



Sachstandsmitteilung Nr.:	134b/2024	Datum:	20.6.2024
Beratungsart:	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich	<input type="checkbox"/> nicht öffentlich	

Beratungsfolge		
Nr.	Stadtvertretung / Fachausschuss	Sitzungstag
1	Ausschuss für Soziales, Sport und Kultur	
2	Bildungsausschuss	
3	x Ausschuss für Umwelt und Verkehr	09.09.2024
4	Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauwesen	
5	Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Sicherheit und Digitalisierung	
6	Hauptausschuss	
7	Stadtvertretung	

nachrichtlich: Junger Rat

Schluss- und Mitzeichnungen			
gez. Th. Haß	gez. Hansen		
Bürgermeister	Büroleiterin	Amtsleitung	Sachbearbeitung

1. TOP:

Ostuferverkehrskonzept (Endbericht Stand Juni 2024): Rückkopplung mit den Gemeinden im Fokusraum

2. Sachstand:

Wie in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 17.6.2024 besprochen, wird anliegend das inzwischen finalisierte Ostuferverkehrskonzept (Endbericht Stand Juni 2024) mit Maßnahmensteckbriefen (Anlage A), Maßnahmenübersicht und Priorisierungstabelle (Anlage B), Grundlagendokumenten (Anlage C) dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr zur Kenntnis und weiteren Beratung gegeben.

- Ende der Sachstandsmitteilung -



Endbericht

Ostuferverkehrskonzept

für die KielRegion

Impressum



KielRegion

Aus Wir wird mehr. Die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie die Landeshauptstadt Kiel stecken voller Stärken, die wir in der **KielRegion GmbH** bündeln. Als **regionale Kooperation** stärken wir unsere Region: Gemeinsam machen wir sie smarter, lebenswerter und nachhaltiger. Dafür realisieren wir Projekte in unseren Schwerpunktthemen WirtschaftsRegion, MobilitätsRegion sowie ZukunftsRegion. Außerdem unterstützen und vernetzen wir Menschen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Gemeinsam mit starken Partnern entwickeln wir die KielRegion aktiv und bewusst weiter. So schaffen wir nachhaltige Perspektiven für die Zukunft. Damit sind wir ein interessanter Standort für alle, die Freiraum für ihre Ideen suchen: Für junge Start-ups, innovative Unternehmen, traditionelle Betriebe. In der KielRegion leben fast 650.000 Menschen, das sind rund 23 Prozent der Bevölkerung Schleswig-Holsteins.



Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Sebastian Schröder-Dickreuter (Dipl.-Ing.)
Christina von Bergner (M.Sc.)
Niklas Engelhardt (M.A.)
Nathalie Rehbaum (B.Sc.)

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rügenapp
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung, Beratung, Forschung GbR

Max Bohnet (Dipl.-Ing.)
Martin Albrecht (Dipl.-Ing.)



urbanus GbR
Stadt- und Verkehrsplanung

Stefan Luft (Dipl.-Ing.)
Peter Krausse (M.A.)

Titelfoto: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
1.1	Räumliche und konzeptionelle Einbettung	9
1.2	Bestandsanalyse: Stärken und Schwächen	11
1.3	Beteiligung	14
1.4	Sofortprojekte	15
2	Zielsetzung	18
2.1	Übergeordnete Zielkonzepte und Leitlinien	18
2.2	Räumliche Handlungsstrategie für das Ostuferverkehrskonzept	21
2.3	Kooperatives Miteinander der Verkehrsträger	24
3	Handlungskonzept und Maßnahmen	25
3.1	Bewertungsschema der Maßnahmensteckbriefe	26
3.2	Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe	29
3.2.1	Fußverkehr	29
3.2.2	Radverkehr	31
3.2.3	ÖPNV/SPNV	35
3.2.4	Inter- und Multimodalität	36
3.2.5	Kfz-Verkehr	37
3.2.6	Wirtschaftsverkehr	38
3.2.7	Mobilitätsmanagement	39
3.3	Maßnahmenübersicht und Priorisierung	40
3.4	Bewertung des Handlungskonzeptes mit dem Verkehrsmodell	41
4	Umsetzungsplanung	47
4.1	Unterstützende Maßnahmenfinanzierung durch Förderprogramme	49
5	Evaluationskonzept	51
5.1	Umsetzungsanalyse und -bericht	52
5.2	Zielerreichungsanalyse	52
5.3	Evaluationsbericht	53
6	Fazit und Ausblick	54
	Literatur- und Quellenverzeichnis	56
	Anlagen	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anlass und Zweck Ostuferverkehrskonzept.....	7
Abbildung 2: Handlungsfelder des Ostuferverkehrskonzeptes	8
Abbildung 3: Betrachtungsgebiet	9
Abbildung 4: Mobilitätsstation am Fähranleger Dietrichsdorf.....	11
Abbildung 5: Konflikt Nahmobilität und ruhender Kfz-Verkehr in Elmschenhagen	12
Abbildung 6: Eindruck von dem öffentlichen Auftakt (links) und der ersten Planungswerkstatt (rechts)	14
Abbildung 7: Herangehensweise an das Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes.....	18
Abbildung 8: Zielvorgabe CO ₂ -Reduktion Masterplan Mobilität und Positionspapier der Landeshauptstadt Kiel im Vergleich.....	19
Abbildung 9: Übersicht Handlungsziele des Ostuferverkehrskonzeptes.....	20
Abbildung 10: Räumliche Handlungsstrategie für den Gesamttraum	22
Abbildung 11: Räumliche Handlungsstrategie für den Fokusraum.....	23
Abbildung 12: Übersicht der Maßnahmen nach Handlungsfeldern	25
Abbildung 13: Beispielhafte Erläuterung des Steckbriefformats.....	28
Abbildung 14: Qualitätskomponenten für die Radpremiumrouten und Standards für die Radführung.....	32
Abbildung 15: Veränderung der Bevölkerung und der werktäglichen Wege mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall.....	43
Abbildung 16: Veränderung der werktäglichen Verkehrsleistung mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall	43
Abbildung 17: Screelines zur Auswertung der Gesamtverkehrsmengen über die Schwentine, zwischen Ost- und Westufer und zwischen Elmschenhagen und Gaarden	44
Abbildung 18: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen.....	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auswahl möglicher Förderprogramme mit Maßnahmenzuordnung.....	49
--	----

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
ALFA	Anruf-Linien-Fahrten
BBSV	Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen
B+R	Bike and Ride
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienstleister
LH	Landeshauptstadt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OSK	Ostseeküstenradweg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrsordnung

Glossar

Curbside-Management	Curbside-Management, auch smartes Flächenmanagement genannt, bezieht sich auf die Flächen an der Seite des Straßenraums (bspw. Bordsteinkante) und strebt eine flexible Nutzung dieser Räume mit möglicher Unterstützung durch digitale Anwendungen an.
Innenentwicklung	Begriff der Raumplanung, wobei innerörtliche, bereits erschlossene Flächenpotenziale verdichtet genutzt werden sollen, um die Ausweitung des Flächenanspruchs am Stadtrand/Außenbereich zu reduzieren.
Intermodalität	Intermodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges.
Leuchtturmprojekt	Ein Leuchtturmprojekt bezeichnet Projekte, die durch ihren neuartigen Ansatz eine wegweisende Wirkung für darauffolgende Projekte darstellen.
Letzte Meile	Als „letzte Meile“ wird die Distanz zwischen dem Zielort und dem nächsten Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr definiert.

Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr mit dem Ziel einer umweltverträglichen Gestaltung.
Multimodalität	Multimodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Zeitraumes über mehrere Wege hinweg (bspw. innerhalb einer Woche).
Nahmobilitätsachse	Eine Nahmobilitätsachse verbindet zentrale Orte eines bestimmten Gebietes miteinander.
Nutzungskonflikt	Ein Nutzungskonflikt liegt vor, wenn Interessen unterschiedlicher Art (bspw. wirtschaftlicher, gesellschaftlicher, ökologischer) sich gegenüberstehen oder behindern.
Nutzungsmischung	Nutzungsmischung bezeichnet Quartiere, in denen innerhalb eines Grundstücks verschiedene Nutzungen vorhanden sind (bspw. Gewerbe- und Wohnnutzung).
Parkdruck	Parkdruck wird anhand der Auslastung von Parkplätzen innerhalb eines Bereiches definiert. Laut Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. ¹ unterscheidet die Skala von „kein Parkdruck“ (Auslastung < 60 %) bis zu „hoher Parkdruck“ (Auslastung > 90 %).
Screenline	Eine Screenline umfasst eine Menge von Strecken, die durch eine Polygonlinie definiert werden. Alle Strecken, die durch die Polygonlinie geschnitten werden, gehören zur Screenline. Die Verkehrsbelastungen aller Strecken einer Screenline werden zu einer Screenline-Belastung aufsummiert.
Superblock	Ein Superblock bezeichnet einen Straßenblock, bei dem durch eine Anpassung der Verkehrsführung und eine Umwidmung von Fläche Durchgangsverkehr konsequent unterbunden werden und dadurch Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden.
Umweltverbund	Der Umweltverbund umfasst alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angebote oder Mitfahrzentralen.
Wirtschaftsverkehr	Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßige oder entgeltliche Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden. ²

¹ FGSV (2012). Empfehlungen für Verkehrserhebungen.

² FGSV (2020). Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. BBSV 2020.

