aber in einem GVP unmöglich. In der Ausführung müssen von Gebiet zu Gebiet befristete Experimente gemacht werden, um es einzuspielen.

Betrachtet man die Punkte 1 a und 5 des Alternativantrages der CDU, so handelt es sich nicht um eine Konzeption, die vorgelegt wird, sondern um ein Konglomerat von einzelnen Elementen der Empfehlungen zum GVP. Abschließend dankt Sprecher noch einmal allen Beteiligten für die sachliche Diskussion.

Vor der Abstimmung teilt Stadtpräsident Sauerbaum mit, daß der Antrag der SPD-Fraktion von Stadtrat Möller zurückgezogen wurde.

Zunächst läßt er über den Abänderungsantrag der F.D.P.-Fraktion zur neuen Drucksache 229 abstimmen:

Beschluß: Der Antrag wird mit Stimmenmehrheit **a b g e l e h n t**.

Sodann läßt Stadtpräsident Sauerbaum alternativ über die neue Drucksache 229 und den Antrag der CDU-Fraktion vom 18.7.1977 abstimmen. Er weist besonders darauf hin, daß jeder Ratsherr nur einem Antrag seine Stimme geben kann.

Nachdem über beide Anträge abgestimmt worden ist, teilt Stadtpräsident mit, daß die Mehrheit für die neue Drucksache 229 gestimmt hat.

Damit ist der CDU-Antrag abgelehnt und die neue Drucksache 229 angenommen.

Danach läßt er über den interfraktionellen Antrag, der als selbständiger Antrag anzusehen ist, abstimmen.

Beschluß über den interfraktionellen Antrag:

Nach Antrag mit Mehrheit bei 3 Gegenstimmen.

Damit sind die neue Drucksache 229 und der interfraktionelle Antrag angenommen worden.

9) Betreff: Lenkungsausschuß öffentlicher Personennahverkehr - Drs. 227 -

Berichterstatter: Ratsherr Petersen

Antrag: Der Lenkungsausschuß öffentlicher Personennahverkehr stellt mit der Beschlußfassung über den Generalverkehrsplan seine Tätigkeit ein.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

10) Betreff: Verkehrlenkende Maßnahmen am Arndtplatz - Drs. 235 -

Hierzu liegt folgender Antrag der SPD-Ratsherrenfraktion vor:

"Die Zu- und Ausfahrt der Schiller- bzw. Goethestraße am Arndtplatz werden gesperrt. Sollten Verkehrszählungen in einer Versuchszeit von sechs Monaten erweisen, daß der Durchgangsverkehr in andere Wohnstraßen ausweicht, sind weitere verkehrlenkende Maßnahmen einzuleiten.

Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, wie die Goethestraße zwischen Lessingplatz und Gutenbergstraße zu entlasten ist."

Ratsherr **L a n g e** begründet den Antrag. Diese Angelegenheit sei im Ordnungsausschuß behandelt worden. Im nachhinein habe sich jedoch herausgestellt, daß es der falsche Ausschuß war.

Ratsherr **B e r g i e n** beantragt, den Antrag an den Ordnungsausschuß zu verweisen. Da der Ordnungsausschuß dieses Thema am 2.6.1977 ausführlich behandelt hat, ist es ihm unverständlich, weshalb Ratsherr Lange, der Mitglied dieses Ausschusses ist, den Antrag hier gestellt hat. Im Ordnungsausschuß bestand Einvernehmen, daß die Angelegenheit zunächst in den Fraktionen und dann erneut im Ausschuß beraten werden sollte. Mit diesem Antrag werde wieder einmal versucht, einen Ausschuß zu unterlaufen. Nach Auskunft der Polizei liegt keine Verkehrsgefährdung vor. Bei dem Verkehrsaufkommen handelt es sich zu 2/3 um Anliegerverkehr, so daß das Vorhandensein der Zu- und Abfahrten im Interesse der Anlieger ist.

In einem Zwischenruf fragt Ratsherr **L a n g e**, ob sein Vorredner bereit sei, den Eltern schriftlich zu erklären, daß keinerlei Gefährdung bestehe.

Ratsherr **B e r g i e n** erwidert, daß nach Auskunft der Polizei keine Unfälle und keine Verkehrsgefährdung vorliege.

Ratsherr J u n g j o h a n n führt aus, daß zwar die Absicht des Antrages die Unterstützung der F.D.P.-Fraktion finde, nicht aber die Art und Weise. Ohne Vorberatung im zuständigen Ausschuß, s.E. ist es aber der Bauausschuß, könne dieser Antrag nicht beschlossen werden. Daher stellt er namens der F.D.P.-Fraktion folgenden Änderungsantrag:

- "1. Der erste Absatz wird gestrichen.
2. Der zweite Absatz lautet wie folgt:

Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, wie die Verkehrsverhältnisse am Schrevenpark zu verbessern sind, mit dem Ziel, störenden Durchgangsverkehr aus diesem Wohngebiet herauszuhalten und die gefahrlose Zugänglichkeit zu den Naherholungsflächen zu sichern. In diese Untersuchung ist auch die Möglichkeit einer Anbindung der Lessinghalle an den Schrevenpark einzubeziehen."

Nach der Vorberatung im Bauausschuß könnte der Antrag dann in der Ratsversammlung beschlossen werden.

Ratsherr L i p p e erinnert daran, daß Ratsherr Bergien in der letzten Ausgabe der "Kiel-Linie" für eine Beruhigung der Verkehrsverhältnisse am Schrevenpark eingetreten sei. Nach dieser Aussage hätte er nicht den Anspruch erwartet, daß es für Initiativen in diesem Bereich keine Veranlassung gibt. Sprecher begrüßt, daß Ratsherr Jungjohann den Überweisungsantrag modifiziert hat. Der Ordnungsausschuß sei tatsächlich hierfür nicht zuständig. Eine Sperrung der Straßen sei aus mehreren Gründen (stadtplanerische Gesichtspunkte, Wohnberuhigung, Schutz der Wasservögel u.a.m.) angezeigt. Es gehe nicht darum, einen überdimensionalen Unfallschwerpunkt zu beseitigen, sondern darum, Ziele des Kreisentwicklungsplanes an einer Stelle zu verwirklichen, wo dies dringend notwendig ist. Die SPD stimme daher, wenn auch schweren Herzens, einer Überweisung an den Bauausschuß zu.

Danach zieht Ratsherr B e r g i e n den Antrag auf Überweisung an den Ordnungsausschuß zurück. Die CDU werde dem Antrag der F.D.P. zustimmen. Es müsse allerdings gewährleistet sein, daß der Ordnungsausschuß beteiligt wird (z.B. im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung). Abschließend weist Sprecher darauf hin, daß die CDU im Ordnungsausschuß und im Verkehrsbeirat dazu beigetragen hat, daß verkehrsberuhigende Maßnahmen für diesen Bereich durchgeführt werden.

Beschluß über den Änderungsantrag der F.D.P.-Fraktion einschließlich der Überweisung an den Bauausschuß:

Nach Antrag
Der Beschluß ergeht einstimmig

Über die Drucksache 235 wird nicht mehr abgestimmt.

- 11) Betreff: Entgelte Schwerbehinderter im Bewegungs- - Drs. 236 -
bad der Schule für Körperbehinderte im
Bildungszentrum Mettenhof

Hierzu liegt folgender Antrag der SPD-Fraktion vor:

"Die Ratsversammlung möge beschließen:

Rollstuhlfahrer und andere entsprechend schwer behinderte Mitbürger, die das Bewegungsbad in der Schule für Körperbehinderte im Bildungszentrum Kiel-Mettenhof benutzen, haben hierfür nur die Entgelte zu entrichten, die sie normalerweise für die Benutzung einer öffentlichen Schwimmhalle zu entrichten hätten. Für Begleitpersonen, die zur Betreuung mitkommen, sind keine Entgelte zu fordern. Die Einzelheiten regelt das Schulamt. Auf die besonderen Belange des Personenkreises ist dabei Rücksicht zu nehmen."

Stadtrat M ü l l e r begründet den Antrag.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

- 12) Betreff: Bericht über die Erfahrungen hinsichtlich der - Drs. 237 -
Sprechstunden in den einzelnen Verwaltungs-
stellen

Berichterstatter: Oberbürgermeister Bantzer

- Der Text des schriftlich vorliegenden Berichtes ist in den dieser
Niederschrift vorgehefteten Sitzungsunterlagen enthalten -

Oberbürgermeister B a n t z e r gibt weitere Erläuterungen und appelliert an die Bürger, die Spätsprechstunden wirklich nur dann in Anspruch zu nehmen, wenn es notwendig ist. Er dankt den Mitarbeiterinnen der "Fliegenden Verwaltungsstelle", die diese schwere Arbeit auf sich genommen und damit bewiesen haben, daß auch Damen zum starken Geschlecht gehören.

Ratsherr B a l z e r s e n kann für die Stadtteile Friedrichsort und Neumühlen-Dietrichsdorf feststellen, daß sich die Anlaufschwierigkeiten eingependelt haben. Er dankt der Verwaltung, daß auf Wünsche flexibel reagiert wird. Die älteren bzw. nicht berufstätigen Bürger sollten jedoch die nicht so stark frequentierten Vormittagsstunden benutzen. Die jährliche Einsparung von 860.000,-- DM bedeute umgerechnet ein Investitionsvolumen für etwa vier Sporthallen.

Stadtrat Z i m m e r bemerkt, man könne heute durchaus feststellen, daß die damalige Entscheidung richtig war. In drei Stadtteilen sei man allerdings von der Anzahl der zu bearbeitenden Fälle an die Grenze des Vertretbaren gelangt. Sollte hier eine weitere Erhöhung eintreten, müsse kurzfristig überlegt werden, welche Konsequenzen zu ziehen sind. Die CDU wird die weitere Entwicklung sehr kritisch beobachten.

- Kenntnis genommen -

- 13) Betreff: Erfahrungsbericht über die Kieler Woche 1977
Berichterstatter: Oberbürgermeister Bantzer

In seinem mündlichen Erfahrungsbericht führt Oberbürgermeister B a n t z e r aus, daß die diesjährige Kieler Woche bei Zugrundelegen des Echos aus dem Kreise der Bürger, der Gäste und der Presse gut gelaufen sei. Allerdings sei man jetzt mit dem Angebot an eine Grenze gelangt, die man nicht überschreiten dürfe, denn dies wäre organisatorisch, personell und finanziell nicht mehr zu verkraften. Dies bedeute aber nicht Stillstand. Neue Veranstaltungen können jedoch nur noch dann in das Programm aufgenommen werden, wenn man dafür auf andere verzichtet. Dies gelte auch für andere Institutionen. Tagungen, Kongresse und Ausstellungen müßten nicht unbedingt in die Kieler Woche gelegt werden, zumal das Echo zu anderen Zeitpunkten sicherlich stärker wäre. Die internationalen Segelregatten bringen für die Veranstalter ständig neue Probleme, so z.B. die sehr großen Felder, die Schaffung ausreichender Liegeplätze, die Ordnung im Hafenvorfeld und die Bereitstellung ausreichender Parkplätze. Diese Fragen sind noch im kleinen Kreis zu klären. Bei der Manöverkritik hat der Kongreß des DIHT einen breiten Raum eingenommen. Besonders kritisch hat man sich mit den Stadtteilveranstaltungen und der Abschlußveranstaltung auseinandergesetzt und ist dabei zu der Schlußfolgerung gelangt, daß die Stadtteilveranstaltungen populär gemacht werden müssen. Show-Elemente oder bekannte Moderatoren könnten hierzu beitragen. Anstelle der 11 Stadtteilveranstaltungen sollten nur noch 5 oder 6 durchgeführt werden. Das gleiche gilt für die Abschlußveranstaltung, auch hier muß der Bürger stärker einbezogen werden, auch hier muß nach einer neuen Form gesucht werden. Ein Ortswechsel wäre vielleicht angebracht, da der Konzertsaal bei vielen Bürgern eine Art Schwellenangst hervorruft. Ein neuer Raum könnte die umgestaltete Ostseehalle sein. Überwiegend zufrieden mit der Kieler Woche zeigten sich die Bürger wie das Katerfrühstück und der Meckerkasten beweisen. Da sich die 12 - 18jährigen etwas vernachlässigt fühlen, wird im nächsten Jahr im Programm besonders auf die Veranstaltungen für diese Altersgruppe hinzuweisen sein. Ferner sollte das Jugendamt prüfen, welche Wünsche bestehen und ob sie realisiert werden können. Sodann geht Sprecher auf die neuen Veranstaltungen Blumenmarkt, Waldfest im Viehburger Gehölz,

Staffeltag und Kunstbummel ein, die gut gefallen haben, sowie auf das Seminar für die Städtedelegationen und den "Kieler Woche-Tag" des für Schleswig-Holstein zuständigen Konsular-Korps. Nicht zufriedenstellend war jedoch der Verkaufserfolg bei Krawatten, Tüchern und T-Shirts. Hier fehlte ein starkes Engagement der Kieler Einzelhändler, denn eine Nachfrage bestand durchaus. Ein ambulanter Händler soll 1.200 T-Shirts an einem Wochenende umgesetzt haben. Es bleibe nur zu hoffen, daß im nächsten Jahr eine Änderung eintritt, da man sonst überlegen müssen, den Verkauf in eigener Regie zu organisieren und ambulanten Händlern zu übertragen. Es sollte auch der Förderergesellschaft "Lebendiges Kiel" von anderen Institutionen durch das Herausbringen von T-Shirts oder Poster zum gleichen Zeitpunkt nicht Konkurrenz gemacht werden. Die Stadt sollte sich in Zukunft darauf beschränken, höchstens 3 oder 4 Ausstellungen durchzuführen. Ferner muß das Angebot an Imbiß- und Getränkeständen reduziert werden. Bei Stadtteilfesten sollten die Bürger auch auf diesem Gebiet mehr selbst anbieten. Abschließend dankt Sprecher allen, die an der Kieler Woche mitgewirkt haben herzlich.

Ratsherr S c h ö n i n g meint, man könne auch mit dem Echo der Kieler Woche in der überregionalen Presse zufrieden sein. Es sei der richtige Weg, die Bevölkerung an der Gestaltung teilhaben zu lassen. Durch eventuelle Rückschläge sollte man sich dabei nicht entmutigen lassen. Als besonders positiv sieht Sprecher die Operngala an, die in diesem Jahr anstelle des Symphoniekonzertes stattfand. Sie sollte eine ständige Einrichtung werden. Man müsse jetzt überlegen, ob in Zukunft etwas Weniger nicht Mehr sein kann, denn die Grenze des Machbaren ist erreicht. Abschließend regt er an, das open-air-festival aus der Innenstadt herauszunehmen.

Sodann dankt Stadtpräsident im Namen der Ratsversammlung allen Beteiligten, die zum Gelingen der Kieler Woche beigetragen haben.

- Kenntnis genommen -

14)

Betreff: Bericht zum Fremdenverkehr in Kiel

- Drs. 164 -

Berichterstatter: Stadtrat Dr. Moll

- Der schriftlich vorliegende Bericht ist in den dieser Niederschrift vorgehefteten Sitzungsunterlagen enthalten -

Stadtrat D r. M o l l erläutert, es handele sich hierbei um einen ersten Versuch einer zusammenfassenden Darstellung. Zwar habe der Fremdenverkehr in Kiel nicht die Bedeutung wie in den großen Gemeinden an Nord- und Ostsee, man könne aber auch nicht sagen, daß er völlig bedeutungslos sei. Sodann geht er auf einzelne Bereiche des Berichtes ein.

- Kenntnis genommen -

- 15) Betreff: Konzentration der Hauptschulklassen in Wellingdorf - Drs. 238 -

- Diese Vorlage wurde in der Magistratssitzung am 20.7.1977 abgesetzt und steht deshalb nicht zur Beratung an -

- 16) Betreff: Errichtung einer Schule für geistig Behinderte auf dem Ostufer - Drs. 239 -

- Diese Vorlage wurde in der Magistratssitzung am 20.7.1977 abgesetzt und steht deshalb nicht zur Beratung an -

- 17) Betreff: Errichtung einer Sprachheilgrundschule an der Heinrich-von-Stephan-Schule, Friedrichsort - Drs. 240 -

Berichterstatter: Stadtschulrat Dr. Lohmann

- Antrag:
1. Vorbehaltlich der Zustimmung des Landesschulamtes Schleswig-Holstein wird zum Beginn des Schuljahres 1978/79 in den Räumen der Heinrich-von-Stephan-Schule eine Sprachheilgrundschule errichtet.
 2. Die Schule trägt den Namen "Heinrich-von-Stephan-Schule - Sprachheilgrundschule -".
 3. Die Schule läuft mit zwei Vorklassen und zwei ersten Klassen an.

Stadtschulrat D r . L o h m a n n erläutert die Vorlage.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

- 18) Betreff: Errichtung von Sporthallen - Drs. 241 -

Berichterstatter: Stadtschulrat Dr. Lohmann

- Antrag:
- a) Das Hochbauamt wird nach § 5 Abs. 2 der Baumittelrichtlinien beauftragt, für den Bau einer Mehrzweckhalle am Bildungszentrum Elmschenhagen umgehend die gem. § 9 Abs. 3 Gemeindehaushaltsverordnung erforderlichen Unterlagen zu erstellen.

Antrag:

b) Das Hochbauamt wird nach § 5 Abs. 2 der Baumittelrichtlinien beauftragt, umgehend die gem. § 9 Abs. 3 Gemeindehaushaltsverordnung erforderlichen Unterlagen zu erstellen für folgende Maßnahmen

1. Sporthalle an den Schulen Ittisstraße
2. Sporthalle an der Schule Holtenau

- Der Antrag zu b) wurde nachgereicht -

Beschluß:

Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

Beschluß:

- Der Beschluß ergeht einstimmig -

19)

Betreff:

Jahresabschluß der VVK für das Geschäftsjahr 1976

- Drs. 242 -

21)

Berichterstatter:

Stadtrat Dr. Moll

Antrag:

Der Vertreter der Stadt Kiel in der nächsten ordentlichen Gesellschafterversammlung der Versorgung und Verkehr Kiel GmbH wird angewiesen, nachstehenden Beschlüssen zuzustimmen:

- 1) Feststellung des anliegenden Jahresabschlusses 1976 der Versorgung und Verkehr Kiel GmbH und Vortrag des eingetretenen Bilanzverlustes in Höhe von 27.159.920,47 DM auf Rechnung des Geschäftsjahres 1977. Dabei verpflichtet sich die Gesellschafterin Stadt Kiel, die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft für 1977 sicherzustellen.
- 2) Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 1976.
- 3) Bestellung der Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft - Wirtschaftsprüfungsgesellschaft / Steuerberatungsgesellschaft -, Düsseldorf/Hamburg, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1977.

Stadtrat D r . M o l l erläutert die Vorlage.

Beschluß:

Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

20)

Betreff:

KVAG-Sonderangebot "Ferienmonatsmarke"

- Drs. 243 -

Berichterstatter:

Stadtrat Dr. Moll

Antrag: Der Vertreter der Stadt Kiel in der Gesellschafterversammlung der Versorgung und Verkehr Kiel GmbH wird angewiesen, in der Gesellschafterversammlung oder im schriftlichen Verfahren gemäß § 12 Abs. 4 des Gesellschaftervertrages folgendem Beschluß zuzustimmen:

"Der Einführung einer KVAG-Ferienmarke im Rahmen der Aktion "Jugendferienpaß" zum Preise von 30,-- DM für den Monat August 1977 wird zugestimmt. Diese Karte berechtigt während des Kalendemonats August zu beliebig vielen Fahrten im gesamten Landverkehrs- und Fördenetz der KVAG."

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

21) Betreff: Erhöhung der Fahrpreise der KVAG - Drs. 244 -

Berichterstatter: Stadtrat Dr. Moll

Antrag: Der Vertreter der Stadt Kiel in der Gesellschafterversammlung der Versorgung und Verkehr Kiel GmbH wird angewiesen, folgendem Beschluß zuzustimmen:

"Der Fahrtariferhöhung zum 1. Oktober 1977 nach Tarifvorschlag 2 einschließlich der hierzu gehörenden Ausführungsvorschriften, letztere in der Fassung gemäß dem Beschluß des Aufsichtsrates der VVK vom 2.5.1977, wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß der Preis der Schülerkarte im Landverkehr wie folgt festgesetzt wird:

Bis 2 Zonen 24,-- DM,
3 und mehr Zonen: 26,-- DM.

Die besonderen Beförderungsbedingungen werden wie folgt ergänzt:

"Zu § 9 der Allgemeinen Beförderungsbedingungen: Kommt der Betroffene seiner Zahlungsverpflichtung nicht innerhalb von 14 Tagen vom Feststellungstage ab nach, so sind weitere 10,-- DM zu zahlen."

Der jährliche Pauschalfahrpreis für die Dienstreisen der Mitarbeiter der Stadtwerke Kiel AG mit den Verkehrsmitteln der KVAG wird ab 1. Oktober 1977 auf DM 370.000,-- festgesetzt."

Stadtrat D r . M o l l erläutert eingehend die Vorlage.

Ratsherr P e t e r s e n ist der KVAG dankbar, daß drei Alternativen für die Tarifierhöhung vorgelegt wurden. Die F.D.P. ist der Meinung, daß ein Flächenzonentarif besser ist, da nach der Leistung gezahlt wird. Auch bei Tarifierhöhungen müsse man aber an die Reizschwelle denken. Dem Bürger sollte daher keine zu große Erhöhung zugemutet werden. Die Erhöhung des Einzelfahrscheines auf 1,50 DM wird die Kieler jedoch nicht so sehr treffen, da sie überwiegend die günstigeren Mehrfahrtenkarten kaufen werden. In der bisherigen Diskussion wurde sehr oft von einem Verbund gesprochen. Allerdings trifft dies auf keinen der Vorschläge zu, denn ein echter Verbund bedeutet, daß die Fahrgäste ohne neu zu zahlen von den Fahrzeugen des einen auf die eines anderen Trägers umsteigen können. Für eine solche Regelung aber müßte eine Übernahme der Kosten durch einen dritten Kostenträger angestrebt werden. Hierdurch würde aber der öffentliche Personennahverkehr in erster Linie für die Einwohner des Kieler Umlandes attraktiver und nicht für die Kieler. Bei der Tarifgestaltung müsse man im Vordergrund diejenigen sehen, die die Verkehrsmittel täglich benutzen und nicht den Ausflugsverkehr. Man könne es den Kielern auch nicht zumuten, daß sie mehr bezahlen, damit die Einwohner der Umlandgemeinden nicht so viel zahlen müssen. Diese Einstellung sei keine Kirchtumspolitik. Die Stadt wird in den nächsten Jahren nicht in der Lage sein, die Verluste eines Verbundsystems zu tragen. In anderen Bundesländern wie z.B. in Nordrhein-Westfalen werden die Verluste vom Land ausgeglichen. Dies ist aber hier nicht der Fall. Allerdings sollte man einmal überlegen, inwieweit der öffentliche Personennahverkehr auch als soziale Leistungen gesehen werden muß. Dieses Problem könne aber nicht auf Gemeindeebene gelöst werden und sollte daher einmal vom Deutschen Städtetag aufgegriffen werden. Sprecher sieht darin, daß die einzelne Mehrfahrtenkarte im Vorverkauf 1,10 DM im Automaten aber 1,20 DM kosten soll eine gewisse Ungerechtigkeit. Da der Unterschied auf die derzeitigen Automaten zurückzuführen ist, bittet er, in Zukunft Automaten anzuschaffen, die ohne Schwierigkeiten auf veränderte Preise umgestellt werden können.

Ratsherr S t e g e m a n n bemerkt, daß eine Tarifierhöhung zur Erhaltung der Liquidität, für Investitionen und zur Abwendung einer Überschuldung sicherlich notwendig sei. Die CDU könne einer Erhöhung nur deshalb zustimmen, weil zugesagt wurde, daß alles getan wird, um die in Zukunft noch möglichen Rationalisierungen zu realisieren. Hierauf wird seine Fraktion genau achten. Die CDU spricht sich für den Vorschlag 3 aus, weil hierdurch zum ersten Mal ein Schritt nach vorn im Sinne eines Verbundsystems getan wird. Dieser Vorschlag bringt die verkehrlich und wirtschaftlich beste Lösung und entspricht einem langgehegten Wunsch der Bevölkerung. Seines Erachtens handelt es sich hierbei auch um einen echten Verbund, der den Rückgang der Beförderungszahlen in der Schifffahrt beenden würde. Wenn man jedoch in keinster Weise die Wünsche des Umlandes berücksichtige, so handele es sich um Kirchtumspolitik. Von den Umlandgemeinden wurde mehrfach um einen Verbund gebeten und auch der Umlandverband habe sich klar hierzu bekannt. Daher bedauere es die CDU, daß es heute offensichtlich nicht zu dieser Entscheidung kommen wird. In den Gremien der KVAG habe sich die SPD einstimmig für den Vorschlag 3 ausgesprochen und der Fraktionsvorsitzende, Stadtrat Möller, habe öffentlich erklärt, daß seine Fraktion mehr-

heitlich diesem Tarifvorschlag den Vorzug gibt. Dann habe sich jedoch der Kreisvorsitzende der SPD anders entschieden und jetzt stimme die SPD-Fraktion für den Vorschlag 2. Sprecher betrachtet dieses Verhalten als eine Einflußnahme der Partei auf die Fraktion und einen Fall des imperativen Mandats. Er bittet Stadtrat Möller, hier doch einmal darzulegen, weshalb die SPD zunächst für Vorschlag 3 war, jetzt aber für Vorschlag 2 stimmen will. Die CDU habe sich von Anfang an für Vorschlag 3 ausgesprochen und bleibe auch dabei. Sprecher stellt daher namens der CDU-Fraktion folgenden Änderungsantrag:

"Der Vertreter der Stadt Kiel in der Gesellschafterversammlung der Versorgung und Verkehr Kiel GmbH wird angewiesen, dem Tarifvorschlag 3 - Verbund Landverkehr und Fördefahrt - (unter Berücksichtigung der in den Aufsichtsratssitzungen KVAG und VVK am 2.5.1977 beschlossenen Änderungen) zuzustimmen."

Stadtrat M ö l l e r führt aus, daß bei der finanziellen Situation der KVAG in Zukunft sowohl mit Fahrpreiserhöhungen als auch mit erhöhten Leistungen des städtischen Haushaltes gerechnet werden müsse. Mit Stadtrat Dr. Moll ist er der Auffassung, daß die Rationalisierungsmöglichkeiten inzwischen weitgehend ausgeschöpft sind. Fest stehe nun einmal, daß die Probleme des öffentlichen Personennahverkehrs immer gravierender werden und immer stärker ein Eintreten des dritten Kostenträgers notwendig wird. Der Kreisparteitag der SPD habe sich mit der Tarifierhöhung befaßt und mit knapper Mehrheit empfohlen, der Tarifierhöhung zuzustimmen. Man könne doch seine Meinung zu einer Sache äußern und sie könne sich doch auch durch den Entscheidungsprozeß ändern. Auch er begrüßt, daß von der KVAG mehrere Vorschläge vorgelegt wurden. Bei dem Flächenzonentarif des Vorschlages 2 bleibt das Kerngebiet in einer Zone. Hierdurch wird der Grundstein für einen Verbund gelegt. Eine Verbindung mit der Fördeschiffahrt ist nicht notwendig. Sprecher befürchtet, daß die Umlandgemeinden ihr Interesse an einem Verbund verlieren könnten, sobald ihre speziellen Bedürfnisse abgedeckt sind.

Beschluß über den Änderungsantrag der CDU-Fraktion:

Der Antrag wird mit 23 gegen 18 Stimmen
a b g e l e h n t .

Beschluß über die Drucksache 244:

Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht mit 23 Stimmen bei 18 Stimmenthaltungen -

22)

Betreff: Jahresrechnung 1974

- Drs. 221 -

Berichterstatter: Ratsherr Engelmann

Antrag: a) Die Jahresrechnung 1974 wird im
Verwaltungshaushalt
in den Einnahmen mit 395.185.917,88 DM
in den Ausgaben mit 395.654.485,54 DM
im Vermögenshaushalt
in den Einnahmen mit 110.574.723,72 DM
in den Ausgaben mit 125.963.355,11 DM

festgestellt.

b) Dem Magistrat wird gemäß § 95 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein i.d.F. vom 6.4.1973 für die Haushaltswirtschaft des Rechnungsjahres 1974 Entlastung erteilt.

In seiner Begründung spricht Ratsherr Engelmann das vom Personalamt geübte Verfahren der Weiterbeschäftigung überplanmäßiger Kräfte an, die nicht im Stellenplan enthalten sind. Der Rechnungsprüfungsausschuß fordere den Magistrat und das Personalamt nochmals auf, die Vorschriften zu beachten und keine Querbuchungen zuzulassen.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig-

Die ehrenamtlichen Stadträte haben bei der Beratung und Abstimmung nicht mitgewirkt.

23)

Betreff: Richtlinien für die Gewährung von Arbeitgeberzuschüssen zur Wohnraumbeschaffung (Eigentumsmaßnahmen) - Drs. 245 -

Berichterstatter: Stadtrat Quade

Antrag: Den als Anlage beigefügten "Richtlinien für die Gewährung von Arbeitgeberzuschüssen der Stadt Kiel zur Wohnraumbeschaffung (Eigentumsmaßnahmen)" wird mit folgenden Änderungen zugestimmt:

a) Nr. 6.3 Satz 1 erhält folgende Fassung:
"Über Eilanträge kann der Dezernent des Amtes für Wohnungsbau und Wohnungswesen in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis für Wohnungswesen eine Entscheidung treffen."

Stadtrat Dr. Moll b) In Nr. 9 Satz 1 wird das Wort "Zahlung" durch das Wort "Bewilligung" ersetzt.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

24) Betreff: Bau einer Erschließungsstraße im Industrie- und Gewerbe-Areal Kiel-Wellsee, westlich der Liebigstraße - Drs. 246 -

Berichterstatter: Stadtrat Dr. Moll

Antrag:

- a) Das Bauprogramm für den Bau einer Erschließungsstraße westlich der Liebigstraße lt. beigefügten 2 Plänen wird festgestellt.
- b) Die Verwaltung wird angewiesen, die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, Bauentwürfe und Kostenanschläge aufzustellen und entsprechende Zuschüsse für die Erschließung beim Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein zu beantragen.

Stadtrat Dr. Moll verweist auf die Vorlage.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

25) Betreff: Zweckverband Hafen Strande - Drs. 231 -

Berichterstatter: Stadtrat Dr. Moll

Antrag: Ziffer 1 des Beschlusses der Ratsversammlung in der Sitzung vom 9./10.12.1976 wird dahingehend geändert, daß die Stadt Kiel im Zweckverband Hafen Strande verbleibt unter der Voraussetzung, daß

- a) die im Hafenvorfeld des Olympiahafens Schilksee gelegenen Flurstücke der Gemeinde Strande von zusammen 1.583 qm der Stadt Kiel unentgeltlich sowie pfand- und lastenfrei übereignet werden und
- b) die Flächen zwischen Fuhlenseeauslauf, der westlichen Seite der Strandpromenade und der Wasserlinie in die Stadt Kiel umgemeindet werden.

Stadtrat D r . M o l l erläutert die Vorlage.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

26) Betreff: Vertreter der Stadt Kiel in der Verbandsversammlung des
Zweckverbandes Hafen Strande - Drs. 232 -

Berichterstatte: Stadtrat Dr. Moll

Antrag: Als Vertreter der Stadt Kiel in der Verbandsversammlung
des Zweckverbandes Hafen Strande werden bestimmt:

- a)
- b)
- c) Herr Georg Fukas, Kiel 17, Schilkseer Str. 142,
als Mitglied des Ortsbeirates Schilksee

Sie werden im Verhinderungsfalle vertreten durch:

Zu a)

Zu b)

Zu c) Frau Ilse Zimmermann, Kiel 17, Seesternweg 16,
als Mitglied des Ortsbeirates Schilksee.

Von der SPD-Fraktion werden als Vertreter vorgeschlagen:

Herr Dieter D i e s e l , Behmweg 6, 2300 Kiel 17,
Herr Karl-Heinz K ö p k e , Wagnerring 1, 23 Kiel 1,

und von der CDU-Fraktion - wie der Rückseite der Begründung der Drucksache
232 zu entnehmen ist -

Herr Ratsherr Dieter K ü s t e r

sowie als Stellvertreter von der SPD-Fraktion

Herr Ratsherr Otto B a l z e r s e n

und von der CDU-Fraktion (siehe Begründung)

Herr Joachim L a n g e .

Damit sind drei Vorschläge als Mitglieder in der Verbandsversammlung benannt
worden, obwohl nur zwei zu wählen sind.

Stadtrat M ö l l e r vertritt die Auffassung, daß der SPD nach d'Hondt
zwei Vorschläge zustehen und von der CDU demnach kein Vorschlag zu unter-
breiten ist.

Von der CDU wird der Standpunkt vertreten, daß das Magistratsmitglied der Stadt Kiel (Dr. Moll), das für die Hafen- und Verkehrsbetriebe der Stadt Kiel zuständig ist, aufgrund seines Amtes der Verbandsversammlung angehört, ohne daß er anzurechnen ist.

Da eine Einigkeit hierüber nicht erzielt wird, wird die Ratsversammlung zur Klärung dieser Frage im Ältestenrat von 16.48 Uhr bis 17.09 Uhr unterbrochen.

Nach Wiedereröffnung der Ratssitzung gibt Stadtpräsident bekannt, daß der Ältestenrat empfiehlt, die Vorlage zu vertragen, um bis zur nächsten Sitzung die Frage der Vertretung der Stadt Kiel in der Verbandsversammlung zu klären.

Beschluß:
V e r t a g t

27) Betreff: Beabsichtigte Grenzänderung Strande/Kiel - Drs. 247 -

Berichterstatter: Oberbürgermeister Bantzer/Stadtrat Dr. Moll

Antrag: 1) Dem Abschluß von Grenzänderungsverträgen laut anliegenden Entwürfen mit
a) der Gemeinde Strande
b) dem Kreis Rendsburg/Eckernförde

wird zugestimmt.