1 Einleitung

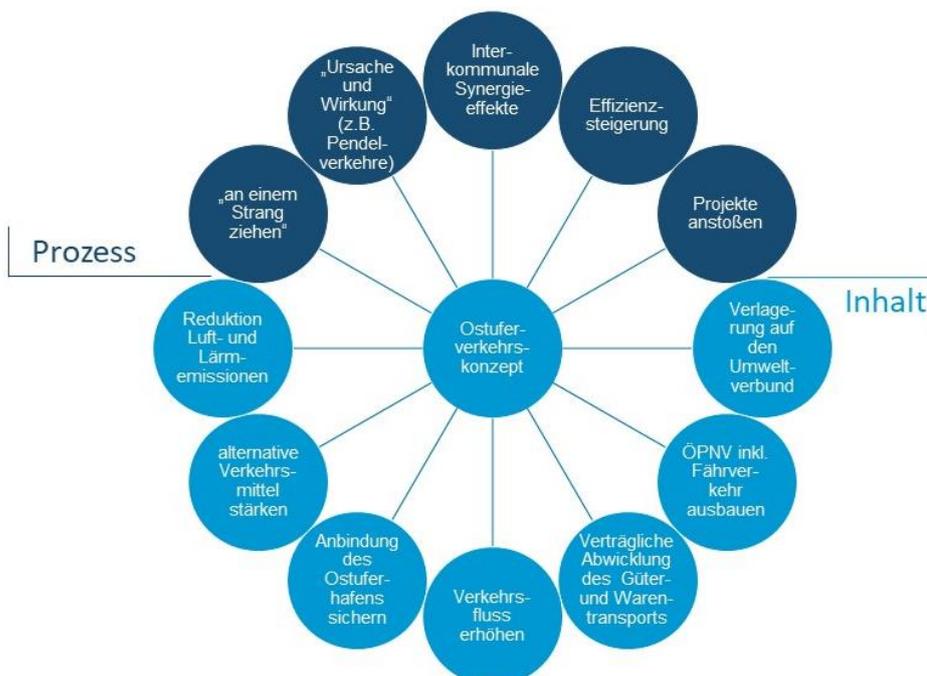
Das Ostuferverkehrskonzept beschreibt die strategische Weiterentwicklung der Mobilitätsplanung im grenzüberschreitenden Betrachtungsraum der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön bis zum Jahr 2035. Das Gutachten untersucht, wie die Belastungen durch Lkw- und Pkw-Verkehre (insbesondere Lärm und Abgase) auf dem Ostufer verringert werden können und sich gleichzeitig der Verkehrsfluss sowie die verkehrliche Anbindung, unter Beachtung der Klimaschutzziele, verbessert. Die Verbesserung des Verkehrs soll im Sinne der Mobilitätswende geschehen, sodass die menschen- und umweltgerechte Mobilität – unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten – verbessert wird.

Das Verkehrsgutachten wurde durch die KielRegion GmbH in Auftrag gegeben und durch ein Gutachtendenkonsortium ausgearbeitet. Unter Beteiligung der unterschiedlichen Gebietskörperschaften und Akteure wurde ein praktisches Handlungskonzept entwickelt, welches aufzeigt, wie die Belastungen durch Lkw- und Pkw-Verkehre reduziert und gleichzeitig der Verkehrsfluss sowie die Erreichbarkeit des Gebietes verbessert werden kann. In Anbetracht der Mobilitätsbedürfnisse wird in Form von 43 Maßnahmen ein Gutachtervorschlag unterbreitet, wie eine effiziente Straßenraumausnutzung durch bestmögliche Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fähre, Fahrrad, Fußverkehr) erreicht werden kann, so dass der Verkehrsfluss für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr auch in Zukunft gewährleistet wird.

Je mehr Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, desto mehr verteilt sich der Raum auf alle Verkehrsarten (z.B. weniger Staus, optimierter Verkehrsfluss, Steigerung der Verkehrssicherheit). Hierbei gilt es die unterschiedlichen Zielgruppen und deren jeweiligen Ansprüche entsprechend zu berücksichtigen. Die Pendler*innen spielen für den Betrachtungsraum des Ostuferverkehrskonzeptes eine besondere Rolle, da mit täglich ca. 21.000 pendelnden Personen ein starker Austausch zwischen den Wohn- und Arbeitsorten des Kreises Plön und der Landeshauptstadt Kiel stattfindet.

Die Abbildung 1 zeigt eine prozessbezogene und inhaltliche Übersicht über die wesentliche Zweckbestimmung des Ostuferverkehrskonzeptes.

Abbildung 1: Anlass und Zweck Ostuferverkehrskonzept



Quelle: Planersocietaet

Dabei werden die unterschiedlichen Verkehrsarten (z.B. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV/SPNV, Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr) im Handlungskonzept integriert betrachtet und die Maßnahmenplanung zielt auf die Nutzung von deren positiven Wechselwirkungen sowie auf die Schaffung von Synergie-Effekten ab. Diese entstehen dann, wenn möglichst schnell, umweltfreundlich und sicher ein Weg zurückgelegt werden kann. Ein Weg oder eine Wegeketten kann optimiert werden, indem niedrighschwellige intermodale Angebote vorhanden sind.

Abbildung 2: Handlungsfelder des Ostuferverkehrskonzeptes



Quelle: Planersocietaet

Das methodische Vorgehen bei der Ausarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes umfasste eine umfangreiche Bestandsanalyse. Darin war die Sichtung bestehender Konzepte (z.B. Masterplan Mobilität³, Masterplan 100 % Klimaschutz⁴) und Planungen (z.B. Stadtbahn, Attraktivierung der Fördeschiffahrt, Radwegkonzept Kreis Plön und S-Bahn-Kiel) ebenso maßgeblich, wie die Betrachtung der räumlich-topografischen Gegebenheiten (z.B. Trennwirkung der Kieler Förde und Schwentine). Aufbauend auf einer Stärken- und Schwächen-Analyse wurden daraufhin erste Handlungsbedarfe und Handlungsansätze abgeleitet. Im Rahmen von mehreren Beteiligungsformaten (z.B. Öffentliches Forum, Planungswerkstatt, Projektbeirat) wurden die Handlungsansätze gemeinsam mit den Akteuren in der Region weiter geschärft. Im Rahmen von fünf Sofortprojekten, die prozessbegleitend angestoßen und umgesetzt wurden, konnten zudem erste Ergebnisse (z.B. Konzeptpapiere für Mobilitätsstationen an den Fähranlegern Laboe, Möltenort und Mönkeberg; Konsolidierung Radverkehrsplanungen) erarbeitet werden. Dadurch wächst nicht nur der Kreis der im Entstehungsprozess beteiligten Akteure, sondern gewinnt das Ostuferverkehrskonzept an Sichtbarkeit und Glaubhaftigkeit in Bezug auf dessen umsetzungsorientierten Charakter.

Am Ende steht mit dem Ostuferverkehrskonzept ein strategisches und praktisches Handlungskonzept, das von der Expertise der Planungsbüros ebenso profitierte, wie von der essenziellen Expertise der Akteure vor Ort. Wichtig hierbei ist zu erkennen, dass das Ostuferverkehrskonzept keine detaillierte (Entwurfs-)Planung formuliert. Das Konzept arbeitet als strategisches Konzept mit einer Flughöhe, die das gesamte Ostufer abbildet und verstärkt die übergeordneten Wechselwirkungen zwischen den Gemeinden, dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel berücksichtigt. Das Konzept legt zum einen eine strategische Vision vor, zum anderen einen konkreten Fahrplan für die Umsetzung. Mit 43 konkret vorgeschlagenen Maßnahmen werden Verkehrsmittel des Umweltverbunds gestärkt und gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr optimiert. Zudem ist das Konzept mit einem Planungshorizont von 10-15 Jahren mittel- bis langfristig ausgerichtet. Gleichwohl werden mit dem Ostuferverkehrskonzept handlungsorientierte Maßnahmen formuliert, welche bereits auf bestehenden Aktivitäten aufbauen und kurzfristig angestoßen werden können, ohne zum jetzigen Zeitpunkt die konkrete Ausführungsplanung zu benennen. Nun

³ KielRegion (2017). Masterplan Mobilität KielRegion. Endbericht.

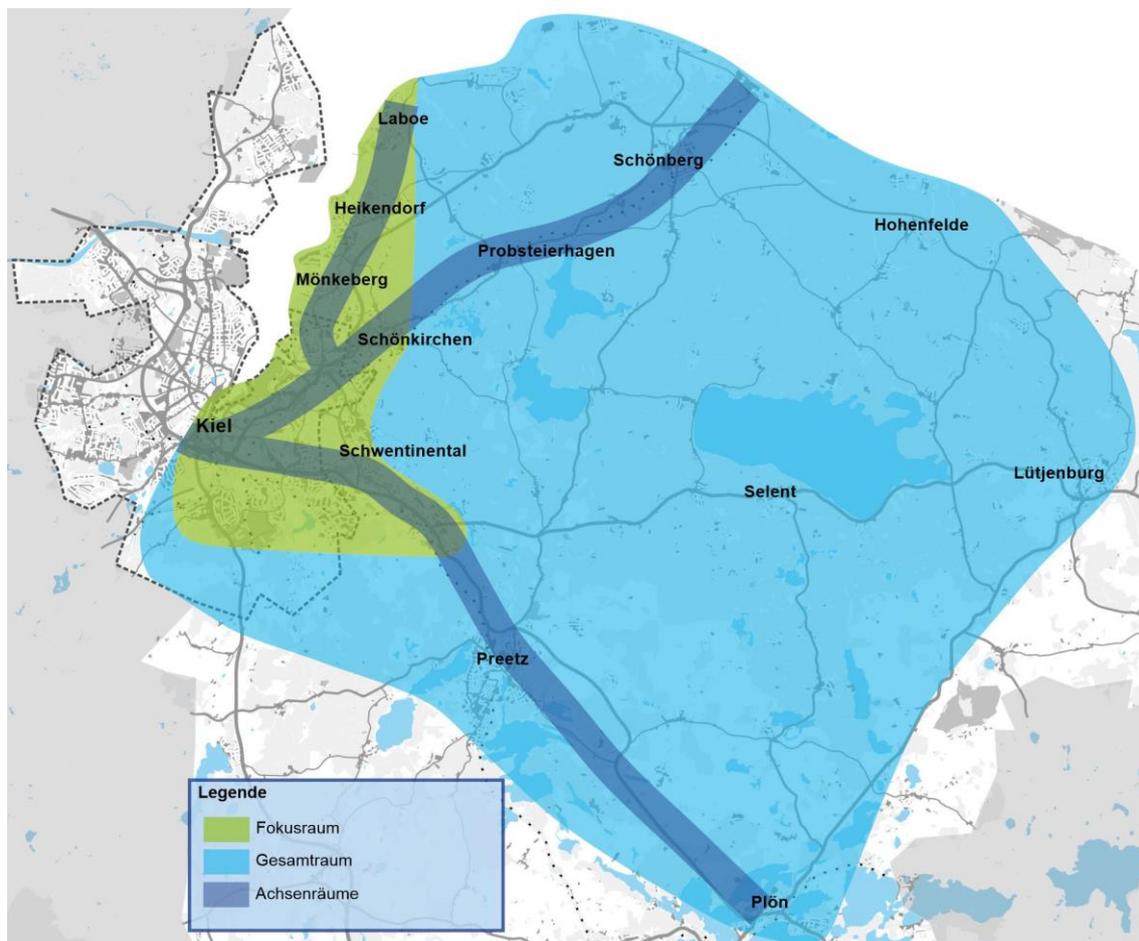
⁴ Landeshauptstadt Kiel (2017). Masterplan 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt Kiel. Endbericht.

gilt es, den Willen für eine umwelt- und gesellschaftsverträgliche Mobilitätsentwicklung am Ostufer weiter zu stärken und gemeinsam in die rasche Beschlussfassung und Umsetzung der Maßnahmen zu starten.