2) Der am 20. Januar 1977 unter Punkt 15 der Tagesordnung gefaßte Beschluß der Ratsversammlung wird aufgehoben.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

28) Betreff: Satzung des Zweckverbandes Kieler Umland - Drs. 248 -

Berichterstatter: Oberbürgermeister Bantzer

Antrag: Siehe vorgeheftete Sitzungseinladung

In seiner Begründung weist Oberbürgermeister B a n t z e r darauf hin, daß es sich bei dem vorliegenden Antrag, der vom Magistrat mit knapper Mehrheit beschlossen wurde, um eine Art Vergleichsangebot handelt. Aus-

gangspunkt ist ein Antrag des Kreises Plön, dem man in der gestellten Form jedoch nicht zustimmen könne. In der bisherigen Beratung wurden sowohl für die harte Linie (Ablehnung des Plöner Antrages) als auch für die weiche Linie (Gesprächsbereitschaft mit Gegenvorschlägen) einleuchtende Argumente vorgebracht. Sprecher hält es für taktisch klüger, die weiche Linie zu vertreten, da dann der schwarze Peter beim Kreis Plön liege. Die Vertreter der harten Linie würden in Kauf nehmen, daß ihnen später einmal mangelnde Verhandlungsbereitschaft vorgeworfen wird. Er bittet, heute in jedem Fall eine Entscheidung zu treffen, damit sich die Vertreter der Stadt in der morgigen Sitzung des Verbandes entsprechend verhalten können.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht mit Stimmenmehrheit -

29) Betreff: Entgelte für den Besuch der städtischen Kindertagesheime - Drs. 249 -

Berichterstatter: Stadtrat Lütgens

Antrag: Für den Besuch der städtischen Kindertagesheime sind Entgelte nach der beigefügten Entgeltsordnung zu erheben.

Stadtrat L ü t g e n s begründet die Vorlage.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

30) Betreff: Außerplanmäßige Ausgabe für die Beschaffung einer Schnellkochgruppe im Altenheim Klausdorfer Weg - Drs. 250 -

Berichterstatter: Stadtrat Lütgens

Antrag: Zugestimmt wird der Leistung einer außerplanmäßigen Ausgabe bei der Haushaltsstelle 431.40.964 - Sonstige betriebstechnische Anlagen im Altenheim Klausdorfer Weg in Höhe von 27.000,-- DM.

Der Betrag wird gedeckt durch Einsparungen in gleicher Höhe bei der Haushaltsstelle 41/730 - Leistungen an natürliche Personen außerhalb von Einrichtungen.

30) Stadtrat L ü t g e n s verweist auf die Vorlage. - Drs. 226 -

Berichterstatter: Stadtrat Lütgens

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

31) Betreff: Außerplanmäßige Ausgaben im Bereich des Jugendamtes - Drs. 251 -
hier: HHSt. 407/521 - Betriebsgerät und Inventar

Berichterstatter: Stadtrat Lütgens

Antrag: Zugestimmt wird der Leistung einer außerplanmäßigen Ausgabe von 5.100,-- DM bei der Haushaltsstelle 407/521 - Betriebsgerät und Inventar.
Die Maßnahme wird gedeckt durch Mehreinnahmen in gleicher Höhe bei der HHSt. 45/171 - Zuwendungen für lfd. Zwecke vom Land.

34) Stadtrat L ü t g e n s verweist auf die Vorlage.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

35) Betreff: Aufstellung von Fahnenträgern im Bereich - Drs. 223 -
32) Betreff: Behindertenführer für Kiel und Umgebung - Drs. 225 -

Berichterstatter: Stadtrat Müller

Antrag: Es ist für Kiel und Umgebung ein Behindertenführer zu erstellen und herauszugeben. Für 2.000 Druckexemplare sind 7.300 DM im Haushaltsplan 1978 anzumelden.
Mit der Durchführung der Aufgabe wird die Fürsorgestelle für Kriegssopfer beauftragt.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

- 33) Betreff: Überplanmäßige Ausgabe - Drs. 226 -
Berichterstatter: Stadtrat Lütgens
Antrag: Der Leistung einer überplanmäßigen Ausgabe bei der Haushaltsstelle 540/630 - Beratungs- und Behandlungsstellen; sonstige sächliche Ausgaben für die Röntgenreihenuntersuchung - in Höhe von 12.500 DM wird nach § 28 Buchst. i) i.V.m. § 82 Abs. 1 Satz 1 und 2 GO zugestimmt.
Zur Deckung der überplanmäßigen Ausgabe werden bei der Haushaltsstelle 41000/73000 - Leistungen an natürliche Personen außerhalb von Einrichtungen Mittel in Höhe von 12.500,-- DM gesperrt.
Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -
- 34) Betreff: Verfahren der Beiteiligung der Bürger an der Bau- - Drs. 252 -
leitplanung
Antrag:
- Diese Vorlage wurde in der Magistratssitzung am 20.7.1977 abgesetzt und steht daher heute nicht zur Beratung an -
- 35) Betreff: Aufstellung von Fahrradständern im Bereich - Drs. 253 -
Schilksee
Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels
Antrag: Zugestimmt wird der Leistung einer außerplanmäßigen Ausgabe in Höhe von 15.000,-- DM bei der Haushaltsstelle 58000.964 - Aufstellung von Fahrradständern im Bereich Schilksee -
Berichterstatter:
Antrag: Die Mehrausgabe wird gedeckt durch Mehreinnahmen bei der Haushaltsstelle 602.111 - Gebühren für die Benutzung der Straßen -
Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

- 36) Betreff: Umlegungsverfahren Nr. 14 - Drs. 254 -
- Schilkseer Straße / Kurallee -

- Diese Vorlage wurde in der Magistratssitzung am 20. Juli 1977
abgesetzt und steht daher nicht zur Beratung an -

Beschluß:

Nach Antrag

- Der Beschluß ergeht einstimmig -

- 37) Betreff: Umlegungsverfahren Nr. 17 - Drs. 255 -
- Klosterkirchhof / Haßstraße -

- Diese Vorlage wurde in der Magistratssitzung am 20. Juli 1977
abgesetzt und steht daher nicht zur Beratung an -

Antrag:

- 38) Betreff: Sanierungsgebiet Kiel-Gaarden I (SAG I) - Drs. 256 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Der anliegenden Kosten- und Finanzierungsübersicht gem.
§ 38 StBauFG für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes
Nr. 436 in dem Sanierungsgebiet Kiel-Gaarden I (SAG I)
wird vorbehaltlich der Beschlußfassung zum Haushaltsplan
1978 und der Aufnahme in die mittelfristige Finanzplanung
zugestimmt.

Beschluß:

Nach Antrag

- Der Beschluß ergeht einstimmig -

Beschluß:

Nach Antrag

- Der Beschluß ergeht einstimmig -

- 39) Betreff: Bebauungsplan Nr. 606 (Aufstellungsbeschluß) - Drs. 257 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: I. Der Aufstellungsbeschluß der Ratsversammlung vom
10.6.1976 für den Bebauungsplan Nr. 513 mit dem
Baugebiet: Kiel-Russee nördlich Rendsburger Land-
straße, zwischen Russeer Weg und Redderkamp wird
aufgehoben.

- II. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 606 für das Baugebiet Kiel-Russee: Nördlich Rendsburger Landstraße, zwischen Russeer Weg, der Straßen Am Blöcken und Erlenhorst, entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan mit dem beabsichtigten Plangeltungsbereich wird beschlossen.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

40) Betreff: Bebauungsplan Nr. 390 (Satzungsbeschluß) - Drs. 258 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

- Antrag:
- I. Die gegen den Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 390, der vom 6.4.1977 bis 6.5.1977 ausgelegen hat, vorgebrachten Bedenken und Anregungen von Herrn Erich Riedel, Schilkseer Straße 120 b werden berücksichtigt, die der Ev.-Luth. Kirchengemeinde Dänischenhagen als ausgeräumt angesehen.
 - II. Der Bebauungsplan Nr. 390 für das Baugebiet: Westlich der Fördestraße zwischen Schilkseer Straße und Funkstellenweg entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan und der beigefügten Begründung dazu als Satzung beschlossen.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

41) Betreff: Bebauungsplan Nr. 411 d (Satzungsbeschluß) - Drs. 259 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

- Antrag:
- I. Die zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 411 d für das Baugebiet: Eisenbahn von Kiel nach Raisdorf - Kruppallee - Marienbader Straße - Allgäuer Straße - Sonthofener Straße, der in der Zeit vom 6.4.1977 bis zum 6.5.1977 öffentlich ausgelegen hat, vorgebrachten Bedenken und Anregungen von

1. Herrn und Frau Nennemann, Allgäuer Straße 7, zusammen mit Herrn Adolph, Sonthofener Straße 25 und
2. Herrn Winfried Wieck, Allgäuer Straße 9 a werden berücksichtigt.
- II. Der Bebauungsplan Nr. 411 d für das Baugebiet: Eisenbahn von Kiel nach Raisdorf - Kruppallee - Marienbader Straße - Allgäuer Straße - Sonthofener Straße wird entsprechend dem in der Sitzung ausgehängten Plan und der beigefügten Begründung dazu als Satzung beschlossen.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

42) Betreff: Bebauungsplan Nr. 436 (Satzungsbeschluß) - Drs. 260 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

- Antrag:
- I. Die zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 436 für das Baugebiet: Schulstraße-Johannesstraße-Elisabethstraße-Karlstal, der in der Zeit vom 6.4.1977 bis 6.5.1977 öffentlich ausgelegen hat, vorgebrachten Bedenken und Anregungen von
1. der KVAG, Werftstraße 233/243 werden berücksichtigt,
 2. der Fa. Stahl und Stiller, Elisabethstraße 59, als gegenstandslos angesehen.
- Die Bedenken und Anregungen
3. des Ev.-Luth. Kirchengemeindeverbandes Kiel, Falckstraße 9, und
 4. der Gaardener Bürgerinitiative Stadtsanierung werden teilweise nicht berücksichtigt.
- II. Der Bebauungsplan Nr. 436 für das Baugebiet: Schulstraße-Johannesstraße-Elisabethstraße-Karlstal wird entsprechend dem in der Sitzung ausgehängten Plan und der beigefügten Begründung dazu als Satzung beschlossen.

Stadtbaurat Bartels weist darauf hin, daß es in Ziffer I 1. des Antrages lauten müsse:

"der KVAG, Werftstraße 233/243, werden teilweise nicht berücksichtigt".

Man habe zunächst angenommen, daß die KVAG mit den Vorstellungen der Stadt einverstanden wäre, dies ist jedoch, wie sich aus einem Schreiben ergibt, nicht der Fall. Aus diesem Grunde ist eine Änderung des Antrages notwendig. Entsprechend ändere sich auch der Inhalt der Begründung hierzu.

Beschluß: Nach Antrag mit der Maßgabe, daß Ziffer I. 1. folgende Formulierung erhält:

der KVAG, Werftstraße 233/243, werden teilweise nicht berücksichtigt.

- Der Beschluß ergeht einstimmig -

43) Betreff: 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 497 - Drs. 261 -
(Satzungsbeschluß)

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 497 für das Bau-
gebiet beiderseits des Ellerbeker Weges, im Bereich des
Tröndelweges und Radebrooks wird entsprechend dem in der
Sitzung aushängenden Plan als Satzung beschlossen. Der Be-
gründung dazu wird zugestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

44) Betreff: 30. Änderung des Flächennutzungsplanes - Drs. 228 -
(endgültiger Beschluß)

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: I. Die zum Entwurf der 30. Änderung des Flächen-
nutzungsplanes i.d. Fassung 1970, der in der Zeit vom
22.11.1976 bis 22.12.1976 öffentlich ausgelegen hat,
vorgebrachten Bedenken und Anregungen von
a) den Firmen Bracker und Harbs gemeinsam,
b) der Firma Harbs einzeln,
c) der Kirchengemeinde St. Gabriel Russee-Hammer und
d) dem Ev.-Luth. Kirchengemeindeverband Kiel
werden nicht berücksichtigt.

- 46) Betreff: Die Bedenken und Anregungen von
e) dem Verband Kieler Umland werden berücksichtigt, die
Berichterstatter: der f) BIG-Heimbau EG sind gegenstandslos.
- Antrag: II. Die 30. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Kiel (Fassung 70) und der beigefügte Erläuterungsbericht dazu werden entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan beschlossen.

Stadtbaurat Bartels teilt mit, daß der Magistrat am 20.7.1977 auf Wunsch von Stadtrat Diekelmann die vom Bauausschuß beschlossene Maßgabe wie folgt geändert hat:

Die Verwaltung wird beauftragt, kurzfristig eine weitere Änderung für den Bereich der Aufschüttung (Flächen Harbs) südlich der Rendsburger Landstraße im Bereich zwischen der Russeer Au und der Straße Vorder Bramberg vorzubereiten, die eine Vergrößerung der Wohnbauflächen wie von der Firma Harbs als Bedenken und Anregungen vorgeschlagen als Darstellung im F-Plan zum Inhalt hat.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

- 45) Betreff: Ausbau der Straße "Kieler Kamp" - überplanmäßige Ausgabe gem. § 82 GO - - Drs. 262 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Zugestimmt wird der Leistung einer überplanmäßigen Ausgabe in Höhe von 100.000,-- DM bei der Haushaltsstelle 63049.950 - Ausbau des Wellseedammes zwischen den Ortsteilen Kronsburg und Wellsee -.

Beschluß: Die Mehrausgabe wird gedeckt durch Mehreinnahmen in Höhe von 60.000,-- DM bei der Haushaltsstelle 63049.360 - Zuweisungen vom Bund für den Ausbau des Wellseedammes - und durch Einsparungen von Eigenmitteln in Höhe von 40.000,-- DM bei der Haushaltsstelle 66009.950 - Verlegung der B 502 (Ostring) -.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

46) Betreff: Widmung Treppenstraße (Aufgabenartikulation) - Drs. 263 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Gem. § 6 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein vom 22. Juni 1962 (GVOBl. Schl.-H. S. 237) werden folgende Straßen gemäß ausliegendem Lageplan dem öffentlichen Verkehr gewidmet:

- a) als sonstige öffentliche Straße nach § 3 Abs. 1 Ziff. 4 b StrWG der Fußweg parallel zur Treppenstraße entlang des Rathauses,
- b) als sonstige öffentliche Straße nach § 3 Abs. 1 Ziff. 4 c StrWG der Parkplatz an der Treppenstraße.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

47) Betreff: Räumlicher Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 487 (Satzungsbeschluß) - Drs. 264 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Der räumliche Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 487, bestehend aus den Teilflächen der Flurstücke 290, 208 und 207 der Flur R 15 Gemarkung Ellerbek (Teilflächen der Grundstücke Kiel, Ostring 303, 305 und 307), innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 487 für das Baugebiet beiderseits Ostring zwischen Grabastraße und Franziusallee wird entsprechend dem in der Sitzung aushängenden Plan als Satzung beschlossen. Der Begründung dazu wird zugestimmt.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

48) Verleihung des Preises zur Förderung der Wissenschaft

Im Anschluß an die Mittagspause überreichte Stadtpräsident Sauerbaum Herrn Dr. Gust den Preis zur Förderung der Wissenschaft. Die während der Preisverleihung vorgetragenen Reden wurden auf Tonband aufgenommen und sind dieser Niederschrift als Anlage 7 beigefügt.

- Kenntnis genommen -

49) Betreff: Bebauungsplan Nr. 561 (Auflagenerfüllung) - Drs. 266 -

Berichterstatter: Stadtbaurat Bartels

Antrag: Für den Bebauungsplan Nr. 561 mit dem Baugebiet: Nördlich der Gablenzstraße - zwischen Sophienblatt - mit Bundesbahngelände werden folgende Auflagen als Satzung beschlossen:

1. Das Planzeichen "Baugrenze" wird für die überbaubare Grundstücksfläche im Norden des Grundstücks Sophienblatt 41-45 im Bereich der auf dem Grundstück Sophienblatt 37-39 vorhandenen baulichen Anlagen und im Süden des Grundstücks Sophienblatt 37-39 für die überbaubare Grundstücksfläche des 5-geschossigen Teils ergänzt.

2. Die festgesetzten Auskragungen im Bereich Sophienblatt/Gablenzstraße gelten ab 1. Obergeschoß (Text: Auskragung beginnt im 1. Obergeschoß).

3. Die Erstellung von Parkplätzen unter Erdgleiche ist im gesamten Grundstücksbereich des MK-Gebiets nördlich der "Schröpfcke" zulässig. Das Planzeichen "GaK" wird gestrichen.

4. Bei der Textziffer 5 werden die Worte "an geeigneter Stelle" gestrichen. Die Zisterne wird im nördlichen Bereich des Parkplatzes festgesetzt.

Der geänderten Begründung vom 23.4.1976/ 7.1977 wird zugestimmt.

-Die Dringlichkeit wurde zu Beginn der Sitzung anerkannt -

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

50) Betreff: Ausschußbesetzung - Tagesordnung der Ratsversammlung vom 21. Juli 1977 - Drs. 275 -

Hierzu liegt folgender Antrag der SPD-Ratsherrenfraktion vor:

"Die Ratsversammlung möge beschließen:

Für das verstorbene Mitglied im Ausschuß für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte Rudolf Drews wird zur Nachwahl vorgeschlagen:

Herr Kurt K r a u t w u r s t , Kiel 16, Jägerallee 33."