1.1 Räumliche und konzeptionelle Einbettung

Das Betrachtungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes untergliedert sich in einen Fokusraum sowie einen Gesamttraum. Der Fokusraum orientiert sich an dem direkten Siedlungszusammenhang entlang der Stadtgrenzen der Landeshauptstadt Kiel sowie den angrenzenden Gemeinden des Kreises Plön. Der Gesamttraum erstreckt sich nach Schönberg, Lütjenburg und Plön. Darüber hinaus werden mehrere Achsenräume entlang wichtiger Hauptverkehrsachsen (MIV und ÖPNV) herausgestellt. Diese beinhalten die wichtigen Korridore Kiel – Preetz – Plön, Kiel – Laboe sowie Kiel – Schönberg (vgl. Abbildung 3). Die Abgrenzung des Betrachtungsgebiets hat anhand von verschiedenen Kriterien stattgefunden: Pendler- und Verkehrsverflechtungen, Bevölkerungsentwicklung sowie räumliche Barrieren und Achsen. Ferner werden unterschiedliche Raumkategorien (z.B. stark/teils verdichtet und rural, Zentren und Wohnquartiere) sowie Wegebeziehungen, die über das eigentliche Betrachtungsgebiet hinausgehen (z.B. Fährverbindungen über die Förde) betrachtet. Hierdurch wird zugleich die Relevanz unterschiedlicher Interessen auf Seiten der Zielgruppen (z.B. Pendler*innen und Wohnbevölkerung) und verantwortlichen Akteure auf Gemeinde-, Amts-, Stadt- und Kreisebene deutlich.

Abbildung 3: Betrachtungsgebiet



Quelle: Planersocietaet

Das Ostuferverkehrskonzept fußt auf einer breiten Basis an planerischen Grundlagen. Mit dem Masterplan Mobilität für die KielRegion gibt es eine konzeptionelle Grundlage für die verkehrliche Entwicklung in der KielRegion und damit auch für das Betrachtungsgebiet auf dem Ostufer der Kieler Förde.

Weitere Großprojekte wie die Stadtbahn-Planung in der Landeshauptstadt, sowie den Planungen zu einer S-Bahn-Kiel sind für die Verkehrsentwicklung auf dem Kieler Ostufer ebenso maßgeblich. Da die Planungen für diese Projekte bereits weit fortgeschritten sind, werden Sie im Handlungskonzept des Ostuferverkehrskonzeptes sekundär betrachtet.

Des Weiteren sind übergeordnete Planungen im Straßennetz (Ostufereutlastungsstraße und Südspange) aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie die zentrale Schwentinebrücke zwischen Neumühlen-Dietrichsdorf und Wellingdorf maßgeblich für den Verkehr auf dem Ostufer. Auch hier gilt, dass auf Grund der langen Planungsvorläufe für eine mögliche Umsetzung dieser Projekte und dem im Ostuferverkehrskonzept gewählten Planungshorizont bis 2035 diese Projekte nicht in das Handlungskonzept der Ostuferverkehrskonzeptes aufgenommen wurden. Es wird empfohlen, dass die Anpassung des übergeordneten Straßennetzes im Rahmen einer Fortschreibung des Masterplan Mobilität untersucht wird und Empfehlungen für die KielRegion gemacht werden.

Die genannten Projekte werden hier skizziert, um die Relevanz für die verkehrliche Entwicklung dennoch deutlich hervorzuheben. Eine vollständige Liste der gesichteten und verwendeten Grundlagendokumente kann der Anlage C entnommen werden.

Masterplan Mobilität für die KielRegion

Der Masterplan Mobilität wurde federführend von der KielRegion erarbeitet und dient als prioritäre Mobilitäts-Planungsgrundlage. Er wurde auf die Beschlüsse der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde hin erstellt und 2017 verabschiedet. Ziel war es, Mobilitätslösungen für die gesamte KielRegion zu entwickeln. Dabei sollte vor allem der Fokus auf die Schaffung einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität, einem starken Tourismusverbund sowie einer integrierten und kooperativen Planung in der KielRegion gesetzt werden. Übergeordnetes Ziel ist die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen, welche innerhalb der KielRegion im Vergleich zum Analysejahr 2015 bis zum Jahr 2035 um 35% verringert werden sollen.

Stadtbahn Kiel

Im November 2022 wurden weitere Planungsschritte zum Bau der Stadtbahn in Kiel durch die Kieler Ratsversammlung beschlossen. Eine Eröffnung erster Strecken ist bis 2035 geplant. Das Kieler Ostufer soll über die Stadtbahn-Linien 1 bis 4 an das Streckennetz angebunden werden. Die Linien 1 und 3 beginnen im Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf und führen entlang des Ostufers über die Stadtteile Wellingdorf, Ellerbek und Gaarden-Ost in Richtung Hauptbahnhof. Während der Hauptverkehrszeiten ist je Linie eine Taktung von 10 Minuten vorgesehen. Die Linie 2 führt nach Elmschenhagen, die Linie 4 verdichtet die Linie 2 bis zu den Schulen am Langsee in Gaarden. Ergänzt wird das Stadtbahnnetz von einem angepassten Busnetz, welches für eine weitere Verdichtung des ÖPNV-Netzes sorgt. Die Stadtbahn ist somit maßgeblich relevant für die Entwicklung der Verkehre am Ostufer. Daher sollen die Untersuchungen und Vorplanungen der Stadtbahn in allen Belangen der Maßnahmenplanungen des Ostuferverkehrskonzeptes, welche teilweise vorbereitend und ergänzend zur Stadtbahn geplant sind, berücksichtigt werden.

S-Bahn und Ausbau der RE-Verkehre

Die NAH.SH plant als Aufgabenträger des SPNV den Ausbau der heutigen Regionalbahnlinien zum S-Bahn-Netz Kiel. Die S-Bahn soll auf folgenden Achsen verkehren: Kiel – Preetz; Kiel - Schönberger Strand (Hein Schönberg); Kiel – Neumünster; Kiel – Rendsburg-Seemühlen; Kiel -

Eckernförde-Nord. Neben der Bedienung weiterer Haltepunkte soll der Ausbau auch mit einer Taktverdichtung einhergehen. Die Planungen für den S-Bahn- und RE-Ausbau sind im Fünften Landesweiten Nahverkehrsplan (2022-2027) in konkreten Ausbausritten bis 2026 und ab 2027 hinterlegt. Zudem wurden die Planungen für die S-Bahn Kiel teilweise in den 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans 2032 für den Deutschlandtakt des BMDV aufgenommen.

Übergeordnete Planungen im Straßennetz

Die große Schwentinebrücke stellt zurzeit eine der wichtigsten Verbindungen zwischen Kiel und der Region nördlich der Schwentine dar. Die Brücke ist in einem guten Zustand. Der Bedarf, die Schwentinebrücke im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes zu bearbeiten, besteht dadurch nicht. Im Zuge der Stadtbahnplanung wird Dietrichsdorf an das Netz angebunden und die Schwentine durch die Stadtbahn gequert werden. Im Rahmen der derzeit laufenden Planungen für die Stadtbahn wird ein Brückenkonzept entwickelt, welches sowohl den Bedarf der Stadtbahn als auch des Straßenverkehrs berücksichtigt. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist die Verlängerung der A21 in das Stadtgebiet Kiel und der Bau einer Südspange bis zur B76 in Gaarden-Süd im vordringlichen Bedarf genannt. Derzeit laufen Untersuchungen der DEGES zu verschiedenen Trassenvarianten. Die Ostuferentlastungsstraße ist im Weiteren Bedarf des BVWP eingestuft.

1.2 Bestandsanalyse: Stärken und Schwächen

In der Bestandsanalyse wurde der Ist-Zustand der Mobilität im Untersuchungsraum erhoben. Die Sichtung und Recherche bestehender Konzepte, Untersuchungen und Unterlagen wurde durch verschiedene Vor-Ort-Erhebungen ergänzt. Ferner vervollständigen die Ergebnisse aus den vielzähligen Beteiligungsformaten (z.B. öffentliche Online-Beteiligung, Planungswerkstatt, Projektbeirat) die Beschreibung des

Abbildung 4: Mobilitätsstation am Fähranleger Dietrichsdorf



Quelle: Planersocietaet

Status Quos. Die vollständige Ergebnissicherung der Bestandsanalyse wird in einem separaten Dokument abgebildet, welches der KielRegion vorliegt und über die Webseite der KielRegion eingesehen werden kann. Folgenden Stärken und Schwächen wurden für das Betrachtungsgebiet zusammengefasst herausgestellt:

Stärken

- Planungsansätze für Fußwegeachsen und Kinderwege sowie erste Aktivitäten (Aktive Mobilität in städtischen Quartieren) sind am gesamten Kieler Ostufer vorhanden
- Gute fußläufige Erschließung der Stadtteile am Kieler Ostufer durch verschiedene zentrale Versorgungsbereiche
- Vertakteter Regionalbusverkehr mit Schnellbussen und alternatives Angebot ALFA bietet gute Grundlage im Kreis Plön

- Zunehmendes Engagement der Kommunen im Untersuchungsgebiet für den Radverkehr im Kontext von Klimaschutz und Verkehrswende
- Begonnener Bau der Premiumradroute entlang der Werftstraße als zentrale Verbindung
- Ausbau der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand
- Einheitliches regionales Konzept für die Gestaltung und das Marketing von Mobilitätsstationen durch die KielRegion (vgl. Abbildung 4)
- Im Verhältnis zu anderen Regionen und Städten ähnlicher Größe bereits ein gutes Grundangebot von intermodalen Angeboten (z. B. SprottenFlotte, Mobilitätsstationen, Sharing-Angebote)
- Moderater Parkdruck in vielen Teilen des Kieler Ostufers
- Verschiedene Verkehrsträger (Straße, Schiene und Wasser) zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs und damit Verlagerungspotenzial vorhanden (trimodal)

Schwächen

- Teilweise hohe, nicht stadtverträgliche Kfz-Belastungen innerorts, insbesondere am Kieler Ostufer (Werftstraße/Ostring/Wehdenweg) und Schönkirchen (Schönberger Landstraße)
- Fehlende Querungsmöglichkeiten und hohe Geschwindigkeiten, z. B. an Bushaltestellen an der B502, gefährden die Verkehrssicherheit
- Der Fußverkehr am Kieler Ostufer wird durch die Topografie, räumliche Barrieren sowie Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Verkehr gehemmt (vgl. Abbildung 5)
- Sanierungs- und Instandhaltungsbedarf von Radverkehrsanlagen
- Vor allem am Kieler Ostufer und in den angrenzenden Gemeinden sind viele Straßenräume und Wohnumfelder eher autogeprägt und haben wenig Aufenthaltsqualität
- Pendelverkehre über die Kieler Förde sind eingeschränkt
- Räumliche Barrieren (Schwentine, Förde, B76, B502) zerschneiden das Kieler Ostufer und führen zu Umwegen, um die Förde
- Teilweise fehlt die Abstimmung verschiedener Angebote untereinander
- Es gibt weitere Bedarfe zur besseren Vernetzung der Verkehrsangebote, zum Beispiel an den SPNV-Haltestellen in Schwentinental (Aufwertung B+R) und Elmschenhagen in Hinblick auf die Vernetzung von Bus – Bahn – P+R – Fahrrad
- Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs bspw. durch Bewohner*innenparken, Parkscheibenregelungen etc. besteht am Kieler Ostufer nur teilweise
- Ein Großteil des Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt; es fehlt an einheitlichen

Abbildung 5: Konflikt Nahmobilität und ruhender Kfz-Verkehr in Elmschenhagen



Quelle: Planersocietaet

und eindeutigen Lkw-Führungs- sowie Logistikkonzepten v.a. in den zentralen Versorgungsbereichen und an Möglichkeiten, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Eine grafische Aufarbeitung und Ableitung der wesentlichen Handlungsbedarfe aus der Bestandsanalyse erfolgte im Abgleich mit den Zielfeldern des Masterplan Mobilität und kann der Anlage C entnommen werden.

1.3 Beteiligung

Der Ausarbeitungsprozess des Ostuferverkehrskonzepts war durch eine umfangreiche Beteiligung bestimmt. Dabei war das Ziel, dass in den planerischen Überlegungen die Vorstellungen der Beteiligten vor Ort maßgeblich aufgegriffen und genutzt werden. Dafür wurden verschiedene Beteiligungsformate prozessbegleitend durchgeführt, welche sich gezielt an die unterschiedlichen Akteursgruppen richteten.

Die sehr gut angenommene Online-Beteiligung und öffentliche Auftaktveranstaltung boten der Bevölkerung und stadtgesellschaftlichen Gruppen die Möglichkeit an der Entwicklung des Ostuferverkehrskonzeptes Teil zu haben. In den Formaten wurde umfangreich über das Projekt informiert. Darüber hinaus wurden Ideen und Hinweise aufgenommen. Dabei wurden im Tool der Online-Beteiligung über 600 Rückmeldungen gegeben und die öffentliche Auftaktveranstaltung im Audimax der Fachhochschule Kiel von etwa 100 Gästen besucht.

Zwei Planungswerkstätte (vgl. Abbildung 6) sowie drei Sitzungen des Projektbeirats dienten maßgeblich der abgestimmten Entwicklung der Maßnahmen des Handlungskonzeptes. Diese Formate richteten sich an die Fachakteure aus den Bereichen Mobilitäts-, Verkehrs- und Raumplanung im Betrachtungsgebiet sowie an die Ortsbeiräte, Bürgermeister*innen und Vertreter*innen der Selbstverwaltungen in den unterschiedlichen Gebietskörperschaften sowie an wichtige Institutionen und größere Unternehmen. Die Runden wurden von den Planungsbüros vor- und nachbereitet und moderiert, wobei das Ostuferverkehrskonzept auf eine große Resonanz stieß. Gleichzeitig konnten in den vielen konstruktiven Gesprächen wesentliche Akzente für den Erstellungsprozess gesetzt werden.

Des Weiteren wurden gesonderte Infotermine angeboten, die sich insbesondere an die politischen Vertreter*innen in Kiel und dem Kreis Plön richteten und zum Ziel hatten, über den aktuellen Bearbeitungsstand und das Vorgehen beim Ostuferverkehrskonzept zu informieren.

Abbildung 6: Eindruck von dem öffentlichen Auftakt (links) und der ersten Planungswerkstatt (rechts)



Quelle: links KielRegion, rechts Planersocietaet

Die Ergebnissicherung der Beteiligung kann über die Webseite der KielRegion abgerufen werden: <https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/mobilitaetsmanagement-und-beratung/planung-und-strategie/ostuferverkehrskonzept/>.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind darüber hinaus im Masterportal der KielRegion dargestellt: <https://masterportal.kielregion.de/>.

1.4 Sofortprojekte

Während der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzepts wurden fünf Sofortprojekte von der Steuerungsgruppe identifiziert und durch die Gutachterbüros ausgearbeitet. Ziel sollte sein, kleinere neue Projekte umzusetzen oder bestehende und bereits angelaufene Vorhaben einen wesentlichen Entwicklungsschritt voran zu bringen. Die rasche Projektumsetzung soll den umsetzungsorientierten Charakter des Verkehrsgutachtens unterstreichen, Sichtbarkeit für die Themen der Mobilitätswende schaffen und unter Beteiligung relevanter Akteure Grundlagen für das Handlungskonzept aufbauen. So finden sich die Erkenntnisse aus den Sofortprojekten direkt oder indirekt in den Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes wieder. Im Folgenden wird ein Einblick in die Ausarbeitung der fünf Sofortprojekte sowie deren Kernergebnisse gegeben. Die vollständige Ergebnisdokumentation aller fünf Sofortprojekte ist der Anlage C zu entnehmen.

Multimodalität am Fähranleger

Im Rahmen des Sofortprojekts Multimodalität am Fähranleger lag der Fokus auf der Aufwertung der Fördeschiffahrt für den Alltagsverkehr, indem die Fähranleger stärker der multimodalen Verknüpfung (z.B. Umstieg auf Rad oder Bus) dienen sollen. Im Kontext der Anschlussmobilität wurde die niederschwellige Fahrradmitnahme auf den Fördefähren untersucht. Unter Beteiligung der Akteure vor Ort wurden Konzeptpapiere zur Entwicklung von Mobilitätsstationen in der näheren Umgebung der Fähranleger für die Anleger in Laboe, Möltenort (Heikendorf) und Mönkeberg ausgearbeitet. Der inhaltliche Fokus lag dabei auf:

- der Schaffung von Möglichkeiten zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von eigenen Fahrrädern,
- der Ausweitung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten an den Fähranlegern sowie
- einer gestalterischen Aufwertung der Fähranleger zur Steigerung der Aufenthalts- und Umsteigequalität, z.B. Verbesserung von Wartemöglichkeiten (auf Fähren oder Busse).

Ein zusätzliches Ergebnis des Sofortprojektes bildet ein Konzeptpapier, welches die wesentlichen Herausforderungen der tariflichen Regelungen sowie der Fahrradmitnahme auf den Fördefähren beschreibt und Handlungsansätze, z.B. zur Vereinfachung des Fahrkartenerwerbs sowie zur Reduzierung der Kosten für die Fahrradmitnahme, formuliert.

Intermodalität und Park & Ride

Das Sofortprojekt Intermodalität und Park & Ride widmete sich einer Potenzialanalyse für PopUp Mobilitätsstationen. Die Grundidee für diesen Ansatz besteht darin, dass entlang von Hauptverkehrsstraßen, die insbesondere im Berufsverkehr sowie ggf. zusätzlich durch Baumaßnahmen stark belastet sind, zunächst temporär und modellhaft PopUp Mobilitätsstation entstehen. In diesem Rahmen wird der Umstieg vom Pkw z.B. auf ein Fahrrad der SprottenFlotte oder bestehende Angebote des ÖPNVs ermöglicht. Damit soll ein Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr sowie zur Verkürzung der individuellen Fahrzeiten geleistet werden.

Im Rahmen des Sofortprojektes sind Suchräume identifiziert worden, die sich für die Einrichtung einer PopUp Mobilitätsstation anbieten könnten. Dabei wurden folgende Kriterien angewendet:

- Lage entlang der B502 (Schönberg-Heikendorf-Schönkichen-Kiel), B404 (Kirchbarkau-Kiel) oder B76 (Plön-Schwentinental-Kiel),
- in einer Entfernung von maximal 5 km Entfernung von wichtigen (Arbeits-)Zielen in der Kieler Innenstadt bzw. am Kieler Ostufer,
- Platz für etwa 20 Pkw und rund 30 Leihfahrräder,

- eine möglichst attraktive Radverkehrsanbindung für die Weiterfahrt zu den Zielen in Kiel sowie
- möglichst Anbindung an bestehende Angebote des ÖPNV.

In der Ergebnisdokumentation des Sofortprojektes werden Suchräume identifiziert, mögliche Optionen zur Weiterfahrt mit dem Fahrrad oder ÖPNV aufgezeigt, sowie Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen beschrieben. Das Ergebnis kann als Grundlage für eine Diskussion und Abstimmung über die grundsätzliche Eignung und Verfügbarkeit der identifizierten Flächen mit den lokal verantwortlichen Akteuren herangezogen werden.

Konsolidierung Radverkehrsplanungen

Die Konkretisierung der Planungen für die übergeordneten Radrouten (Radpremium-routen/Velorouten) und eine integrierte Radverkehrsstrategie für den Stadt-Umland-Raum bildeten die Themenschwerpunkte im Sofortprojekt Konsolidierung Radverkehrsplanungen. Als künftige Grundlage einer übergreifenden Planung wurde der Entwurf eines integriertes Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum mit einheitlichen Begrifflichkeiten und Netzstrukturen erarbeitet. Weitergehend wurde in mehreren Planungsrunden mit den kommunalen Akteuren erörtert, welche Verbindungen mit zugehörigen Radführungsformen zwischen den Siedlungsschwerpunkten der Landeshauptstadt Kiel und dem angrenzenden Umlandbereich (mit besonderem Fokus auf die Zielbereiche Kiel-City und Schwentinemündung / Fachhochschule) zu stärken sind. Es wurden übergeordnete Handlungsbereiche definiert und für verschiedene Abschnitte favorisierte Radführungsformen beschrieben. Im Rahmen des Sofortprojekts wurde darüber hinaus deutlich, dass ein Bedarf an einer koordinierten Projektbearbeitung und einem übergreifenden Projektmanagement für die höchste Qualitätsebene der Radpremiumrouten besteht. Im Ergebnis sollen nun insbesondere folgende Aktivitäten anschließen:

- Durchführung weiterer Entwurfsplanungen der Radpremiumrouten/Velorouten und Hauptrouten für die im Sofortprojekt erörterten Abschnitte (u.a. Mönkeberg - Heikendorf, Preetzer Chaussee).
- Weitere Konkretisierung der Trassenführung für die offenen Abschnitte der Radpremiumrouten (v.a. Schwentine – Langer Rehm, Heikendorf – Laboe).
- Gemeinsame Planungsvertiefung für die Hauptroutenabschnitte K48 / Klausdorfer Weg und L52 / Wehdenweg.
- Aufbau eines übergeordneten Projektmanagements bei der KielRegion zur Umsetzung der Radpremiumrouten für die Handlungsfelder Planungscoordination, Fördermittelakquise und Finanzierung.