Beschluß: Nach Antrag

- Die Dringlichkeit wurde zu Beginn der Sitzung anerkannt -

Beschluß: Nach Antrag

- Der Beschluß ergeht einstimmig -

51)

Betreff: Messungen im Einzugsbereich der Müll-
verbrennungsanlage

- Drs. 281 -

Hierzu liegt folgender Dringlichkeitsantrag der CDU-Ratsherrenfraktion vor:

"Die Ratsversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird beauftragt, unverzüglich dafür Sorge zu tragen, daß im Einzugsbereich der Müllverbrennungsanlage Messungen durchgeführt werden, um festzustellen, ob von der Müllverbrennungsanlage schädliche Einwirkungen auf Menschen, Tiere oder Pflanzen ausgehen.

Diese Messungen sollen in unregelmäßigen Abständen und an verschiedenen Orten durchgeführt werden. Das Ergebnis dieser Messungen ist zu veröffentlichen.

Sollte aufgrund der Meßergebnisse eine Schädigung der Betroffenen nicht auszuschließen sein, so ist die Stilllegung der Müllverbrennungsanlage für die Zeit der Umbauarbeiten in Erwägung zu ziehen."

- Die Dringlichkeit (2/3-Mehrheit) wurde zu Beginn der Sitzung anerkannt -

In seiner Begründung des Antrages führt Ratsherr S t e g e m a n n aus, daß hierdurch auch den Bürgern die Möglichkeit gegeben werden soll, sich zu informieren.

Stadtrat K u s t e r weist darauf hin, daß er bei der Behandlung der Kleinen Anfrage zum Thema Müllverbrennungsanlage schon zum Ausdruck gebracht habe, daß man durchaus bereit sei, entsprechende Messungen durchzuführen. Mit dieser Frage beschäftige sich der Aufsichtsrat schon seit einiger Zeit. Allerdings sei es schwierig, die Immissionswerte zu messen. Zum Beispiel

wird der Salzsäuregehalt auch durch die Fördeluft beeinflusst. Da auch noch verschiedene andere Faktoren hineinspielen, sei es schwierig, neutrale Werte festzustellen. Es haben zwar zwei Bundesinstitute angeboten, die Messungen durchzuführen, allerdings können sie die Arbeit etwa erst in einem Jahr beginnen.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Beschluß: Nach Antrag
- Der Beschluß ergeht einstimmig -

52)

Bebauungsplan Nr. 563 für das Baugebiet östlich der Kaistraße
zwischen Stresemannplatz und Sartori-Kai

- Die Dringlichkeit (2/3-Mehrheit) dieses Antrages wurde zu Beginn der Sitzung anerkannt -

Ratsherr K ü s t e r stellt namens der CDU-Ratsherrenfraktion folgenden Antrag:

1. Die Ratsversammlung zieht gemäß § 1 Abs. 2 Satz 3 die Beschlußfassung über den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 563 für das Baugebiet östlich der Kaistraße zwischen Stresemannplatz und Sartori-Kai an sich.
2. Die betreffenden Beschlüsse des Bauausschusses vom 5.5.1977 und des Magistrats vom 20.7.1977 werden aufgehoben.
3. Der Bebauungsplan Nr. 563 wird entsprechend dem in der Vorlage des Stadtplanungsamtes vom 26.4.1977 für den Bauausschuß bezeichneten Plan einschließlich Begründung beschlossen.

Er führt aus, daß es nach der langen Diskussion über den Standort des Hafenschuppens nun endlich an der Zeit sei, eine Entscheidung zu treffen.

Stadtrat M ö l l e r beginnt mit dem Hinweis, daß die grundsätzliche Entscheidung für den Bau eines Hafenschuppens schon mit der Entscheidung für den Bollhörnkai getroffen wurde. Die gesamte Kaianlage aber müsse sich einordnen in ein vernünftiges Stadtbild. Da sich die Stadt am 1. Bauabschnitt des Hafenschuppens mit ca. 1,4 Mio DM beteilige, müsse sie eigentlich ein verstärktes Mitspracherecht haben. Die Vorstellungen des Beirates für Stadtgestaltung zur Gestaltung des Schuppens wurden von der Hafenwirtschaft abgelehnt. Daraufhin habe der Stadtbaurat dann neue Vorschläge, in denen auf die Argumente der Wirtschaft eingegangen wurde, unterbreitet. Doch

auch diese Vorschläge wurden nicht angenommen. Sprecher kann wenig Verständnis für die Haltung und die Argumente der Hafenwirtschaft aufbringen. Seines Erachtens wäre der Kompromißvorschlag, den 4.000 Quadratmeter großen Schuppen um 20 m zu verkürzen, durchaus realisierbar gewesen, zumal zunächst ohnehin nur der 1. Bauabschnitt ausgeführt werden soll, an dem sich die Stadt auch finanziell mit 1,4 Mio DM beteiligt. So sehr das Engagement der freien Wirtschaft, hier zu investieren, zu begrüßen sei, müsse man auch sehen, daß der städtische Anteil 50 % beträgt. Merkwürdig mutet in diesem Zusammenhang an, daß eine Reihe von Informationen vom Wirtschaftsdezernent und den Hafen- und Verkehrsbetrieben nur zögernd und sehr spät gegeben wurden. Erst in der gestrigen Magistratssitzung wurde bekannt, daß eine Tiefgarage geplant ist. Da als Argument gegen eine Verkürzung des Schuppens stets angeführt wurde, dies sei nicht möglich, da der Platz unbedingt benötigt wird, erstaunt es dann doch, daß dieser wertvolle Platz nun für eine Rampe verwendet werden soll. Dann hätte man doch eine Aufstockung des Parkhauses am ZOB in Betracht ziehen können. Der Inhalt der bisherigen Vorlage ist nicht allen Mitgliedern der Ratsversammlung bekannt. Es ist daher nicht gerade ideal, eine so komplizierte Angelegenheit als Dringlichkeitsantrag zu beraten. Trotzdem habe die SPD der Dringlichkeit heute zugestimmt. Aus den aufgezählten Gründen wird sich nur ein Teil der SPD-Fraktion für den Antrag aussprechen.

Stadtrat D r. M o l l erinnert das Verhalten der SPD-Fraktion in dieser Angelegenheit an die "Echternachter Springprozession". Im Jahre 1970 habe der damalige von der SPD gestellte Wirtschaftsdezernent Stadtrat Renger ein Gesamtkonzept für den Bollhörnkai eingebracht, das neben der Finanzierung auch den Schuppen vorsah. Zunächst sei man davon ausgegangen, daß kein Bebauungsplan notwendig ist, allerdings wurde später festgestellt, daß ein Bebauungsplan aufgestellt werden muß. In dem Konzept war die Lage des Schuppens genau festgelegt. Dieses Konzept ist dann von den zuständigen Ämtern vollzogen worden. So wurde in diesem Zusammenhang das Transformatorhäuschen errichtet, der Standort für die Halle aus der Pflasterung ausgenommen und das für den Massengutumschlag vorgesehene Gelände gepflastert. Gegen diese Vorgaben für den geplanten Schuppen sind nie Einwände bekannt geworden. Nachdem jetzt bereits ein großer Teil der Vorgaben realisiert ist, will nun die SPD das Konzept ändern. Er mache doch jetzt nichts anderes, als die Vorlage seines Vorgängers durchzuziehen. Es ist doch nur folgerichtig, die Planung jetzt so weiterzuführen, daß der Schuppen auch optimal genutzt werden kann. Eine Verschiebung nach Süden bedeutet eine Erhöhung der Betriebskosten. Er bittet daher, das bereits begonnene Konzept konsequent fortzuführen.

Ratsherr P e t e r s e n bemerkt, daß die Verhandlungen mit der Hafenwirtschaft über den Bau des Schuppens seit 1973 laufen. Das ursprüngliche Konzept sah zunächst eine Realisierung allein durch die Hafen- und Verkehrsbetriebe vor. Später vertrat man dann die Auffassung - was die F.D.P. begrüßt -, daß die Hafenwirtschaft beteiligt werden sollte. Wenn man aber die Hafenwirtschaft jetzt noch länger auf eine Entscheidung warten läßt, dann wird sie ihre Vorstellungen wohl auf einem anderen Grundstück realisieren. Jetzt sei endlich der Zeitpunkt gekommen, eine Entscheidung zu treffen. Hinsichtlich der Fassadengestaltung ist ein Kompromiß gefunden worden, eine Verkürzung des Schuppens um 20 m ist jedoch unsinnig,

da dadurch Stellfläche verloren geht. Der Schuppen stelle am vorgesehenen Standort einen sinnvollen wirtschaftlichen Kompromiß dar und sei durchaus nicht störend.

Stadtbaurat **Bartels** stellt klar, daß an der Notwendigkeit eines Bebauungsplanes zu keiner Zeit Zweifel bestanden haben. Das Gesamtkonzept für den Bollhörnkai ist durch einen Architekten für die Stadt erarbeitet worden und Grundlage eines Bebauungsplanes geworden. Der Inhalt des Bebauungsplanes wurde mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Dabei stellte der Denkmalpfleger die Forderung des freien Durchblicks von der Hafenstraße auf das Wasser auf. Obwohl die Stadtplanung diesen Bedenken voll beigepflichtet hat, hat sie sich dennoch zu dem Konzept bekannt und vorgeschlagen, die Bedenken zurückzuweisen. Der Beirat für Stadtgestaltung vertrat jedoch eine andere Auffassung und das bürgerliche Mitglied im Bauausschuß, Herr Weidling, empfahl, das Gebäude um 15 m zu verschieben. Diese Änderung habe dann der Bauausschuß einstimmig beschlossen. Sodann geht Sprecher auf die Bedeutung des freien Durchblicks von der Hafenstraße auf das Wasser ein. Baulich habe Kiel nicht viel zu bieten. Es befinde sich aber in einer unvergleichbaren landschaftlichen Situation. Die Besonderheit liege darin, daß sich das Zentrum der Stadt in unmittelbarem Sichtkontakt mit dem Wasser befindet. Diese Besonderheit müsse so intensiv wie möglich dargelegt und erhalten bleiben. Obwohl Sprecher eine andere Vorlage als Dezernent unterzeichnet hat, hat er für den Beschluß des Bauausschusses viel Verständnis und tritt daher für ihn ein. Das Argument der Hafenerwirtschaft, eine Verschiebung bzw. Verkürzung des Schuppens sei nicht möglich, überzeugt nicht, zumal zunächst nur ein 1. Bauabschnitt realisiert werden soll. In der gestrigen Magistratssitzung ist ihm klargeworden, daß die prophylaktisch vorgesehene Tiefgarage mit Rampe tatsächlich realisiert werden soll. Für den Bau der Rampe werden aber etwa 400 qm der Fläche benötigt, die so kostbar seinsoll. Eine Verschiebung oder Verkürzung macht auch etwa nur 450 qm aus, kann aber nach Meinung der Wirtschaft nicht realisiert werden. Diese Logik ist für ihn unverständlich. Er spricht sich dafür aus, den Schuppen zu verkürzen oder zu verschieben.

Ratsherr **Balzer** erklärt, er habe der Dringlichkeit dieses Antrages zu Beginn der Sitzung zugestimmt, weil er davon ausging, daß bis zur Behandlung noch Material hierzu vorgelegt werden würde. Dies ist jedoch nicht der Fall gewesen. Er hält es für eine Zumutung, daß heute ohne Material eine Entscheidung getroffen werden soll und wird daher wegen des Verfahrens, nicht wegen der Sache, gegen den Antrag stimmen.

Sofern es sich um eine völlig neue und unbekannte Angelegenheit handeln würde, könnte Stadtrat **Hochheim** dieser Auffassung zustimmen. Stadtrat Dr. Moll habe doch aber hier unwidersprochen den historischen Ablauf dargelegt. Sprecher geht davon aus, daß sich die Fraktionen in den letzten Monaten wiederholt mit diesem Thema auseinandergesetzt haben. An Stadtbaurat Bartels gewandt bemerkt er, daß es im Bauausschuß um den ästhetischen Gesichtspunkt ging, als der Beschluß gefaßt wurde. Zu diesem Zeitpunkt wußte niemand, ob und welche Konsequenzen diese Änderung bei

der Hafenwirtschaft haben würde. Sicherlich wäre es begrüßenswert, den Durchblick von der Hafenstraße freizuhalten, allerdings ist man nun einmal, so bedauerlich das auch sei, in den wiederholten Gesprächen mit der Hafenwirtschaft nicht zu einem Arrangement gekommen. Die Wirtschaft bleibe aus wirtschaftlichen Erwägungen bei dem vorgesehenen Standort. Daher gibt es nur die Alternative, daß entweder die Hafenwirtschaft nach ihren Vorstellungen baut oder aber die Stadt es auf eigene Kosten macht. Da die Stadt hierzu nicht in der Lage ist, müsse man die Vorstellungen der Wirtschaft nach Auffassung der CDU in Kauf nehmen. Im übrigen glaubt er nicht, daß Fragen des Fremdenverkehrswertes der Stadt nun gerade mit diesem Durchblick auf das Wasser zusammenhängen. Eine Verschiebung des Gebäudes erscheint ihm als reine Theorie. Man sollte jetzt endlich zur Entscheidung kommen, damit der Schuppen so schnell wie möglich erstellt werden kann.

Oberbürgermeister **B a n t z e r** ist erstaunt, daß sich gerade Ratsherr Petersen, der sich als Anwalt des Umweltschutzes versteht, hier für die Vorstellungen der Wirtschaft ist und genau das Gegenteil dessen vorträgt, was er noch vor wenigen Stunden gesagt habe. Es gehe hier doch nur um 15 m. Diese Entscheidung aber ist eine Entscheidung für die nächsten Jahre. Wenn er nicht gerade heute erst gelesen hätte, wie sehr der Umschlag im Hafen rückläufig ist, so hätte ihn vielleicht das Argument, die Fläche werde unbedingt benötigt, überzeugt. So aber nicht. Hier muß er einmal in aller Offenheit sagen, daß Lübeck der Hafenwirtschaft nachläuft, es in Kiel aber umgekehrt aussieht, hier knüpft der Wirtschaftsdezernent die Kontakte und die Hafenwirtschaft zieht nur nach. Bei einer solchen Sachlage soll die Stadt dann nicht einmal sagen können, daß die Wirtschaft einen solchen "Tanz" um 15 m macht. Es müsse doch zu schaffen sein, die Vorstellungen der Wirtschaft und die Belange des Stadtbildes unter einen Hut zu bekommen.

Stadtrat **H a g e l s t e i n** fragt sich, wie weit die SPD-Fraktion und der Oberbürgermeister die Wirtschaftsfeindlichkeit und die Aversion gegen die freie Wirtschaft noch treiben wollen. Bezüglich der Situation in Lübeck und in Kiel gibt er dem Oberbürgermeister völlig recht, daher sei es aber umso erfreulicher, daß es dem Wirtschaftsdezernenten gelungen ist, die Hafenwirtschaft zur Mitfinanzierung des Schuppens zu bringen. Dies sei ein erster Schritt auf dem Umkehrweg der völlig verfehlten Hafenspolitik des früheren Wirtschaftsdezernenten Renger. In der Diskussion sind immer wieder die ästhetischen Aspekte des freien Durchblicks vorgebracht worden. Für ihn haben aber immer noch Funktionsfähigkeit und Funktionstüchtigkeit Vorrang vor dem Blick auf die alten Häuserfassaden auf der anderen Seite des Hafens. Wenn der Oberbürgermeister hier versucht, Ratsherrn Petersen bei Fragen des Umweltschutzes Unaufrichtigkeit oder Heuchelei zu unterstellen, so muß Sprecher dies in aller Deutlichkeit zurückweisen. Ihm ist nicht klar, in welcher Form der Hafenschuppen umweltschädlich sein soll. Die Schaffung und die Erhaltung von Arbeitsplätzen ist doch wohl die wichtigste Grundlage für die Lebensqualität einer Stadt.

Ratsherr **L a n g e** meint, daß in diesem Falle eine ausgesprochene technokratische Politik gemacht werde. Lebensqualität vermittele sich nicht dadurch, daß sich jemand irgendwo hinstellt und guckt, sondern durch die

Vielgestaltigkeit der Umgebung. Gerade davon habe aber Kiel nicht mehr allzuviel. Die Vielgestaltigkeit gehe Stück um Stück verloren. Baupolitik habe durchaus etwas mit dem zu tun, was das kulturelle Gesicht einer Stadt ausmacht.

Stadtbaurat B a r t e l s ist erstaunt, in wie enger und passiver Weise Stadtrat Hagelstein den Begriff Umweltschutz auslegt. Offensichtlich versteht er nur die Beseitigung von Belästigungen darunter. Sprecher versteht darunter aber vor allem den Raum, in dem der Mensch sich bewegt, die Landschaft, die Stadt. Es gehe um aktive Umweltgestaltung.

Stadtrat J o h a n n i n g hatte gehofft, daß die Diskussion eine Antwort auf die Frage ergibt, unter welchen Prämissen abgestimmt wird. Gestern wurde im Magistrat zum ersten Mal darüber unterrichtet, daß eine Tiefgarage gebaut und durch die Rampe ein Teil der Fläche verloren geht, die, da sie angeblich so wichtig war, nicht für eine Verschiebung des Gebäudes aufgegeben werden konnte. Wenn diese Fläche für einen anderen Zweck (Rampe) bereitgestellt werden kann, dann gibt es eigentlich kein Argument mehr gegen eine Verschiebung. Da diese Information ganz neu ist, ist es doch ein berechtigtes Anliegen, daß der Gesamtkomplex noch einmal in den zuständigen Gremien beraten werden soll.

Stadtrat D r. M o l l stellt fest, daß jetzt plötzlich die Tiefgarage zum Dreh- und Angelpunkt gemacht wird. Dem Stadtbaurat muß diese Tatsache aber seit Wochen bekannt sein, da bei Bauvorhaben ein Nachweis über die Stellflächen beigebracht werden muß. Da für einen Parkplatz nicht genügend Fläche vorhanden ist, muß eine Tiefgarage gebaut werden. In der gestrigen Beratung meinte der Stadtbaurat, daß die Stellplätze im Parkhaus am ZOB oder der Firma Weipert untergebracht werden könnten. Sprecher und auch die Hafenvirtschaft sind für diesen Hinweis dankbar. Allerdings ändert das nichts daran, daß die 400 qm Fläche dringend für den Massengutumschlag benötigt werden.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Beschluß über den Antrag der CDU-Fraktion:

Nach Antrag

- Der Beschluß ergeht mit Stimmenmehrheit -

53) Verschiedenes

a) Nächste Ratssitzung

Beantwortung der Bürgeranfrage von
Herrn P. Lindenthal, vom 1.8.77.

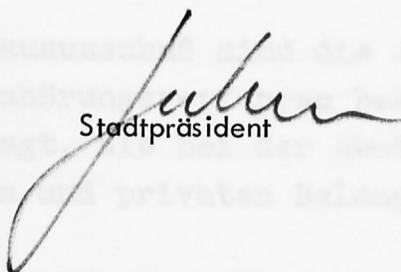
Stadtpräsident Sauerbaum teilt mit, daß die nächste
Ratssitzung nach den Parlamentsferien am 15. September 1977
stattfinden wird.

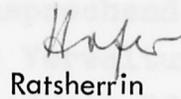
- Kenntnis genommen -

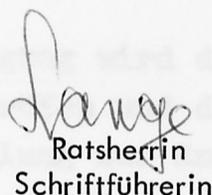
Namens des Registrars beantworte ich die Fragen folgender-
maßen:

Das in E Bauß geregelte Verfahren stellt sicher, daß Bürger
"nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden", sondern
Gelegenheit haben, ihre von der Planung abweichende Mei-
nung während der Offenlegung vorzutragen. Das gilt selbst-
verständlich auch für den Bebauungsplan 370.

Das Bauamt hat die Argumente der Einsprüche aus
dem Anhang B geprüft. Es hat die
auftragsgemäße Abwägung der verschiedenen öffent-
lichen und privaten Belange abzuwägen zu würdigen.


Stadtpräsident


Ratsherrin


Ratsherrin
Schriftführerin

Nach Abschluß der Offenlegung wird die Verwaltung die ein-
gebrachten Einwendungen als Ergebnis des Bauamt-
bescheid und der Ratverhandlung Entscheidung vorlegen.
Berechnung der Anzeigen über den Ausgang der Abwägung zum
bestimmten Zeitpunkt des Verfahrens würden einen Verstoß ge-
gen die Bestimmungen des E Bauß darstellen.

lva. 31/8.

Mulage 1

-DER STADTBAURAT-

Kiel, den 19. Juli 1977

Beantwortung der Bürgeranfrage von
Herrn P. Lindenthal, vom 1.8.77,
i.S. Einwände gegen den Bebauungsplan Nr. 578

zur Bürgerfragestunde in der Ratsversammlung am 21.7.77

Namens des Magistrats beantworte ich die Fragen folgendermaßen:

Das im BBauG geregelte Verfahren stellt sicher, daß Bürger "nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden", sondern Gelegenheit haben, ihre von der Planung abweichende Meinung während der Offenlegung vorzutragen. Das gilt selbstverständlich auch für den Bebauungsplan 578.

Dem Bauausschuß sind die Argumente der Einsprechenden aus dem Anhörungsverfahren bekannt. Er hat die Verwaltung beauftragt, sie bei der Abwägung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange angemessen zu würdigen.

Nach Abschluß der Offenlegung wird die Verwaltung die eingegangenen Einwendungen prüfen und das Ergebnis dem Bauausschuß und der Ratsversammlung zur Entscheidung vorlegen.

Verbindliche Aussagen über den Ausgang der Abwägung zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens würden einen Verstoß gegen die Bestimmungen des BBauG darstellen.


(Bartels)

Zu Frage 21:

Die Jugendheime der Stadt Kiel sind in 5 Tagen in der Woche

Betr.: Bürgeranfrage von Herrn Pomrehn in Sachen Jugendarbeitslosigkeit

Die Bürgeranfrage wird namens des Magistrats wie folgt beantwortet:

Ratsversammlung und Magistrat der Stadt Kiel haben sich nicht erst seit den Forderungen des Kieler Jugendringes mit dem Problem der Arbeitslosigkeit beschäftigt und Maßnahmen dazu eingeleitet.

Innerhalb der letzten eineinhalb Jahre hat sich die Ratsversammlung viermal mit dem Problem der Jugendarbeitslosigkeit beschäftigt.

1. Große Anfrage der SPD Anfang 1976 und
2. Antrag der SPD zur Jugendarbeitslosigkeit und Einsetzung eines Sonderausschusses zur Jugendarbeitslosigkeit durch die Ratsversammlung.
3. Antrag der FDP zur Jugendarbeitslosigkeit Anfang 1977
4. Bericht des Ausschusses zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit und Beschlußfassung über Maßnahmen gegen die Jugendarbeitslosigkeit Anfang 1977

Zu den Fragen im einzelnen:

Zu Frage 1):

Das Schulamt hat -wie auch im Vorjahr- in diesem Jahr in einer Befragung der Schulabgänger der allgemeinbildenden Schulen diejenigen Jugendlichen ermittelt, die keinen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz gefunden haben. Die Erstbefragung ist der Öffentlichkeit mitgeteilt worden. Die Auswertung der Zweitbefragung wird in diesen Tagen abgeschlossen und dem Ausschuß zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit vorgelegt werden. Das Material wird auch dem Arbeitsamt zur Verfügung gestellt, damit von dort weitere Schritte unternommen werden können.

Zu Frage 2):

Die Jugendheime der Stadt Kiel sind an 5 Tagen in der Woche

von 14 bis 22 Uhr allgemein geöffnet. Des weiteren werden sie von Vereinen und Gruppen genutzt. Diese Regelung besteht bereits seit längerer Zeit und ist in den Stadtteilen bekannt.

Im Rahmen der in Vorbereitung befindlichen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen ist vorgesehen, in jedem Jugendheim einen zusätzlichen Sozialpädagogen einzusetzen. Hierdurch sollen die Angebote speziell für arbeitslose Jugendliche verstärkt werden. Zu gegebener Zeit wird die Öffentlichkeit über die erweiterten Möglichkeiten unterrichtet werden.

Zu Frage 3):

Kulturelle Veranstaltungen

Das Theater in Kiel gewährt gegen Vorlage des Schülerausweises an der Abendkasse eine Ermäßigung um 50%. Davon können zumindest alle arbeitslosen Jugendlichen unter 18 Jahren Gebrauch machen, da sie bis zum 18. Lebensjahr berufsschulpflichtig sind und Anspruch auf einen Schülerausweis haben. Das gleiche gilt für fast alle Ausstellungen und Museen, wobei der Eintritt in vielen Einrichtungen ohnehin kostenlos ist.

Sportliche Veranstaltungen

Eine öffentliche Förderung sportlicher Veranstaltungen erfolgt nicht.

Zu Frage 4):

Eine Ermäßigung der Fahrpreise für Arbeitslose ist bei der schwierigen und hinlänglich bekannten Finanzsituation der Kieler Verkehrs-Aktiengesellschaft nicht möglich, wenn Zuschüsse von dritter Seite diesen Einnahmeausfall nicht ausgleichen. Hierfür sind Mittel im städtischen Haushalt nicht vorhanden.

Für arbeitslose Jugendliche, die ^{schulabschluß}schulabschlußvorbereitende Kurse der Volkshochschule besuchen, wird eine Ermäßigung gewährt.

Anlage 3

Kiel, den 18. 7. 77

- 1) Betr.: Kleine Anfrage der SPD-Ratsherrenfraktion
Fragesteller: Ratsherr Lippe

Die Fragen von Herrn Ratsherrn Lippe beantworte ich im Namen des Magistrats wie folgt:

Zur Frage 1.

Nein, (der Kieler Wohnungsbaugesellschaft - KWG - als Träger der Anlage ja).

Zur Frage 2. a)

Die Wohnanlage ist unmittelbar an zwei Omnibuslinien angeschlossen, die an der Dehnckestraße ihre Haltestelle haben. Darüber hinaus haben Stadt und KWG (extra) für diese Bewohner eine Überwegrufanlage an der Dehnckestraße installieren lassen.

Zur Frage 2. b)

Durch die Bemühungen der Stadt und der KWG wurde erreicht, daß z. Z. vier Ärzte (zwei aus der Eichendorffstraße, einer aus der Eichhofstraße und einer aus Kronshagen) zur Verfügung stehen. Die Wegezeit zu den Kieler Ärzten beträgt sechs bis zehn Minuten. Darüber hinaus machen verschiedene Ärzte unaufgefordert Besuche in 14tägigen Abständen.

Zu 2. c) und 3.

Lassen Sie mich diese beiden Fragen zusammen beantworten:

Für die Einrichtung weiterer Geschäfte hat sich leider - trotz aller Bemühungen der KWG - kein Interessent gefunden. Die Untersuchungen, die von den Unternehmen vorgenommen wurden, die die KWG angesprochen hatte, haben zu dem Ergebnis geführt, daß sich in dem Einzugsbereich, der zum größten Teil aus Einfamilienhäusern besteht und daher zu dünn besiedelt ist, keine weiteren Verkaufseinrichtungen tragen.

Es gibt z. Z. im Einzugsbereich drei Lebensmittelgeschäfte, davon eins in der Dehnckestraße und zwei in der Eichendorffstraße. Die KWG hat die Absicht, eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Laden in der Dehnckestraße und der Wohnanlage zu schaffen. Die Verhandlungen mit den Anliegern wegen der Abgabe der dafür erforderlichen Grundstücksflächen werden seit geraumer Zeit geführt.

Darüber hinaus nehmen vier Lebensmittelhändler donnerstags Bestellungen auf, die sie freitags ausliefern.

Ferner kommen wöchentlich

ein Schlachter,
ein Fischhändler,
ein Eier-, Wurst- und Landwarenhändler

mit ihren Fahrgeschäften durch die Wohnanlagen und bieten ihre Waren an.

Auch kommen Fußpfleger und ein Friseur regelmäßig zu den Bewohnern der Wohnanlage der KWG.

Für soziale Dienste stehen die Wohlfahrtsverbände zur Verfügung.

Der Magistrat sieht für sich keine weiteren Möglichkeiten der Hilfe. Er bittet die Mitglieder des Aufsichtsrates der KWG, den Problemen der Wohnanlage besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Verständnis dafür, daß die Kieler Öffentlichkeit besorgt reagierte, als sie von Umwelt-Spazierfahrten in unmittelbarer Nähe der Müllverbrennungsanlage erfuhr. Die in den Kleingärten festgestellten Schäden sind aber - das haben sorgfältige wissenschaftliche Untersuchungen ergeben - bei weitem nicht so groß, wie es ursprünglich angenommen werden mußte. Sie sind auch nicht durch den Betrieb der Müllverbrennungsanlage verursacht worden, sondern durch fehlerhafte Abbrucharbeiten am Schornstein. Zur Besorgnis - und das kann ich hier mit gutem Gewissen sagen - besteht kein Anlaß.

Im Namen des Magistrats beantworte ich nun die Kleine Anfrage des Ratsherren Lange:

1. Ja, aber nur in unmittelbarer Nachbarschaft der Müllverbrennungsanlage.
2. a) Es handelt sich um staubförmige Partikel des Dauschutts, die beim Abbruch des defekten keramischen Rauchrohrs, das sich innerhalb des Schornsteines befand, angefallen sind. Fahrflüchtigweise ist der Dauschutt von dem etwa 20 Meter hohen Schornstein-Portal in den in Richtung der Kleingärten liegenden Hof der Müllverbrennungsanlage herabgeworfen worden.

Kleine Anfrage des Ratsherren Lange über die
Müllverbrennungsanlage

Auch die modernste Technik kann Mängel aufweisen - die Probleme, die uns derzeit das Müllheizwerk bereitet, machen das deutlich. Wir haben großes Verständnis dafür, daß die Kieler Öffentlichkeit besorgt reagierte, als sie von Umwelt-Beeinträchtigungen in unmittelbarer Nähe der Müllverbrennungsanlage erfuhr. Die in den Kleingärten festgestellten Schäden sind aber - das haben sorgfältige wissenschaftliche Untersuchungen ergeben - bei weitem nicht so groß, wie es ursprünglich angenommen werden mußte. Sie sind auch nicht durch den Betrieb der Müllverbrennungsanlage verursacht worden, sondern durch fahrlässige Abbrucharbeiten am Schornstein. Zur Besorgnis - und das kann ich hier mit gutem Gewissen sagen - besteht kein Anlaß.

Im Namen des Magistrats beantworte ich nun die Kleine Anfrage des Ratsherren Lange:

1. Ja, aber nur in unmittelbarer Nachbarschaft der Müllverbrennungsanlage.
2. a) Es handelt sich um staubförmige Partikel des Bauschutts, die beim Abbruch des defekten keramischen Rauchrohres, das sich innerhalb des Schornsteines befindet, angefallen sind. Fahrlässigerweise ist der Bauschutt von dem etwa 20 Meter hohen Schornstein-Portal in den in Richtung der Kleingärten liegenden Hof der Müllverbrennungsanlage heruntergeworfen worden.

Wind verbreitete den Staub auf die Kulturen der Kleingärtner. Der Bauschutt war - das erklärt seine Herkunft - mit chemischen Verbindungen aus dem Rauchgas der Müllverbrennungsanlage behaftet. Darunter befanden sich in geringer Konzentration unter anderem Chlorwasserstoff (HCL) und einige toxische Schwermetalle.

2. b) Diese Elemente können - in stärkerer Konzentration - gesundheitliche Schäden auslösen. Die im Gebiet um die Müllverbrennungsanlage tatsächlich aufgetretenen Konzentrationen waren jedoch so gering, daß mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schäden, selbst beim Verzehr befallener Früchte, nicht aufgetreten wären. Bei den untersuchten Proben war der Anteil an Blei und Cadmium so gering, daß von diesen Lebensmitteln im Durchschnitt 30 Kilogramm Obst und zehn Kilogramm Gemüse pro Person wöchentlich hätten verzehrt werden können, ohne daß gesundheitliche Risiken aufgetreten wären. Dabei wurden die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zugrunde gelegten Toleranzgrenzen berücksichtigt.

Um keine Risiken einzugehen (zu diesem Zeitpunkt lagen ja auch noch keine abschließenden Untersuchungsergebnisse vor), wurde sofort angeordnet, das befallene Obst und Gemüse zu vernichten. Das war eine reine Vorsorgemaßnahme zum Schutz der Gartenbesitzer. Die Kleingärtner werden dafür entschädigt.

- 3) Die Schäden in der unmittelbaren Nähe der Müllverbrennungsanlage sind entstanden durch die Verwehung von Bauschutt. Die chemischen Verbindungen aus dem Schornsteinschutt haben sich mit Wasser und Nachtfeuchte zu Metalloxidhydraten

und freier Säure umgesetzt. Diese Säuren führten zu den festgestellten Verätzungen an den Pflanzen.

- 4) Die zulässigen Emissionen (das, was an der Schornsteinmündung an die Atmosphäre abgegeben wird) wurden durchschnittlich an drei Tagen in der Woche (immer dann, wenn beide Verbrennungskessel in Betrieb gesetzt werden mußten) überschritten. An den anderen Tagen der Woche lagen sie bei nur 25 Prozent des zulässigen Wertes.

Vom Gewerbeaufsichtsamt und vom Umwelt-Bundesamt wurden gegen die vorübergehenden Überschreitungen der Emissionen keine Einwände erhoben. Der Schornstein der Müllverbrennungsanlage ist so hoch, daß Immissionen (Einwirkungen auf Lebewesen, Pflanzen usw.) selbst bei Ausfall der Rauchgaswäsche nur in äußerst geringem Umfang auftreten können.

Bei der Schornsteinhöhe und bei dem derzeitigen Betrieb der Anlage ohne Rauchgaswäsche betragen die Immissionen an der ungünstigsten Stelle nur 0,000 006 g Chlorwasserstoff auf einen Kubikmeter (Nm^3) und liegen damit erheblich unter dem vom Gesetzgeber zugelassenen Wert von 0,0002 g auf einen Kubikmeter. Mit anderen Worten: Die tatsächlichen Immissionen betragen lediglich 3 Prozent des vom Gesetzgeber noch erlaubten Höchstwertes. Von Beeinträchtigungen der Umwelt kann bei diesen Werten nicht die Rede sein. Diese Konzentration ist unschädlich für die Umwelt.

5. a) Ja

5. b) Pro Kubikmeter (Nm^3) etwa 1200 mg Chlorwasserstoff, 10 mg Fluorwasserstoff, 500 mg Schwefeldioxyd und 150 mg Staub.

6) Aus dem Betrieb der Anlage resultieren keine unzulässigen Immissionen. Die vorgefunden Schäden sind durch unsachgemäßes Hantieren mit dem durch Schadstoffe angereicherten Bauschutt entstanden. Deshalb sieht der Magistrat keine Veranlassung, die Müllverbrennungsanlage - auch nicht vorübergehend - stillzulegen. Allerdings werden wir - im Interesse und zur notwendigen Absicherung der Kieler Bürger - verstärkt Immissions-Messungen veranlassen. Die Untersuchungsergebnisse werden veröffentlicht.