Lkw-Routing // SEVAS

Im Rahmen des Sofortprojekts Lkw-Routing // SEVAS wurde die effiziente Steuerung des Wirtschafts- bzw. Schwerlastverkehrs auf den bestehenden Verkehrsachsen mithilfe einer Lkw-Navigation untersucht. Ziel ist es, durch die Digitalisierung Lkw-relevanter Daten (z.B. nicht durchfahrbare Tunnel aufgrund zu geringer Durchfahrthöhe, zu enge Straßenverläufe / Kurvenradien) eine optimale Routenwahl in die Lkw-Navigationsgeräte zu überführen. Hierdurch soll v.a. das Lkw-Routing effizienter gestaltet werden, um bspw. Fahrten in Sackgassen oder Ausweichverkehre zu vermeiden. Bei der durch das Tiefbauamt Kiel beaufsichtigten Erprobung einer Demoversion des Tools SEVAS konnten Vorrangrouten des Lkw-Führungsnetzes sowie Durchfahrtsrestriktionen erfolgreich integriert werden. Im Wesentlichen können folgende Ergebnisse festgehalten werden:

- Das System zeichnet sich durch eine intuitive Handhabung aus.

- Es wird ein Mehrwert insbesondere bzgl. folgender Faktoren gesehen:
 - Bessere Planung für die Straßen-/Infrastrukturhaltung
 - Stadtverträgliche Lkw-Führung
 - Klima- und gesundheitsrelevante Entlastung
 - Digitalisierung der Kommune
- Die Verfügbarkeit und die Aktualität der Datengrundlagen (bestehende verkehrsrechtliche Anordnungen) stellen eine Herausforderung dar.
- Die perspektivische Nutzung des Tools ergibt nur im Rahmen einer interkommunalen oder landesweiten Kooperation Sinn, um die Lkw-Führung in einem regionalen Gesamtnetz zu steuern.
- Ausblick: Die Vertiefung der Anwendung (ggf. in Kooperation mit Unternehmen) sowie die regionale Anwendung sollte angestrebt werden.

Arbeitsgruppe Schwentinemündung

Wesentliches Ziel des Sofortprojektes Arbeitsgruppe Schwentinemündung war die Konsolidierung des gemeinsamen Austausches der verschiedenen Akteure an der Schwentinemündung. Zukünftige Mobilitätslösungen sollen miteinander entwickelt und angestoßen werden. Aus diesem Grund wird auch ein Austausch mit Vertreter*innen aus Verwaltung und Politik angestrebt. Zudem wird ein regelmäßiger sowie dauerhafter Austausch innerhalb einer interdisziplinär zusammengesetzten Arbeitsgruppe beabsichtigt. Lokal spielt insbesondere die Grenzstraße eine große Rolle, da deren zukünftige Entwicklung durch die Stadtbahnplanungen sowie Überlegungen des Ostuferhafens tangiert werden und diese gleichzeitig eine wichtige Achse zwischen Fähranleger und Fachhochschule Kiel darstellt. Darüber hinaus soll ein Austauschformat zur regelmäßigen Informationsvermittlung als Vor- oder Nachbereitung der AG-Sitzungen dienen. Aufgrund der zahlreichen internen (z.B. Umzug GEOMAR) wie externen (z.B. zusätzliche Schwentinequerung) Entwicklungen, welche sich auf die Schwentinemündung auswirken, stellt ein weiterführender interdisziplinärer Austausch ein Schlüsselement für ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement dar. Folgende Ergebnisse können für das Sofortprojekt festgehalten werden:

- Die Arbeitsgruppe soll mit einem erweitertem Teilnehmendenkreis fortgesetzt und institutionalisiert werden (u.a. Vertreter*innen aus Stadt- und Beiratspolitik, Verwaltung, Institutionen und Unternehmen entlang der Schwentinemündung).
- Treffen der AG Schwentinemündung mindestens einmal pro Jahr.
- Dauerhafte Pflege und Kommunikation eines Austauschformates (z.B. in Form eines Newsletters oder wachsendem Themenspeichers).
- Kurzfristige Optimierung der Radverkehrsführung entlang der Grenzstraße (auf Höhe Luisestraße und Fähranleger) sowie Angebot einer Querungshilfe.
- Ausblick: Konstituierende Sitzung der interdisziplinären AG Schwentine im Jahr 2024 und Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements.

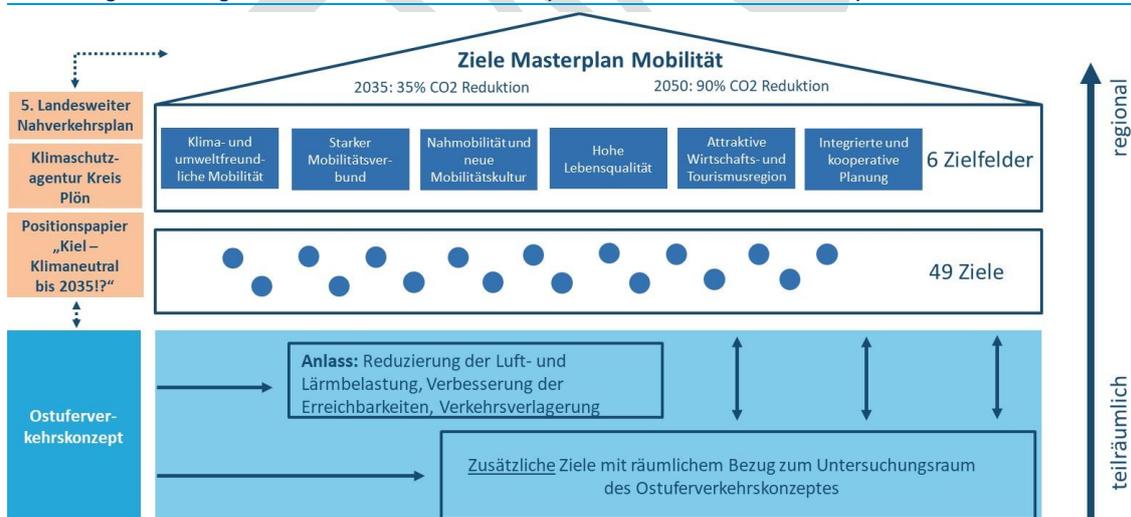
2 Zielsetzung

Die Grundlage für die Zielsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes bietet der Masterplan Mobilität. Da mit dem Masterplan Mobilität ein abgestimmtes quantitatives und qualitatives Zielkonzept für die Mobilitätsentwicklung in der KielRegion bis zum Jahr 2035 vorliegt, wurde auf dessen Grundlage eine räumliche Handlungsstrategie für das Ostuferverkehrskonzept formuliert.

2.1 Übergeordnete Zielkonzepte und Leitlinien

Mit dem Masterplan Mobilität liegt ein quantitatives und qualitatives Zielkonzept für die Mobilitätsentwicklung in der KielRegion bis zum Jahr 2035 vor (vgl. Abbildung 7). Die darin formulierten Leitlinien und Ziele bilden eine Basis (oder Grundlage) und wurden zu verschiedenen Mobilitätsbefragungen für das Betrachtungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes aufgegriffen. Es wurde geprüft, inwieweit die regionalen Zielsetzungen für das Ostuferverkehrskonzept gültig sind. In einer Gegenüberstellung der Ergebnisse der Bestandsanalyse vom Ostuferverkehrskonzept mit dem Zielkonzept des Masterplan Mobilität (Synthese, siehe Anlage C) wurde diese Annahme bestätigt. Um den Bedarfen des Untersuchungsraums sowie dem handlungsorientierten Anspruch des Ostuferverkehrskonzeptes Rechnung zu tragen, wurde das vorhandene Zielkonzept des Masterplan Mobilität um Konkretisierungen in den verschiedenen Handlungsfeldern erweitert sowie an aktuelle Entwicklungen und Erkenntnisse angepasst.

Abbildung 7: Herangehensweise an das Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes



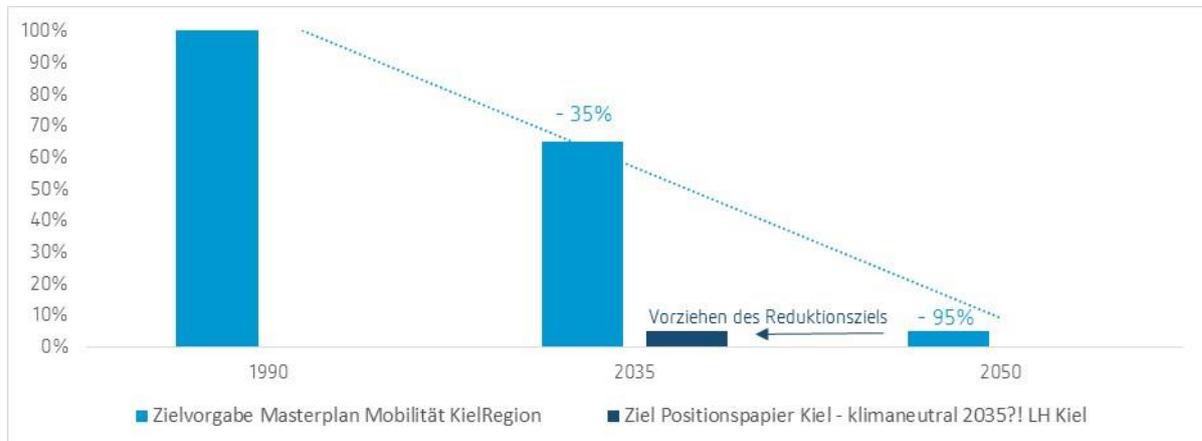
Quelle: Planersocietaet

Die **quantitativen** Ziele beschreiben die Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der KielRegion um 35 % bis zum Jahr 2035 sowie um 95 % bis zum Jahr 2050. Diese Ziele gelten auch für das Ostuferverkehrskonzept und werden entsprechend des 2019 ausgerufenen Climate Emergency (Klimaneutralität vor 2050) bzw. durch das Positionspapier „Kiel – Klimaneutral bis 2035!“⁵ weiter geschärft. Mit dem Positionspapier wird der Handlungsdruck aufgezeigt, welcher bei der Schaffung von Klimaneutralität für die Landeshauptstadt Kiel bis zum Jahr 2035 besteht

⁵ Landeshauptstadt Kiel (2021). KIEL – Klimaneutral bis 2035?! Positionspapier.

(vgl. Abbildung 8). Der Handlungsdruck begründet den handlungsorientierten Charakter des Ostuferverkehrskonzeptes und die erforderliche zügige Umsetzung von Maßnahmen.