2300 Kiel, den 20. Juli 1977

Anlage 5

Betr.: Kleine Anfrage in Sachen Anmeldung von Schülern des Kieler Umlandes für die Kieler Gymnasien

Die Kleine Anfrage der SPD-Ratsherrenfraktion wird namens des Magistrats wie folgt beantwortet:

Der sprunghafte Anstieg der Gymnasialanmeldungen zum Schuljahr 1977/78 hat den Magistrat in seiner Politik bestätigt, neue Gymnasien zu errichten und in den Planungsbezirken ein vollständiges weiterführendes Schulangebot anzubieten. Die Aufnahme-probleme dieses Jahres belegen darüber hinaus die Richtigkeit, auf Gymnasialgründungen im Umland zu drängen.

Im einzelnen werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Zum Schuljahr 1977/78 liegen aus dem Kieler Umland 336 Anmeldungen für die Kieler Gymnasien vor. Es wurden alle Schüler aufgenommen. Das sind 96 mehr als im vergangenen Jahr.

Das Schwergewicht der Anmeldungen liegt in vier Bereichen, nämlich

- dem Dänischen Wohld
- dem Bereich westlich von Kiel mit Melsdorf, Felde, Achterwehr
- dem Bereich südlich von Kiel mit Molfsee, Flintbek, Mielkendorf
- dem Bereich östlich von Kiel mit Klausdorf und Raisdorf.

2. Auf der Basis von Kosten je Schüler- berechnet nach dem im Nachtragshaushaltsentwurf 1977 ausgewiesenen Zuschußbedarf - sind für die 244 auswärtigen Schüler für die städtischen Gymnasien insgesamt 292.800,-- DM an Mehrkosten rechnerisch ermittelt worden, und zwar für ein Schuljahr.

Der Zuschuß des Landes für alle auswärtigen Schüler an den städtischen Gymnasien wird im Rechnungsjahr 1977 für 88 Schüler gewährt, für die je 411,-- DM gezahlt werden. Für die restlichen 1.383 auswärtigen Schüler gibt es keinen Zuschuß. Sie fallen unter die 20 %-Grenze der Gesamtschülerzahl nach dem Finanzausgleichsgesetz.

3. Folgende Maßnahmen sieht der Magistrat vor:

3.1 Dänischer Wohld

Es besteht ein erheblicher Einpendlerüberschuß vom Dänischen Wohld zu den Kieler Gymnasien gegenüber dem Auspendeln von Kielern zum Altenholzer Gymnasium. Aus dem Dänischen Wohld liegen in Kiel 58 Anmeldungen vor. Demgegenüber wollten nur 38 Kieler an das Gymnasium in Altenholz, von denen aber noch 16 abgewiesen worden sind. Das Schulamt hat in dem Gespräch mit dem Landesschulamt gefordert, daß das Gymnasium in Altenholz im nächsten Jahr alle Schüler aus dem Dänischen Wohld aufnimmt.

3.2 Bereich westlich Kiels

Aus dem Bereich westlich Kiels haben sich 53 Schüler an Kieler Gymnasien angemeldet, vorrangig aus Felde, Melsdorf und Achterwehr. Mit Melsdorf besteht eine vertragliche Verpflichtung, die weiterführenden Schüler in Kiel aufzunehmen. Für die Schüler aus Felde, Achterwehr, Westensee besteht keine andere Alternative als die Versorgung in Kiel. Dieses Gebiet ist als Einzugsbereich der Kieler Gymnasien akzeptiert.

3.3 Bereich Südlich Kiels

Eine besonders starke Belastung bringt der Bereich südlich Kiels. 105 Anmeldungen kommen aus Moflsee, Flintbek, Mielkendorf u. a. Allein aus diesem Bereich könnte ein dreizügiges Gymnasium gespeist werden.

In einem Gespräch mit dem Bürgermeister und den drei Fraktionsvorsitzenden der Gemeinde Flintbek am 10. Mai 1977 hat das Schulamt auf die Belastung der Kieler Gymnasien hingewiesen und nochmals auf die Errichtung eines Gymnasiums im Raume Flintbek gedrängt. Es wurde verabredet, daß das Schulamt seine Daten dem Kreis Rechtsburg/Eckernförde und der Gemeinde Flintbek zur Verfügung stellt. Der Magistrat wird weiterhin eine Entlastung der Kieler Innenstadt-Gymnasien durch die Errichtung eines eigenen Gymnasiums im südlichen Umland fordern.

3.4 Bereich östlich Kiels

Aus dem Bereich östlich Kiels sind diesmal 101 Schüler angemeldet worden, und zwar 42 aus Klausdorf und 59 aus Raisdorf. Die Klausdorfer liegen so eng an der Stadtgrenze, daß für sie nur Kieler Gymnasien infragekommen. Die Versorgung Raisdorfs durch das Elmschenhagener Gymnasium im Umfange dieses Jahres muß eine Ausnahme bleiben, weil sie schwierigste Raumengpässe im Bildungszentrum Elmschenhagen hervorruft. Eine entsprechende Vereinbarung ist mit dem Gymnasium Elmschenhagen getroffen worden. Eine gleiche Position wurde dem Kreis Plön in einer Sitzung des Kreisusschusses am 3. Mai 1977 durch den Vertreter des Schulamtes mitgeteilt.

Die "Kleine Anfrage" der SPD-Ratsherrenfraktion vom 18. Juli 1977 wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1: Der Antrag auf bauaufsichtliche Genehmigung wurde vom Hochbauamt am 25. April 1977 gestellt.

Zu Frage 2: Die Baugenehmigung (Teilgenehmigung) wurde am 14. Juli 1977 erteilt. Die Genehmigung des Entwässerungsplanes erfolgt in Kürze.

Zu Frage 3: Die Mittelfreigeabe erfolgte durch RV-Beschluß am 17. Februar 1977.

Zu Frage 4: Der Bauauftrag wurde am 15. Juli 1977 mündlich durch das Hochbauamt erteilt.

Zu Frage 5: Nein. Fertigstellung voraussichtlich Anfang November 1977.



Verleihung des Preises zur Förderung der Wissenschaft 1976 an

Herrn Dr. Giselher Gust

Stadtpräsident S a u e r b a u m

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

wir haben die Beratungen unserer heutigen Arbeitssitzung der Ratsversammlung bewußt unterbrochen, um den "Preis der Stadt Kiel zur Förderung der Wissenschaft 1976", der für das letzte Jahr ausgeschrieben war, in einer kurzen Feierstunde an den Preisträger zu übergeben. Alle Gäste, die aus diesem Anlaß zu uns gekommen sind, darf ich sehr herzlich begrüßen. Insonderheit darf ich Sie, sehr geehrter Herr Dr. Gust, mit Ihrer Gattin in unserer Mitte willkommen heißen. Wir freuen uns, daß die heutige Terminsetzung Ihre persönliche Anwesenheit ermöglicht hat. Man sieht, in einer mobilen Zeit kann man auch große Entfernungen relativ schnell überbrücken.

Als Trägerin des Fördererpreises der Stadt Kiel begrüße ich Sie, Frau Dr. Schubert-Riese. Wir nutzen Ihre Anwesenheit, Ihnen im nachhinein zu der letztjährigen Ehrung für Ihre Sendungen zum Denkmalschutzjahr 1975 sehr herzlich zu gratulieren.

Als Vertreter des Präsidiums der Christian-Albrechts-Universität sind Sie, Herr Professor Dr. Herre, sehr herzlich willkommen. Wir begrüßen Sie sehr aufrichtig.

Der 1960 durch die Ratsversammlung beschlossene Preis zur Förderung der Wissenschaft wird heute zum 7. Male vergeben. Waren es in den Anfangsjahren die Fakultäten der Christian-Albrechts-Universität, die Themen für eine wissenschaftliche Erarbeitung vorschlugen, so sehen die Grundsätze seit 1964 vor, daß sich jedermann mit einer noch nicht veröffentlichten wissenschaftlichen Arbeit in deutscher Sprache bewerben kann, sofern sie sich thematisch auf Schleswig-Holstein oder die Stadt Kiel bezieht. Der mit 5.000,-- DM dotierte Preis wird bislang alle zwei Jahre ausgeschrieben. Die eingereichten Arbeiten werden vom Kultursenat und durch von ihm beauftragte Fachgutachter beurteilt, was in dem jeweiligen Ergebnis zu einem Vorschlag des Kultursenats an die Ratsversammlung führt.

Preisauslobungen - wie z.B. auch der Preis zur Förderung der Wissenschaft mit seinem 2jährigen Turnus - finden bei den Mitgliedern dieses Hauses bislang nicht nur einhellige Zustimmung. Ganz sicher aber ist, daß mit der Preisauslobung und auch mit dieser Feierstunde der Auslober, die Stadt Kiel, sich nicht selbst in das Rampenlicht stellen will. Als Landeshauptstadt und Universitätsstadt ist es sicherlich unsere verpflichtende Aufgabe, Forschung und Wissenschaft in unseren politischen Alltag zu stellen und uns und dem Bürger in unserer Stadt deren notwendige Rolle, Förderung und Pflege vor Augen zu führen. Eine derartige Aufgabe kann sich nicht in einem punktuellen Ereignis - wie heute - erschöpfen, sondern

bedarf der ständigen Förderung und der Heranbildung eines öffentlichen Bewußtseins. In jüngster Zeit haben sich andere Städte intensiv um Universitätsneugründungen in ihren Mauern bemüht und dafür sicher auch große finanzielle Aufwendungen erbracht. Wir selbst sollten dabei nicht vergessen, daß wir mit der Christian-Albrechts-Universität seit über 300 Jahren einen echten Tatort für Lehre, Forschung und Wissenschaft haben, der durch Einrichtungen wie die Pädagogische Hochschule, die Fachhochschule oder private Gruppierungen in den letzten Jahren beachtlich erweitert wurde.

Die Stadt Kiel ist zwar im Rahmen ihrer begrenzten finanziellen Möglichkeiten bemüht, durch Stipendienvergabe, Beihilfen an wissenschaftliche Einrichtungen und objektbezogene Einzelmaßnahmen ihren fördernden Beitrag neben den Verpflichtungen des Landes Schleswig-Holstein einzubringen, aber wir müssen wohl oder übel eingestehen, daß hier weit mehr getan werden müßte und getan werden kann. Insbesondere sollten verstärkt regionalbezogene Forschungsthemen und -vorhaben gefördert werden - auch von seiten unserer Hochschulen -, um Entscheidungen in diesem Hause und zukünftige Entwicklungen in unserer Region, auf deren Vorgaben und Erkenntnissen wir aufbauen müssen, treffen zu können.

In diesem hier nur skizzierten Gesamtrahmen steht als ein Baustein der "Preis der Stadt Kiel zur Förderung der Wissenschaft".

Bis Mitte letzten Jahres waren aufgrund der Auslobung 5 Arbeiten mit Kennwort beim Kulturrat der Stadt für diesen Förderpreis eingegangen. Der Kultursenat hat sich mit diesen Arbeiten in mehreren langdauernden Sitzungen auseinandergesetzt und 11 Stellungnahmen bzw. Gutachten von außenstehenden Fachwissenschaftlern eingeholt. Nach Berücksichtigung der Gutachten der Nichtmitglieder des Kultursenats und Lektüre der Arbeiten kam der Kultursenat einstimmig zur Ansicht, daß die Arbeit mit dem Kennwort "Tonminerale" am preiswürdigsten von allen eingereichten Arbeiten ist. Am 17. Februar dieses Jahres hat dann die Ratsversammlung der Arbeit "Tonminerale" mit dem Thema "Turbulente Reibungsverminderung bei Strömungen von Schlicksuspensionen geringer Konzentration in Seewasser" den Preis zuerkannt.

Der Dank der Stadt Kiel gilt dabei den 5 Einsendern, den Mitgliedern des Kultursenats für ihre intensive und gründliche Mitwirkung, den weiteren 11 Gutachten, die unentgeltlich die Arbeiten analysiert und beurteilt haben.

Die Öffnung des Briefumschlages brachte zutage, daß Sie, sehr geehrter Herr Dr. Gust, der Verfasser der preisgekrönten Arbeit sind und daß Sie sich seit Mitte letzten Jahres, von der Kieler Universität beurlaubt, für einen Lehrauftrag am Ozeanographischen Institut der Universität in Honolulu auf Hawaii aufhalten. Dies hatte zur Folge, daß wir Ihnen persönlich erst heute den Preis der Stadt Kiel zur Förderung der Wissenschaft überreichen können.

Ihr Bildungsgang führte Sie über eine Elektromechanikerlehre, das Abitur im Gymnasium für Erwachsene und ein Studium der Physik an der Technischen Universität Hannover als Diplom-Physiker 1970 nach Kiel, Hier wurden Sie wissenschaftlicher Angestellter am Institut für Meereskunde und sind seit 1971 Mitglied des dort angegliederten Sonderforschungsbereiches 95 der Universität Kiel mit dem weiten Aufgabenfeld "Wechselwirkung Meer - Meeresboden".

Wir alle sollten uns bei dieser Gelegenheit bewußt werden, daß sich das Kieler Institut für Meereskunde in den letzten 10 Jahren zur größten und vielseitigsten ozeanographischen Lehr- und Forschungsstätte Mittel-Europas entwickelt hat. Es führt neben einer regen Lehr- und Ausbildungstätigkeit eine intensive Grundlagenforschung auf nahezu allen entsprechenden Teilbereichen durch. Auf dieser Basis finden weitergehende, heute besonders wichtige angewandte Untersuchungen statt, wozu z.B. Arbeiten im Bereich des Umweltschutzes - die Verschmutzung von Ost- und Nordsee -, Untersuchungen über die Nutzung der Nahrungsvorräte des Meeres und Forschungen im Rahmen internationaler Großprojekte zum maritimen Klima und zur Wettervorhersage gehören. Die enorme Wichtigkeit der hier geleisteten und zu leistenden Arbeit sollte gerade in einer Landeshauptstadt wie Kiel, in unserer Stadt, die vom Wasser und mit dem Wasser der Ostsee lebt, verstanden werden. Dem überwiegenden Oberflächenanteil der Meere und ihrer Tiefenerstreckung wird der Umfang der bisherigen Meeresforschung als noch zu erschließender Lebens- und Energiebereich für die Menschheit sicherlich noch lange nicht gerecht. Vor diesem erweiterten Hintergrund ist auch der thematische Bezug der preisgekrönten Arbeit und die Tätigkeit unseres Preisträgers zu sehen, der in der Kette all derer steht, die sich um die Erforschung unserer Meere bemühen.

Ihre auszeichnende Arbeit über "Turbulente Reibungsverminderung bei Strömungen von Schlicksuspensionen geringer Konzentration in Seewasser" entstand 1975 als Dissertation im Fachbereich Mathematik - Naturwissenschaften der Christian-Albrechts-Universität. Die Untersuchungen dazu fanden im Rahmen des Sonderforschungsbereichs 95 im Nordstrander Watt statt, an die sich Experimente im Strömungstank anschlossen. Bei diesen Untersuchungen hatten sich Arbeitsgruppen aus dem Institut für Meereskunde und anderer Universitätsinstitute zusammengefunden, was darauf hinweist, daß die Bearbeitung des Themas Kenntnisse aus der Theorie, aus dem Gelände, aus der Meßtechnik und aus dem experimentellen Bereich verlangten. Darüber hinaus mußte die Wechselwirkung zwischen strömendem Wasser, darin schwebenden Partikeln und den Ablagerungen am Boden beobachtet, ausgewertet und gedeutet werden. Professor Dr. Seibold vom Geologisch-Paläontologischen Institut der Universität beschreibt das wesentlichste Ergebnis Ihrer Arbeit, wie folgt: "Strömt klares Wasser über einen Schlickboden, so wird dieser von einer bestimmten Geschwindigkeit an aufgewirbelt und abgetragen. Schweben aber in diesem Wasser feinste Partikel als Suspension, so wird die sogenannte Bodenreibung vermindert, und die Abtragung setzt erst bei erheblich höheren Geschwindigkeiten ein. Dies führt nicht nur zu einem besseren Verständnis der hydraulischen Vorgänge in den Bodengrenzschichten, sondern hat auch Bedeutung für die Praxis, etwa für die Transportleistung von Strömungen im Watt, in Flüssen oder in Rohrleitungen."

Professor Dr. Kraus schreibt in seiner Stellungnahme: "Der Autor untersucht Strömungsprofile im Wattgebiet über Schlick und vergleicht sie mit analogen Messungen im Tank. Untersuchungen dieser Art sind für das Verständnis des Materialtransportes im Küstenvorfeld von großer Bedeutung. Die ständige Umgestaltung der Bodentopographie vor der schleswig-holsteinischen Westküste ist eine Folge dieses Materialtransportes."

Die zusammenfassende Stellungnahme des Kultursenats führt aus, daß sich diese Preisarbeit "mit einem äußerst schwierigen, nur einem sehr kleinen Kreis von Fachleuten aufgrund spezialisierter Geräte und sehr komplizierter Berechnungsarten verständlichen Thema befaßt, das aber in der Praxis von außerordentlicher Bedeutung ist. Die Arbeit unterrichtet über experimentelle Messungen, ob die bisher gültigen Gesetze der turbulenten Reibungsverminderung bei Anwendung definierter Moleküle in Süßwasser auch für Schlicksuspensionen in Seewasser gelten. Dabei entwickelt der Autor zum Teil grundlegend neue Vorstellungen anhand äußerst komplizierter Berechnungen und langwieriger Versuche. Alle Fachgutachter sind sich einig, daß hier eine gute Arbeit vorliegt, die vor allem für den Küstenschutz außerordentliche Bedeutung hat und noch weiter haben wird. Die Arbeit weist auf ein großes neues Arbeitsgebiet in der Zukunft hin und schafft dafür die Grundlagen."

Sie selbst, sehr geehrter Herr Dr. Gust, haben in einem ersten Schreiben an uns nach der Preiszuerkennung bemerkt: "Die bisherige Resonanz in der internationalen Fachwelt auf meine Dissertation in Form meiner Einladung zu einer Gastprofessur an die Universität von Hawaii und eines anschließenden weiterführenden Forschungsaufenthaltes am Massachusetts Institute of Technology zeigt, daß die Thematik meiner Arbeit einen wichtigen Beitrag zum Verständnis sedimentologisch-hydrodynamischer Wechselwirkung leistet. Auch für die Schlickforschung und den Küstenschutz in Schleswig-Holstein dürften meine Ergebnisse über Nicht-Newton'sche Strömungsvorgänge von Seewasser und Schlicksuspensionen von erheblicher Bedeutung sein."

Wir freuen uns, sehr geehrter Herr Dr. Gust, Ihnen für diese Ihre Untersuchungen und Ihre Arbeit den Preis der Stadt Kiel zur Förderung der Wissenschaft zu verleihen.

Ich darf den Text der Urkunde verlesen:

"Die Stadt Kiel verleiht durch ihre gewählte Vertretung den Preis zur Förderung der Wissenschaft 1976 Herrn Dr. Giselher Gust für seine wissenschaftliche Arbeit "Turbulente Reibungsverminderung bei Strömungen von Schlicksuspensionen geringer Konzentration in Seewasser."

Kiel, den 21. Juli 1977."

Ratsversammlung und Magistrat der Landeshauptstadt Kiel gratulieren Ihnen sehr herzlich und wünschen Ihnen alles Gute für Ihre persönliche, Ihre wissenschaftliche und berufliche Zukunft. Die Stadt Kiel würde sich sehr freuen, wenn diese Verleihung vielleicht auch ein Ansporn für andere junge Wissenschaftler sein kann.

Ich darf nunmehr den Preis überreichen.

Preisträger Dr. Giselher G u s t

Herr Stadtpräsident!
Herr Oberbürgermeister!
Meine Damen und Herren!

Die Nachricht von der Zuerkennung des Preises zur Förderung der Wissenschaft erreichte mich im März d.J. an der Universität von Hawaii. Sie können sich sicherlich vorstellen, wie sehr ich mich über diese Anerkennung gefreut habe, und ich darf der Stadt Kiel meinen tiefempfundenen Dank aussprechen. Ich danke Ihnen, sehr geehrter Herr Stadtpräsident, für Ihre Ausführungen, in denen Sie sehr treffend zum Ausdruck bringen, daß in der heutigen Zeit Bürger, Politik und Wissenschaft eine engverzahnte Einheit bilden müssen. Ich bin überzeugt, daß die Stadt Kiel mit dem Preis zur Förderung der Wissenschaft die Wissenschaftler zum Verlassen des Elfenbeinturmes und zur Beschäftigung mit ihrer nächsten Umwelt anregen wird.

Lassen Sie mich nun fragen, welche Arbeit und Ergebnisse gleichermaßen Gutachter, Kultursenat und Ratsversammlung diese Entscheidung treffen ließen?

In meiner Dissertation ging ich folgendem Problem nach: Strömendes Wasser leistet Arbeit am Boden. Es formt z.B. Bodenrippeln, wie wir sie alle vom Schönberger Strand oder dem Nordseewatt kennen. Bei genügend hohen Strömungsgeschwindigkeiten kann der Boden aufgewirbelt und als Suspension über weite Strecken verfrachtet werden, wo die Schwebstoffe dann - meistens an unerwünschter Stelle - aussinken. Die Verlandung von Häfen ist eines dieser Beispiele. In der Natur werden in großer Mehrzahl sogenannte "verschmutzte" Strömungen vorgefunden, und diese mit Schwebteilchen versehenen Strömungen werden vermutlich eine andere Art von Reibungsgesetzen entwickeln, als wir sie von klarem Wasser kennen. Es ist daher von großem praktischen Interesse, diese Bodengesetze kennenzulernen.

Ingenieure und Naturwissenschaftler gingen bisher in ihren Berechnungen der Arbeitskraft der Strömungen am Boden von der Annahme aus, daß geringe Beimengungen von schwebenden Schlickteilchen keine Änderung der Strömungsstruktur verursachen und daß statt dessen die bekannten Gesetze von klar strömendem Wasser auch bei Schlucksuspensionen angewendet werden können. Ich prüfte diese Annahme und fand sie nicht bestätigt. Statt dessen entdeckte ich für Nordseewasser mit suspendiertem Schlick, daß unmittelbar oberhalb des Bodens eine wenige Millimeter starke Schicht verminderter Reibung in der Strömung auftrat, wie sie bei klarem Wasser nicht auftritt. Ich möchte diesen Vorgang als eine Art "turbulente Schmierung" bezeichnen. Durch diese Schmierung wird die für klares Wasser übliche vertikale Geschwindigkeitsverteilung verändert und die Kraft auf dem Boden vermindert sich bis zu 40 %. Ich möchte dabei noch einmal hervorheben, daß diese Besonderheit erst dann auftritt, wenn geringe Mengen suspendierten Schlicks sich im Seewasser befinden. Bei den Experimenten waren es zwischen 100 und 500 mg/L.

Eine Fülle von Voraussetzungen mußten erfüllt sein, um die Untersuchungen überhaupt durchführen zu können, und erfahrene Kollegen und Techniker trugen mit Rat und Tat zum Gelingen der Untersuchung bei. Ich möchte dazu einige Angaben machen:

Die Fragestellung wurde initiiert durch Diskussionen mit Herrn Prof. Seibold vom Geologisch-Paläontologischen Institut der Universität Kiel. Mein Arbeitsplatz wurde finanziert aus Mitteln der Deutschen Forschungsgemeinschaft und des Landes Schleswig-Holstein.

Im Schlickwatt vor der Insel Nordstrand fand ich bei meinen Untersuchungen eine erste "heiße Spur" in einem Feldexperiment, bei dem Herr Direktor Andresen und seine Mitarbeiter vom Amt für Land- und Wasserwirtschaft in Husum und in der Außenstelle Nordstrand mich bei der nicht immer einfachen Arbeit in der Natur sachkundig unterstützten.

Der entscheidende Durchbruch zur Durchführung der experimentellen Untersuchung erfolgte jedoch durch den Einsatz von Raumfahrt-Technologie. Von einer amerikanischen Firma erhielt ich einen winzigen Strömungssensor, wie er auch auf dem Mars Windgeschwindigkeiten mißt. Ich habe hier ein Exemplar dieser Sonde mitgebracht. Es ist ein kleiner Schaft mit zwei Zuführungen. Der empfindliche meßtechnische Teil befindet sich in dem oberen horizontalen Teil, der nur 0,4 mm stark ist. Das Prinzip dieses Sensors läuft nach folgender Weise: Durch eine Elektronik wird dieser Sensor auf eine konstante Temperatur gebracht. Sie alle kennen das Tauchsiederprinzip, wonach ein erhitzter Draht Wärme an das Wasser abgibt. Wenn dieses Wasser strömt, dann kühlt der Draht ab. Damit er andererseits auf gleichbleibender Temperatur gehalten werden kann, muß aus der Elektronik Wärmeenergie nachgeliefert werden. Diese nachgelieferte Wärmeenergie wird gemessen und ist in diesem Falle ein direktes Maß für die Geschwindigkeit. Mit dieser Sonde war es nun möglich, das Geschwindigkeitsprofil in den Strömungen bis in unmittelbare Bodennähe auch im Salzwasser zu messen. Ich möchte dabei bemerken, daß Experimente im Meer denen in der Raumfahrt sehr ähnlich sind. Man befindet sich in beiden Medien in einer sehr feindlichen Umgebung, und der kleinste Fehler und die kleinste Nachlässigkeit führen im allgemeinen zu einem sofortigen Mißerfolg. Ich habe seit 1970 nach einer solchen kleinen Sonde gesucht, mit der die bodennahesten Millimeter in der Strömung erfaßt und analysiert werden können, denn bisherige ozeanographische Strömungsmesser sind leider nicht in der Lage, aufgrund ihrer Größe solche feinen Prozesse auflösen zu können und auch in ihrem zeitlichen Verhalten reichen sie nicht an die Turbulenzen heran. Sie können sich also vorstellen, welches Aufgabenfeld durch das Vorhandensein dieser Sensoren der Meerestechnik jetzt zur Verfügung steht. Die Laboruntersuchungen, in denen diese Sonde zum Einsatz kam und in denen die Tidsituation in einem Kanal mit original Nordseewasser und Schlick simuliert wurde, fanden in der Forschungsanstalt für Wasserschall- und Geophysik der Bundeswehr statt, deren Direktor, Herr Prof. Ziehm, mir den zur damaligen Zeit im Kieler Raum einzigen seewasserbeständigen Kanal zur Verfügung stellte. Wissenschaftler dieser Forschungsanstalt unterstützten meine Experimente und waren hilfreiche Diskussionspartner, insbesondere Herr Dipl.-Phys. Stender. Ich möchte in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hinweisen, daß die Wahl der Materialien der Maßaufbauten und der Sensoren von äußerster Wichtigkeit ist, wenn man Experimente in Seewasser durchführt wegen dessen besonderer korrodierender Eigenschaften.

Die Feinheiten der angewendeten Experimentiertechnik und theoretische Grundlagen zur Hydrodynamik wurden mir vermittelt durch Herrn Dr. Eckelmann vom Max-Planck-

Institut für Strömungsforschung in Göttingen und durch die Turbulenzvorlesungen von Herrn Prof. Maggaard, der jetzt an der Universität von Hawaii in den USA lehrt.

Unter den beschriebenen Umständen entstand die vom Rat der Stadt Kiel ausgezeichnete Arbeit, und ich möchte an dieser Stelle nochmals hervorheben, daß ohne den Durchbruch in der Meßtechnik und die Unterstützung und Kontakte über die Grenzen von Instituten, Ämtern und Fachdisziplinen hinweg meine Untersuchung nicht möglich gewesen wäre. Auswirkungen der anfangs skizzierten Ergebnisse sind vor allem für Teilgebiete der Erdwissenschaften wie Sedimentologie und Hydrodynamik geophysikalischer und ozeanographischer Grenzschichten zu erwarten. Ein Beispiel möge dies erläutern:

Niederländische Wissenschaftler fanden im Schlickwatt an ihrer Küste Schlickablagerungen von einer Dicke, wie sie durch Aussedimentation von verfrachteten Sedimenten während eines einzelnen Tidenzyklus nicht erklärbar waren. Andererseits sind dort die Ebb- und Flutströme so stark, daß man annehmen müßte, daß innerhalb eines jeden Tidenzyklus der Schlick immer wieder aufgewirbelt wird. Das heißt, die Dicke der Sedimentschicht war nicht verträglich mit der Geschwindigkeit wie sie dort gemessen wird und unweigerlich zur Erosion des Bodens führt. Nimmt man jetzt jedoch an, daß das von mir gefundene Phänomen der turbulenten Reibungsverminderung in den dortigen Strömungen ebenfalls gültig ist - und die dortigen Strömungen enthalten ebenfalls Schlicketeilchen -, dann wird verständlich, daß im Gegensatz zu den Ansätzen einer Klarwasserströmung jetzt eine geringere Arbeitskraft des strömenden Wassers auf den Boden auftrifft. In dem Augenblick wird es möglich, daß über mehrere Tidenzyklen hinweg der Schlick aussedimentieren kann und dickere Schlickschichten am Boden aufgebaut werden. Insofern können meine Ergebnisse zur Deutung solcher Schlickschichten herangezogen werden, nicht nur an der niederländischen Küste, sondern auch in unserem Raum.

Diese Tidenströme enthalten jedoch suspendierte Schlicketeilchen, und die in meinen Experimenten gemessene Veränderung der am Boden zur Verfügung stehenden Arbeitskraft des strömenden Wassers dürfte dann vorliegen. Trotz hoher Geschwindigkeiten und entgegen der Voraussage für Erosion durch die Klar-Wasser-Gesetze tritt keine Erosion auf und dickere Schlickablagerungen können sich aufbauen über mehrere Tidenzyklen. Dieses Beispiel zeigt gleichzeitig, welche praktischen Anwendungen meiner Ergebnisse innerhalb der Ingenieurwissenschaften möglich sind. Küstenschutz und Hafenverschlickung seien nur als Stichworte erwähnt. Weiterhin ist bekannt, daß Schlick zum größten Teil aus Tonmineralen besteht, und bereits seit längerer Zeit ist Ingenieuren bekannt, daß durch Beimengung von Tonmineralen der Transport von Sand und anderen suspendierten Feststoffen in industriellen Rohrsystemen mit größerem Wirkungsgrad erfolgt. Auch hier dürfte der Effekt der "inneren Schmierung" mit dem von mir nachgewiesenen Phänomen der Turbulenten Reibungsverminderung zusammenhängen.

Ich habe Ihnen jetzt einige Ausführungen zu den möglichen Anwendungen der von mir gefundenen Ergebnisse gegeben. Der ordnende Geist des Wissenschaftlers versucht aber auch immer, nach einer Ursache zu suchen, und diese Ursache muß in dem hier vorliegenden Falle in der Entstehung der Turbulenzen liegen, wie wir sie in diesen Strömungen haben. Wissenschaftler, die auf dem Gebiet der Grundlagenturbulenz arbeiten, haben festgestellt, daß dieses Phänomen bereits vorgefunden wird

Professor Dr. H e r r e ,
wenn Makromoleküle, d.h. Ketten von Kohlenwasserstoffen, in Wasser gelöst werden. Die Tatsache, daß Sediment-Seewasserschlicksuspensionen das gleiche Phänomen zeigen, ermöglicht einen größeren Anwendungsbereich für diese Grundlagenforschung. Mitte September wird in England eine Konferenz stattfinden, auf der über dieses Problem ausführlich diskutiert werden wird.

Obwohl ich erst seit 1970 in Schleswig-Holstein lebe, habe ich durch meine Arbeiten im Küstenbereich an der Nord- und Ostsee den Charakter dieses Landes und seiner Bewohner kennen und schätzen gelernt. Ich freue mich daher besonders, daß meine Forschungen dem Lande Schleswig-Holstein dienen und danke nochmals allen Beteiligten für die mir zuerkannte Auszeichnung.

Heute ist ein Tag der Sitzungen. Es geht nicht nur die Plenarversammlung, sondern das Konsistorium der Universität ist gleichfalls zusammengerufen. Dort wird der Bericht des Präsidiums diskutiert. Sie können sich vorstellen, daß die Herren des Präsidiums dazu anwesend sein müssen, und es würde mir, als dem letzten Aktor aus der naturwissenschaftlichen Fakultät, die Aufgabe zusteht, in dieser Stunde einige Worte zu sprechen. Das erfüllt mich mit persönlicher Freude, bin ich doch, wie ich das verschiedentlich schon einmal angegeben habe, ein überzeugter Wahlkiesler, und es ist nun das dritte Mal, daß ich die Universität vor der Ratversammlung vertreten darf.

Meine Aufgabe heute ist es, zunächst Ihnen, Herr Dr. Gust, den herzlichsten Glückwunsch auch der Universität für die Anerkennung durch die Stadt Kiel zu sagen. Für die Universität selbst ist es ebenfalls eine Freude, daß Ihre Arbeit mit bezeugt, daß die Stadt Kiel die Universität in dieser Weise anerkennt. Und daß sie einen Preis gestiftet hat, der dieser wissenschaftlichen Arbeit noch eine wirtschaftliche Anerkennung gibt, das ist besonders erfreulich.

Wenn man mit der Geschichte der Beziehungen zwischen der Stadt Kiel und der Universität vertraut ist, und wenn man sich einen fröhlichen Sinn für die Historie aus diesen Zeiten erhalten hat, dann weiß man, daß es nicht immer ganz einfach gewesen ist, die Universität und die Stadt zusammenzuführen. Waren doch die Stadtväter früherer Zeiten der Meinung, daß durch die Universität und die jungen Studenten viel zu viel Unruhe in die Stadt gebracht werden würde. Ich glaube, wir sind heute alle der Überzeugung, daß diese Unruhe einer der wichtigsten Dinge für den Fortschritt der Gesellschaft ist. Mag uns diese Unruhe manchmal unliebsam sein, sie sorgt wenigstens dafür, daß wir nicht einschlafen, sondern daß der Fortschritt vorangeht. Und das ist ja auch das, was die Wissenschaft charakterisiert, denn ohne die innere Unruhe der Wissenschaftler wäre auch der allgemeine Fortschritt sicherlich nicht möglich gewesen.