Abbildung 8: Zielvorgabe CO₂-Reduktion Masterplan Mobilität und Positionspapier der Landeshauptstadt Kiel im Vergleich



Quelle: Planersocietaet

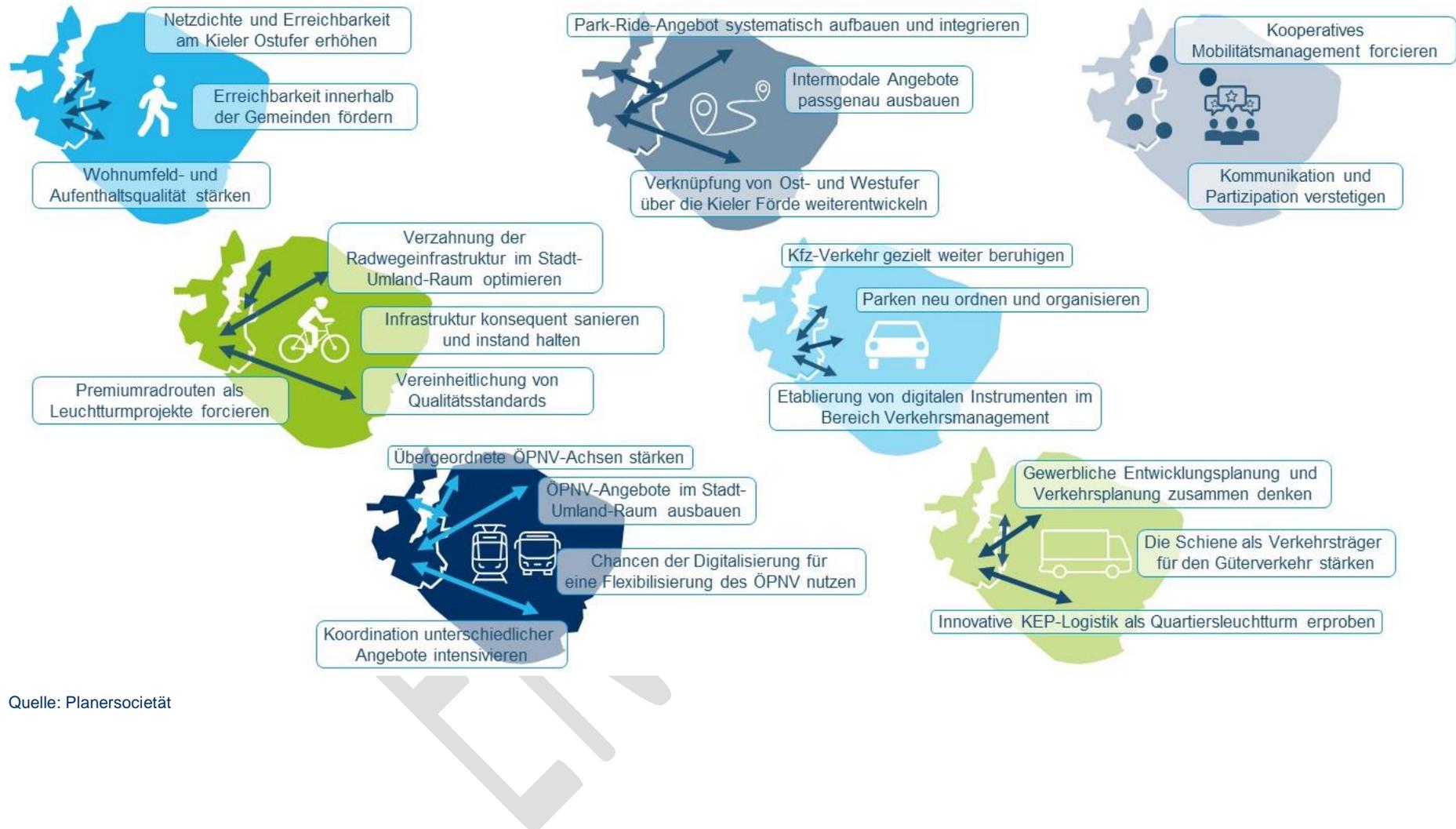
Die zentrale **qualitative** Zielsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes ist zu allererst eine Verbesserung der Verkehre in der Ostuferregion. Das beinhaltet eine höchstmögliche Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbundes, um hierdurch eine Reduktion der Luft- und Lärmbelastung zu forcieren und gleichzeitig die Erreichbarkeit der unterschiedlichen Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, zentrale Versorgungsbereiche, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen) sicherzustellen und perspektivisch zu verbessern. Dazu gehört es, eine attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion mit einer hohen Lebensqualität für alle zu schaffen.

Das Ostuferverkehrskonzept handelt im Sinne der Verkehrswende. Die Verkehrswende ist ein gesellschaftlicher Transformationsprozess. Mit Hilfe des technologischen Wandels soll dabei ein umweltfreundliches und bedarfsgerechtes Verkehrssystem erreicht werden. Die Verkehrswende verfolgt dabei das Ziel, über eine intuitive und einladende Gestaltung des Verkehrsraums alle Menschen zu einem umweltbewussten Mobilitätsverhalten zu motivieren.

Um dies zu erreichen, stehen weiterhin eine kooperative und integrierte Planung sowie eine neue Mobilitätskultur und ein attraktiver Mobilitätsverbund für das Ostuferverkehrskonzept im Fokus. Der notwendige Kfz-Verkehr wird optimiert sowie menschen- und umweltgerecht abgewickelt (z.B. geringere Luft- und Lärmemissionen, weniger Parksuchverkehre), um insbesondere die Verkehrsqualität des Umweltverbund zu stärken. Durch die Maßnahmen profitieren alle Verkehrsträger, sodass ein kooperatives Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsmittel eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität anvisiert.

Für das Ostuferverkehrskonzept werden auf Basis der oben beschriebenen Grundlagen für jedes Handlungsfeld mehrere Handlungsziele abgeleitet. Daraus ergeben sich für die sieben Handlungsfelder jeweils zwischen zwei und vier neue Handlungsziele, die für die künftige Mobilitätsentwicklung im Betrachtungsgebiet gelten (siehe Abbildung 9). Die einzelnen Handlungsziele sind detaillierter ausgearbeitet und beschrieben (Anlage C).

Abbildung 9: Übersicht Handlungsziele des Ostuferverkehrskonzeptes



Quelle: Planersocietät

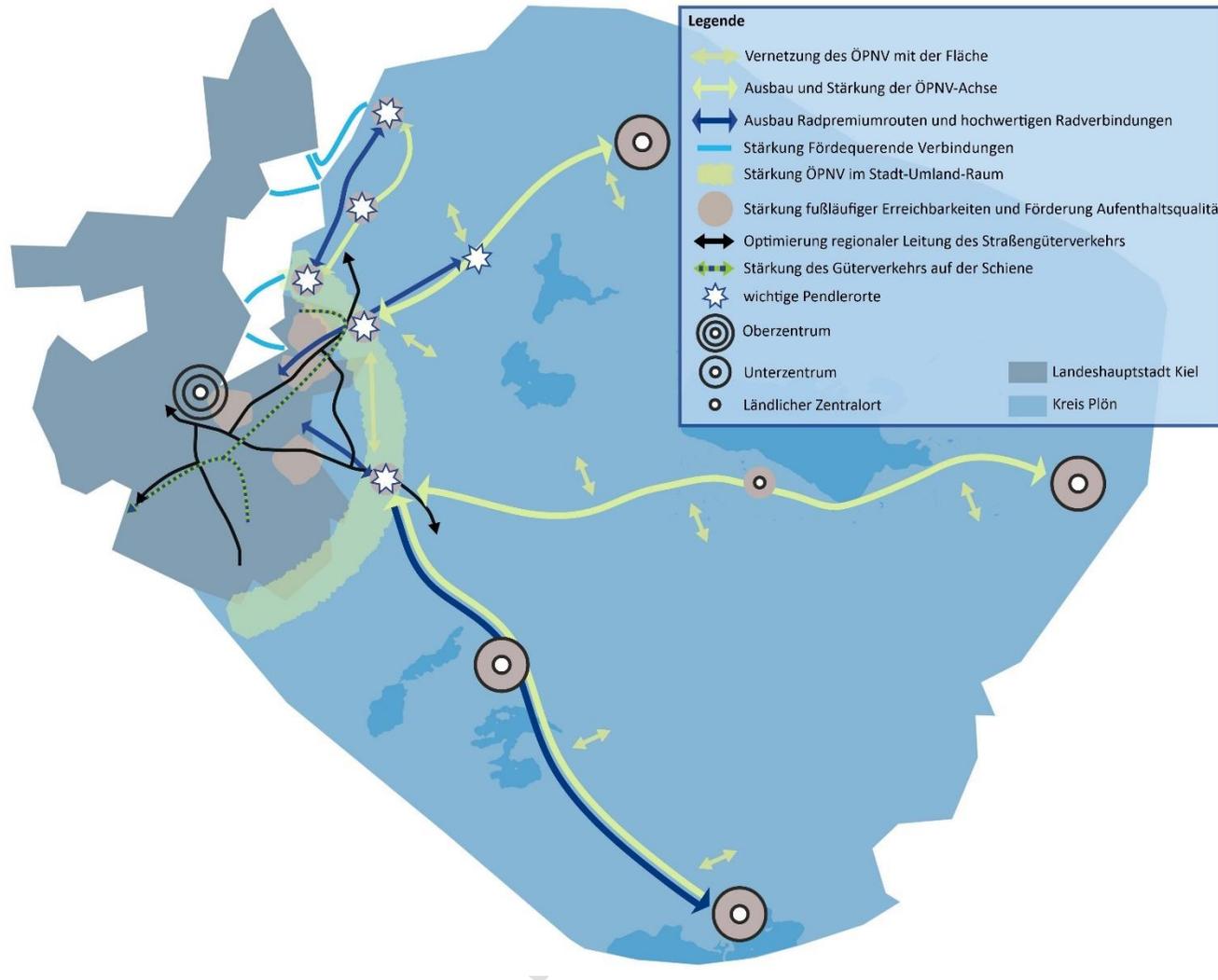
2.2 Räumliche Handlungsstrategie für das Ostuferverkehrskonzept

Die verschiedenen Ziele der sieben Handlungsfelder werden in Form einer Handlungsstrategie räumlich verortet. Das Ergebnis für den Gesamttraum ist der Abbildung 10 und für den Fokusraum der Abbildung 11 zu entnehmen.