Wir sind glücklich, daß dieser Sachverhalt der Unruhe, die von der Universität ausgeht, von der Stadt anerkannt wurde, erstens durch die Einrichtung des Kultursenates und zweitens, daß die Ratversammlung diesem Kultursenat den Auftrag gegeben hat, über einen Wissenschaftspreis einen Vorschlag zu machen, der der Versammlung zur Entscheidung vorgelegt wird. Das ist eine außerordentlich nützliche Entwicklung, und wir danken hierfür von ganzem Herzen. Ich darf hier das wiederholen, was ich anlässlich der 725-Jahrfeier an dieser Stelle gesagt habe:

Professor Dr. H e r r e ,
ehemaliger Rektor der Christian-Albrechts-Universität

Herr Stadtpräsident!
Herr Oberbürgermeister!
Herr Preisträger!
Meine Damen und Herren!

Heute ist ein Tag der Sitzungen. Es tagt nicht nur die Ratsversammlung, sondern das Konsistorium der Universität ist gleichzeitig zusammengetreten. Dort wird der Bericht des Präsidiums diskutiert. Sie können sich vorstellen, daß die Herren des Präsidiums dazu anwesend sein müssen, und so wurde mir, als dem letzten Rektor aus der naturwissenschaftlichen Fakultät, der Auftrag zuteil, in dieser Stunde einige Worte zu sprechen. Das erfüllt mich mit persönlicher Freude, bin ich doch, wie ich das verschiedentlich schon einmal ausgedrückt habe, ein überzeugter Wahlkieler, und es ist nun das dritte Mal, daß ich die Universität vor der Ratsversammlung vertreten darf.

Meine Aufgabe heute ist es, zunächst Ihnen, Herr Dr. Gust, den herzlichsten Glückwunsch auch der Universität für die Anerkennung durch die Stadt Kiel zu sagen. Für die Universität selbst ist es ebenfalls eine Freude, daß Ihre Arbeit mit bezeugt, daß die Stadt Kiel die Universität in dieser Weise anerkennt. Und daß sie einen Preis gestiftet hat, der dieser wissenschaftlichen Arbeit noch eine wirtschaftliche Anerkennung gibt, das ist besonders erfreulich.

Wenn man mit der Geschichte der Beziehungen zwischen der Stadt Kiel und der Universität vertraut ist, und wenn man sich einen fröhlichen Sinn für die Histörchen aus diesen Zeiten erhalten hat, dann weiß man, daß es nicht immer ganz einfach gewesen ist, die Universität und die Stadt zusammenzuführen, waren doch die Stadtväter früherer Zeiten der Meinung, daß durch die Universität und die jungen Studenten viel zu viel Unruhe in die Stadt gebracht werden würde. Ich glaube, wir sind heute alle der Überzeugung, daß diese Unruhe eines der wichtigsten Dinge für den Fortschritt der Gesellschaft ist. Mag uns diese Unruhe manchmal unliebsam sein, sie sorgt wenigstens dafür, daß wir nicht einschlafen, sondern daß der Fortschritt vorangeht. Und das ist ja auch das, was die Wissenschaft charakterisiert, denn ohne die innere Unruhe der Wissenschaftler wäre auch der allgemeine Fortschritt sicherlich nicht möglich gewesen.

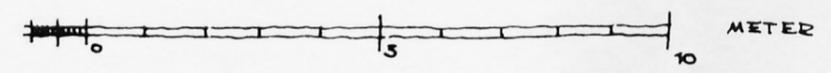
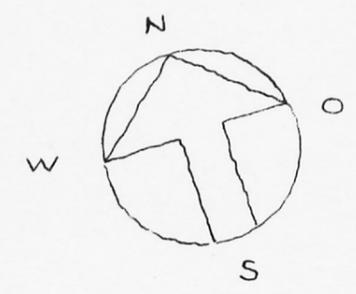
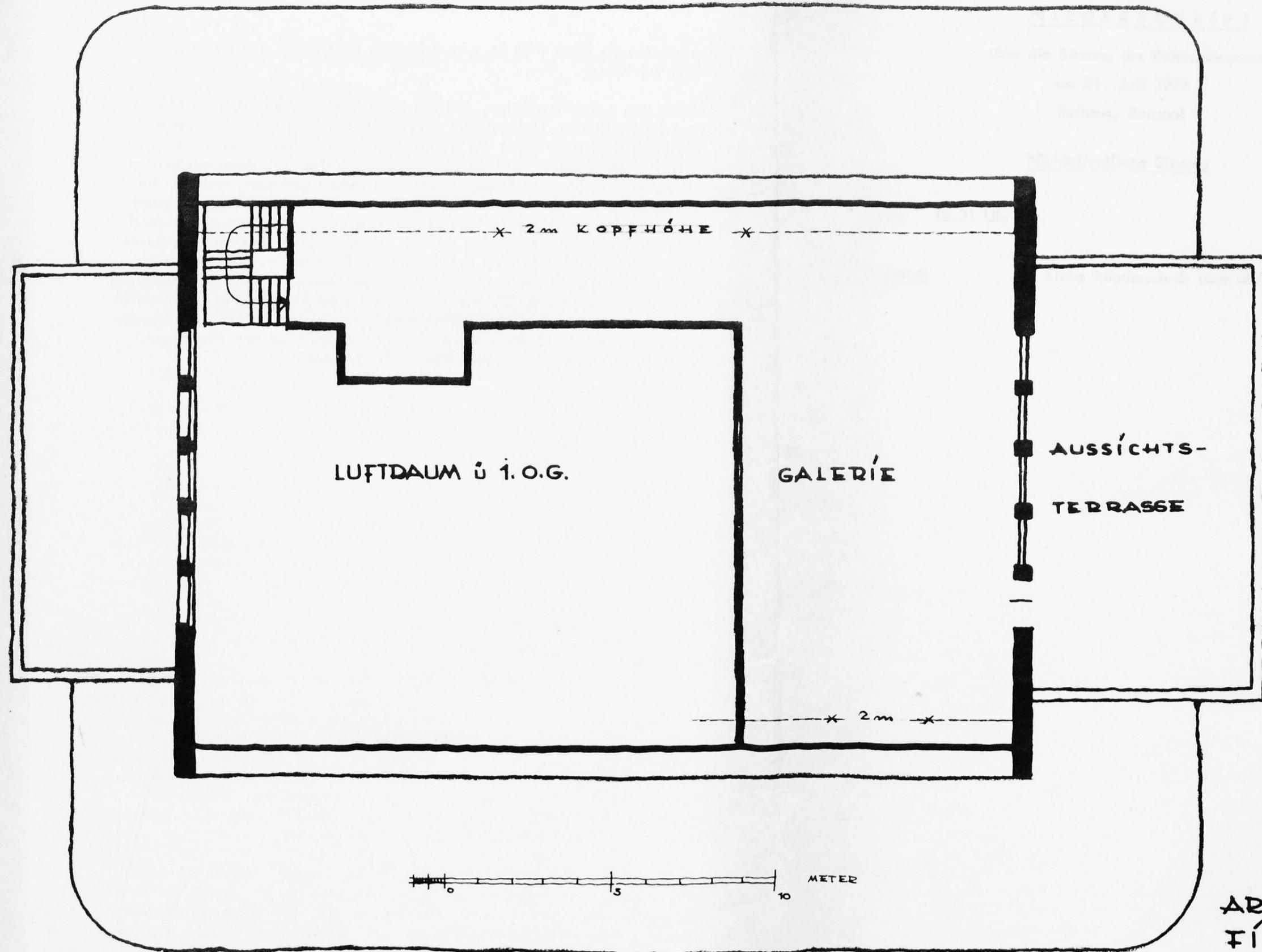
Wir sind glücklich, daß dieser Sachverhalt der Unruhe, die von der Universität ausgeht, von der Stadt anerkannt wurde, erstens durch die Einrichtung des Kultursenates und zweitens, daß die Ratsversammlung diesem Kultursenat den Auftrag gegeben hat, über einen Wissenschaftspreis einen Vorschlag zu machen, der der Versammlung zur Entscheidung vorgelegt wird. Das ist eine außerordentlich nützliche Entwicklung, und wir danken hierfür von ganzem Herzen. Ich darf hier das wiederholen, was ich anläßlich der 725-Jahrfeier an dieser Stelle gesagt habe:

Wir empfinden die Stadt Kiel als unsere Mutter. Den Staat, den bitten wir als Vater zur Kasse.

Wir dürfen nun weiter feststellen, daß die Stadt Kiel bezeugt, daß sie nicht nur eine Stadt mit einer Universität, sondern wirklich eine Universitätsstadt ist. Die Stadt Kiel stellt durch die Verleihung dieses Preises für eine solche Arbeit auch unter Zeugnis, daß sie eine Landeshauptstadt ist. Denn wir können feststellen, es wird hier ein Gebiet durch diese Arbeit gefördert, welches die Küsten unseres Landes betrifft. Als Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirates für Naturschutz und Landschaftspflege dieses Landes weiß ich, wie außerordentlich schwierig die Probleme z.B. gerade bei der Eindeichung der Nordstrander Bucht sind. Wir können glücklich sein, daß entscheidende Arbeiten geleistet werden, die uns Hinweise geben, die auch bei schwierigen Entscheidungen den nüchternen Geist und nicht nur dem Gefühl die Möglichkeit einer Entscheidung erleichtern. Wir danken aus diesem Grunde der Ratsversammlung, und es ist mir eine Freude, namens des Präsidiums und der gesamten Universität nicht nur dem Preisträger, sondern auch der Stadt Kiel unseren Dank auszusprechen.

LUFTDAUM & F.O.G.

ANLAGE C
GALERIE



ARBEITSPAPIER
FISCHHALLE
4.9.74. *Wied. K.*

NIEDERSCHRIFT

über die Sitzung der Ratsversammlung
am 21. Juli 1977
Rathaus, Ratssaal

Nichtöffentliche Sitzung

Beginn: 18.31 Uhr

Ende: 18.41 Uhr

Anwesend: Siehe Niederschrift über die öffentliche Sitzung

Hauptamt

Kiel, den 5. September 1977

STADT KIEL		
Rechtsamt		
Eing. 6. SEP. 1977 *		
Anl.		
Sachbearb.:	Az.: 02.	
Dez.	Al.	DI.

An

- a) das Rechtsamt
- b) Herrn Oberbürgermeister

hier

Rechtsamt 6. SEP. 1977

Mo-gen. u. wohn

W. W. 7/9

Betr.: Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am ... 21. 7. 1977

Nach Abstimmung mit dem Rechtsamt (Schreiben vom 4.2.1977, Az.: 02.10.05 - He/La) kann bei den Niederschriften über die Sitzung der Ratsversammlung auf das Widerspruchsverfahren verzichtet werden, da nach der Rundverfügung I. Teil Nr. 11 vom 1. August 1966 gemäß C. 1. (1) Satz 3 hierfür die Kurzniederschrift maßgebend ist. Von den Niederschriften nimmt das Rechtsamt entsprechend C. 2. (5) Satz 4 der genannten Rundverfügung lediglich Kenntnis.

Die Beschlüsse der Kurzniederschrift und der Niederschrift sind inhaltsgleich, da sie zwischen dem Büro des Stadtpräsidenten und dem Hauptamt abgestimmt werden.

Gegen die Kurzniederschrift der oben angegebenen Sitzung wurde kein Widerspruch erhoben.

/Wir bitten, von der beigefügten Niederschrift Kenntnis zu nehmen.

Im Auftrage:

Luartin

1) Je eine Abschrift der Niederschrift über die Sitzung der Ratsversammlung am 21. Juli 1977 erhalten das Büro des Stadtpräsidenten und das Rechnungsprüfungsamt zur Kenntnis.

2) Auszüge erhalten:

ab: 12/9. Jua.

Öffentliche Sitzung

Von	Punkt	1	der Niederschrift	a)		
				61		z.K.
				81		z.K.
"	"	3 a	" "	61		z.K.
"	"	3 b	" "	a) 20		z.K.
				b) 42		z.K.
"	"	5 a	" "	00		z.K.u.w.V.
"	"	6 a	" "	Sekretariat OB		z.K.
"	"	6 b	" "	71		z.K.
"	"	6 c	" "	20		z.K.
"	"	6 d	" "	20		z.K.
"	"	8	" "	66		z.K.u.w.V.
"	"	9	" "	a) 66		z.K.u.w.V.
				b) 00		z.K.
				c) 60		z.K.
"	"	10	" "	a) 60		z.K.u.w.V.
				b) 10		z.K.
				c) 66		z.K.u.w.V.
"	"	11	" "	a) 20		z.K.u.w.V.
				b) 90		z.K.
"	"	12	" "	00		z.K.
"	"	13	" "	05		z.K.
"	"	14	" "	72		z.K.
"	"	15	" "	20		z.K.
"	"	16	" "	20		z.K.
"	"	17	" "	a) 20		z.K.u.w.V.
				b) 04		z.K.
				c) 90		z.K.
"	"	18	" "	a) 20		z.K.u.w.V.
				b) 65		z.K.
"	"	19	" "	a) 72		z.K.u.w.V.
				b) 90		z.K.

Von	Punkt	20	der Niederschrift	72	z. K. u. w. V.
"	"	21	" "	a) 72 (2 x) b) 90	z. K. u. w. V. z. K.
"	"	22	" "	a) 00 b) 03	z. K. u. w. V. z. K. u. w. V.
"	"	23	" "	c) 01 a) 64 b) 90	z. K. z. K. u. w. V. z. K.
"	"	24	" "	a) 72 b) 66	z. K. u. w. V. z. K.
"	"	25	" "	a) 81 b) 06 c) 92	z. K. u. w. V. z. K. z. K.
"	"	26	" "	81	z. K.
"	"	27	" "	a) 06 b) 81 c) 92	z. K. u. w. V. z. K. z. K.
"	"	28	" "	06	z. K. u. w. V.
"	"	29	" "	a) 42 b) 02 c) 03 d) 90	z. K. u. w. V. z. K. z. K. z. K.
"	"	30	" "	a) 40 b) 90 (2 x)	z. K. u. w. V. z. K.
<i>Nichtöffentliche Sitzung</i>					
"	"	31	" "	a) 42 b) 90 (2 x)	z. K. u. w. V. z. K.
"	"	32	" "	a) Fürsorgestelle f. Kriegsopfer b) 90	z. K. u. w. V. z. K.
"	"	33	" "	a) 50 b) 90 (2 x) c) 40	z. K. u. w. V. z. K. z. K.
"	"	34	" "	61	z. K.
"	"	35	" "	a) 60 b) 90 (2 x)	z. K. u. w. V. z. K.
"	"	36	" "	61	z. K.
"	"	37	" "	61	z. K.
"	"	38	" "	a) 61 b) 90	z. K. u. w. V. z. K.

Von	Punkt		der	Niederschrift		
	39				61	z.K.u.w.V.
"	"	40	"	"	61	z.K.u.w.V.
"	"	41	"	"	61	z.K.u.w.V.
"	"	42	"	"	61	z.K.u.w.V.
"	"	43	"	"	61	z.K.u.w.V.
"	"	44	"	"	61	z.K.u.w.V.
"	"	45	"	"	a) 60 b) 90 (2 x)	z.K.u.w.V. z.K.
"	"	46	"	"	60	z.K.u.w.V.
"	"	47	"	"	61	z.K.u.w.V.
"	"	48	"	"	30	z.K.
"	"	49	"	"	61	z.K.u.w.V.
"	"	50	"	"	a) Amt f. Ver- triebene etc. b) 00 c) Büro Stadtpräsident	z.K.u.w.V. z.K.u.w.V. z.K.
"	"	51	"	"	71	z.K.u.w.V.
"	"	52	"	"	a) 61 b) 81	z.K.u.w.V. z.K.u.w.V.

Nichtöffentliche Sitzung

Von	Punkt	1	"	"	a) 61 b) 92	z.K.u.w.V. z.K.u.w.V.
"	"	2	"	"	92	z.K.u.w.V.

3)

Z.d.A.

Im Auftrage:

Luastiu

S I T Z U N G

des Magistrats vom

der Ratsversammlung vom 21. 7. 1977

Langprotokoll

Einen Auszug der Niederschrift über die Sitzung

des Magistrats

der Ratsversammlung (nicht-)öffentlich

heute erhalten:

A m t	Betrifft:	Unterschrift - Datum
Büro Stadtpräsident	Punkt: } Abschrift }	Martin 8/9.
03	Punkt: }	
61	Punkt: 1, 3a, 34, 36, 44, 47, 49, 52,	Eggers 12/9.
81	Punkt: 1, 25, 26, 27, 52,	Jalun
20	Punkt: 36, 6c, 6d, 11, 15, 16, 17, 18,	Leuentsch
42	Punkt: 36, 29, 31,	Leuentsch
00	Punkt: 5a, 9, 12, 22, 50,	Martin 9/9.
Sekretariat OB	Punkt: 6a, zugehört	Quar
71	Punkt: 66, 51,	Leuentsch
66	Punkt: 8, 9, 10, 24,	Eggers 12/9.
60	Punkt: 9, 10, 35, 45, 46,	Eggers 12/9.
10	Punkt: 10,	Leuentsch
90 Steyer	Punkt: 11, 17, 19, 21, 23, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 38, 45,	
05	Punkt: 13,	Loth
72	Punkt: 14, 19, 20, 21, 24,	Jalun
04	Punkt: 17,	Kim
65	Punkt: 18,	Eggers 12/9.
64	Punkt: 23,	Leuentsch
03	Punkt: 22, 29,	Wagner