Für den Gesamttraum (vgl. Abbildung 10) spielt insbesondere die Stärkung der Achsen des ÖPNVs zwischen dem Oberzentrum Kiel mit den Unterzentren des Kreises Plön eine essentielle Rolle. Ausgehend davon ist die Vernetzung des ÖPNVs mit der Fläche eine zu verfolgende Strategie, um die Anbindung des ländlichen Raums an den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen. Gleichmaßen werden die Stadt-Umland-Verbindungen (z.B. im Radverkehr) gestärkt, um die Anbindung relevanter Orte von Pendler*innen mit der Landeshauptstadt Kiel zu optimieren. Förderquerende Verbindungen sind im Zuge der räumlichen Handlungsstrategie ein wesentlicher Baustein, um übergeordnete Wegeverbindungen über die Förde zu attraktivieren und abseits des Stadtzentrums der Landeshauptstadt Kiel zu steuern.

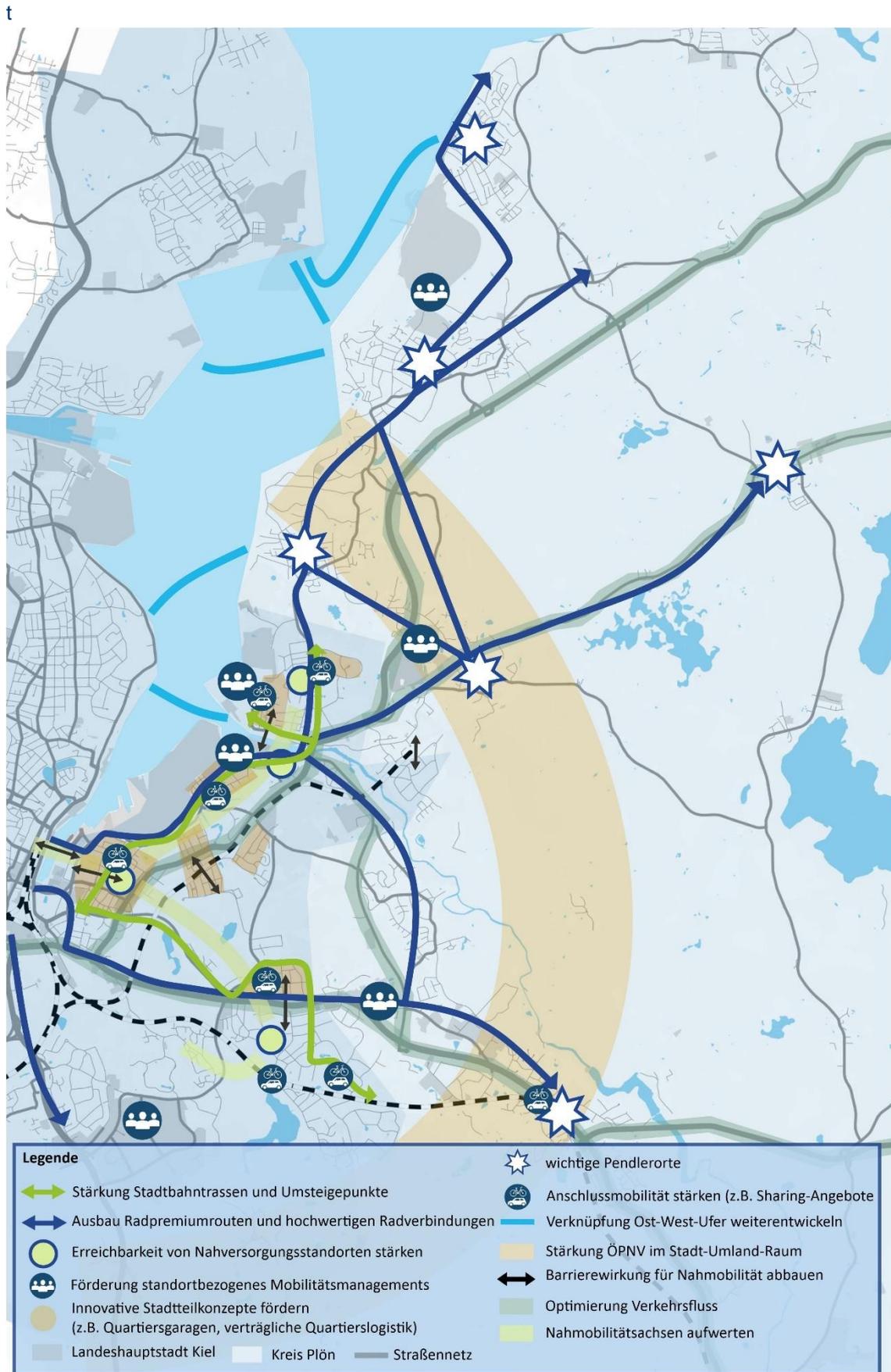
Für den Fokusraum (vgl. Abbildung 11) spielen ebenfalls die Stärkung der förderquerenden Verbindungen sowie der Radwegeverbindungen über die Stadtgrenzen der Landeshauptstadt Kiel hinaus eine wichtige Rolle. Darüber hinaus werden die Entwicklungen rund um die Stadtbahntrassen aufgenommen, um die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche zu optimieren und Synergieeffekte mit alternativen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharing) zu nutzen. Standortbezogenes Mobilitätsmanagement berücksichtigt die Ansprüche unterschiedlicher Unternehmen und Betriebe an einem Standort. Hierdurch werden Ansprüche und Herausforderungen verschiedener Anrainer*innen an eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilität berücksichtigt und gemeinsam Lösungen entwickelt. Mit Blick auf die Quartiersebene wird die Strategie verfolgt, Stadtteilkonzepte unterschiedlicher Art (z.B. Parken, Logistik) weiter zu fördern und umzusetzen. Hierbei spielen die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Zielorte und der Abbau verkehrsbedingter Barrieren bspw. durch zusätzliche Querungshilfen wichtige Rollen.

Abbildung 10: Räumliche Handlungsstrategie für den Gesamttraum



Quelle: Planersocietät

Abbildung 11: Räumliche Handlungsstrategie für den Fokusraum



Quelle: Planersocietät

2.3 Kooperatives Miteinander der Verkehrsträger

Das Ostuferverkehrskonzept verzichtet auf eine pauschalierende Priorisierung einzelner Verkehrsträger im Verkehrsraum, sondern setzt auf ein kooperatives Miteinander der Verkehrsträger. Soweit räumlich möglich und verkehrlich sinnvoll, werden die Hauptverbindungen insbesondere des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV von den jeweils anderen Verkehrsträgern getrennt geführt, beim Fuß- und Radverkehr auf selbstständigen Wegeverbindungen, beim ÖPNV insbesondere auf schienengebundenen Trassen oder auf Kommunaltrassen, solange sich die Verkehrsträger des Umweltverbunds nicht gegenseitig behindern. Ebenso werden Potenziale einer Priorisierung genutzt, wenn diese verträglich bzw. mit geringen Einschränkungen für die anderen Verkehrsträger umsetzbar sind. Dies betrifft beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen im untergeordneten Straßennetz ohne Busbedienung oder die Anlage von Busspuren und Busschleusen ohne signifikante Beeinträchtigung der Verkehrsabläufe im Kfz-Verkehr ggf. durch Erweiterung des Straßenraumes.

Dort, wo Hauptverbindungen mehrerer Verkehrsträger über gemeinsame Verkehrswege geführt werden müssen, erfolgt im konkreten Fall stets eine Abwägung der Anforderungen der betroffenen bzw. konkurrierenden Verkehrsträger und eine Prüfung von Lösungsmöglichkeiten für ein kooperatives Miteinander. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn keine adäquaten Alternativverbindungen zur Verfügung stehen.

Ist eine konkurrierende Führung mehrerer Verkehrsträger in einem Verkehrsraum ohne Einbußen der Verkehrsqualität und ohne Risiken für die Verkehrssicherheit nicht vermeidbar, sind unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im Einzelfall auch Prioritätensetzungen zugunsten einzelner Verkehrsträger vorzunehmen. Flankierende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung oder Ordnung des ruhenden Verkehrs unterstützen hierbei.

3 Handlungskonzept und Maßnahmen

Das Ostuferverkehrskonzept enthält 43 Maßnahmen, welche zu sieben Handlungsfeldern zusammengefasst wurden (vgl. Abbildung 12). Diese ergeben sich aus dem Erarbeitungsprozess und erleichtern die Orientierung innerhalb der Maßnahmen. Gleichzeitig geben sie den Fokus auf bestimmte Aspekte der Mobilität innerhalb des Konzeptes wieder. Die Auflistung der Handlungsfelder sowie der Maßnahmen innerhalb dieser stellt jedoch weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar, noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam. Die Gesamtheit der Maßnahmen bildet das Handlungskonzept und damit eine integrierte Mobilitätsstrategie, welche sich an den Zielen orientiert (siehe Kapitel 2). Ergänzt werden die Maßnahmen durch eine Umsetzungsplanung sowie ein Evaluationskonzept zur Überwachung des Fortschritts (siehe Kap. 4 und 4.1).

Abbildung 12: Übersicht der Maßnahmen nach Handlungsfeldern

 A: Fußverkehr	 C: ÖPNV/SPNV	 F: Wirtschaftsverkehr
<ol style="list-style-type: none"> 1. Programm zur Umsetzung eines barrierefreien Fußwegesystems 2. Planung und Bau von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten 3. Bauliche Aufwertung zentraler Nahmobilitätsachsen 3/a Achse Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum 3/b Achse Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichdorf 3/c Achse Gaarden Zentrum - Elmschenhagen 3/d Achse Elmschenhagen - Wellsee 4. Partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität 5. Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen 6. Aktionen zum Abbau von Angsträumen 7. Entwicklung und sukzessive Einrichtung eines gebietsübergreifenden Fußwegeleitsystems 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland (S-Bahn) 2. Schnellbuskonzept + Hauptachsen Busverkehr 3. Tangenten und Zubringer zum SPNV 4. Fördequerende Verbindungen 5. Weiterentwicklung des bedarfs-gesteuerten öffentlichen Verkehrs 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Entwicklung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzepts zur leistungsfähigen und vertraglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs 2. Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene 3. Maßnahmenprogramm: Innovative City-Logistik 4. Modellvorhaben: Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund 5. Nachhaltige Mobilitätsangebote für den Kreuzfahrttourismus in Kiel
 B: Radverkehr	 D: Intermodalität	 G: Mobilitätsmanagement
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vorzugsstraßen und Umsetzungsplanung für die Premiumradrouten 2. Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radrouten im Stadt-Umland-Raum 3. Einrichtung von Fahrradstraßen 4. Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radverbindungen im erweiterten Untersuchungsraum 5. Aufwertung regionaler touristischer Qualitätsrad- und Wanderrouten 6. Fahrradparken an wichtigen Verkehrszielen 7. Neugestaltung und Vereinheitlichung eines Leitsystems für den Radverkehr 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausweitung der Sharing-Angebote <ol style="list-style-type: none"> 1/a Ausweitung Carsharing 1/b Ausweitung Bikesharing 2. Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R-Systems 3. Raumverträgliche Optimierung von E-Scootern 4. Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten 5. Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen 6. Ausbau des B+R-Netzes 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement 2. Initiative: zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement 3. Allianz: Radverkehr am Ostufer 4. Ziel- und Werte-Kommunikation auf allen Umsetzungsebenen
	 E: Kfz-Verkehr	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken 2. Änderung der Verkehrsführung und Klassifizierung von Straßen 3. Stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen 4. „Superblocks“ 5. Fortführung Förderung Elektromobilität 6. Umsetzungskonzept für die sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen 7. Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten in den Quartieren 8. Mehrfachnutzung von Parkflächen 9. Erprobung Curb-Side-Management 		

3.1 Bewertungsschema der Maßnahmensteckbriefe

Die im Handlungskonzept zusammengeführten Maßnahmen werden im Folgenden in kurzen Steckbriefen erläutert. Neben der textlichen Erläuterung, einer Kurzbeschreibung sowie den erforderlichen Handlungsschritten sind den Maßnahmen charakteristische Merkmale zugeordnet. So wird schnell ersichtlich, wie die Maßnahmen hinsichtlich dieser Aspekte einzuordnen sind (vgl. beispielhafte visuelle Darstellung eines Steckbriefes in Abbildung 13).

Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung angezeigt. Diese erfolgt zunächst nach gutachterlicher Einschätzung. Da die Priorisierung jedoch einen erheblichen Einfluss auf die inhaltliche Ausrichtung und die Wirkungsrichtung des Ostuferverkehrskonzeptes besitzt, wurde die vorgeschlagene Priorisierung im Abstimmungsprozess mit der Stadtverwaltung und der Steuerungsgruppe diskutiert und angepasst.

Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen:

- niedrig 
- mittel 
- hoch 

Beitrag zum Klimaschutz

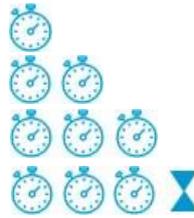
Aufgrund des ausgerufenen Climate Emergency der Landeshauptstadt Kiel ist die Klimawirkung des Verkehrs von übergeordneter Bedeutung für das Untersuchungsgebiet. Um den besonderen Stellenwert der Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen, wurde für jede Maßnahme das Einsparpotenzial qualitativ abgeschätzt. Eine quantifizierte Berechnung des Einsparpotenzials ist maßnahmenscharf nicht möglich, da die Wirkung der Maßnahmen sich gegenseitig stark bedingen und somit eine isolierte Berechnung nicht aussagekräftig ist. Es ergibt sich jedoch im Vergleich der Maßnahmen untereinander ein Potenzial für den Beitrag zum Klimaschutz (geringe bis hohe Wirkung).

- niedrig 
- mittel 
- hoch 

Zeithorizont

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung wird bewusst der Umsetzungsbeginn der jeweiligen Maßnahmen als Bezugsgröße herangezogen, da die tatsächliche Umsetzungsdauer stark abhängig von parallel und extern laufenden Prozessen ist (z.B. Planungen Stadtbahn, Programm Mobilitätsstationen). Gleichwohl wird im Zuge der Umsetzungsplanung (siehe Kap. 4) eine Dauer angenommen, um die Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen zu verdeutlichen. Der Umsetzungsbeginn ist in drei Abschnitte unterteilt. Ferner gibt es Daueraufgaben, die nicht innerhalb der nächsten 15 Jahre abgeschlossen werden, sondern durchgehend und über das Jahr 2035 hinaus ausgeübt werden sollten.

- kurzfristig: bis 2026
- mittelfristig: 2026 bis 2030
- langfristig: nach 2030
- Daueraufgabe: 2035 und länger



Kostenrahmen

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jede Maßnahme einer von fünf Kostenklassen zugeordnet. Die Kosten beziehen sich dabei auf die Gesamtkosten und enthalten jeweils steckbriefspezifische Angaben zur Art der Kosten (z. B. Investitions- oder Personalkosten). Die Abschätzung erfolgt dabei aus Erfahrungswerten zum Bezugsjahr 2022, wobei Baukostensteigerungen und Inflationen aufgrund der nicht einschätzbaren Entwicklung unberücksichtigt bleiben. Um Scheingenaugigkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen benannt. Die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung erfolgt wie folgt:

- sehr niedrige Kosten:  unter 50.000€
- niedrige Kosten:  50.000€ - 100.000€
- mittlere Kosten:  100.000€ - 250.000€
- hohe Kosten:  250.000€ - 500.000€
- sehr hohe Kosten:  über 500.000€

Bezug zu Sofortprojekten

Aus den Maßnahmensteckbriefen soll ebenfalls entnommen werden können, inwieweit die jeweilige Maßnahme im Zusammenhang mit einem der während der Projektlaufzeit durchgeführten Sofortprojekte steht. Dafür wurde das Bewertungskriterium „Bezug zu Sofortprojekt“ integriert, welches die folgenden Merkmalausprägungen annehmen kann:

- S1: Sofortprojekt Multimodalität am Fähranleger
- S2: Sofortprojekt Intermodalität und Park & Ride
- S3: Sofortprojekt Konsolidierung Radverkehrsplanungen
- S4: Sofortprojekt LKW-Routing // SEVAS
- S5: Sofortprojekt Arbeitsgruppe Schwentinemündung

Abbildung 13: Beispielhafte Erläuterung des Steckbriefformats

X0 Maßnahme

Beschreibung

Einleitender, kurzer Abschnitt mit wesentlicher Zielausrichtung der Maßnahmen.

Im Weiteren: beschreibender Text zur jeweiligen Maßnahme

Am Ende der Steckbriefe sind die verwiesenen Dokumente zusammengestellt, die jeweils mit einer Nummerierung in eckigen Klammern [] im Text erwähnt werden.

Handlungsschritte

- Benennung wesentlicher Bausteine zur Vorbereitung, Umsetzung und/oder Begleitung der Maßnahmen

Umsetzungsbeginn:
 • kurzfristig (unter 2 Jahre)
 • mittelfristig (2-5 Jahre)
 • langfristig (über 5 Jahre)
 • Daueraufgabe

Priorisierung der Maßnahmen im Kontext aller Maßnahmen

Bezug zu anderen Maßnahmen Verortung

Ggf. weitere/ spezifische Maßnahmen, die in diesem Steckbrief subsumiert werden

A1 Verbesserung Aufenthaltsqualität

Benennung konkreter räumlicher Verortungen/Beispiele

Zusammenfassung



Zeithorizont	
Kostenrahmen	
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A2, C3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Polizei, Kreative Akteure, Bevölkerung
Bezug zu Sofortprojekt	S1
Good Practice	Unterführung Singen (vgl. Abbildung) XY

Kostenschätzung zur Umsetzung der Maßnahme und qual. Einschätzung des Beitrags zum Klimaschutz

Beitrag zum Zielkonzept

Beteiligte Akteure zur Umsetzung der Maßnahme

Bezug Sofortprojekte

Good Practice Beispiele

3.2 Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe

Die einzelnen Maßnahmensteckbriefe sind nach Handlungsfeldern geordnet in der Anlage A enthalten. Eine Maßnahmenübersicht ohne Beschreibungstext, aber mit den relevanten Kriterien im direkten Vergleich ist in Kap. 3.3 zu finden.

3.2.1 Fußverkehr

Dem Masterplan Mobilität entsprechend, wird das Ziel, den Fußverkehrsanteil⁶ bis 2035 auf 32 % (Drs. 0901/2019) erhöhen auch im OVK verfolgt. Der Fußverkehr spielt insbesondere in den Kieler Stadtteilen und in den Gemeinden und Städten im Kreis Plön eine tragende Rolle – mit etwa 30 %⁷ wird hier ein besonders großer Teil der Wege zu Fuß zurückgelegt. Für die fußläufige Erreichbarkeit sind zentrale Versorgungsbereiche, wie zum Beispiel Lebensmitteleinzelhandel, Schulen, Banken, Gesundheitseinrichtungen, ÖPNV-Haltestellen und Parkplätze (z.B. Quartiersgaragen) relevant. Die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur bietet dafür eine gute Ausgangslage, kann dem heutigen Bedarf allerdings nicht in allen Belangen gerecht werden. So entsprechen bestehende Fußverkehrsanlagen meist nicht den geltenden Anforderungen (z. B. nach Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), DIN 18040-3) und auch nicht den eigens gesetzten Zielen (Standards für Fußwege).

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Fußverkehr als zentral erachtet:

- Herstellung ausreichend dimensionierter Räume für einen konfliktfreien Fußverkehr
- Schaffung sicherer und barrierefreier Quermöglichkeiten (an Hauptverkehrsstraßen)
- Erhöhung der Durchlässigkeit für den Fußverkehr im Bereich von natürlichen und verkehrlichen Barrieren
- Optimierung der bestehenden Fußwegeachsen hinsichtlich der subjektiven Sicherheit.

Um die Fußverkehrsinfrastruktur dem Bedarf entsprechend zu ertüchtigen und weitere Wege auf den Fußverkehr zu verlagern, wird die Umsetzung von sieben Handlungsmaßnahmen empfohlen.

Dabei zielen alle Maßnahmen darauf ab, dass die wichtigen Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Damit wird sich an dem Stadtentwicklungs-Leitbild der 15 Minuten-Stadt orientiert, welches neben der Stärkung der Nahmobilität auch den Vorrang der Innenentwicklung und eine Nutzungsmischung anstrebt. Dabei werden die Räume für den Fußverkehr nicht als reine Transiträume betrachtet, sondern – im Sinne der Walkability – auch vermehrt qualitative Aspekte (z.B. Sicherheit, Komfort und Attraktivität) und soziokulturelle Angebote (z.B. Grün- und Wasserflächen, Spiel- und Erholungsangebote) als Teil einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur berücksichtigt, die die Aufenthaltsqualität fördert.

Ein wichtiger Baustein zum Erreichen dieser Ansprüche ist die verbesserte Querbarkeit größerer Hindernisse, wie etwa der Bundesstraßen B76 oder B502, der verschiedenen Bahntrassen sowie der Kieler Förde oder der Schwentine. Um ein durchgängiges Fußverkehrswegenetz mit möglichst geringen Umwegen sicherzustellen, wird der Bau weiterer Quermöglichkeiten empfohlen (Maßnahme A2).

⁶ Anteil an alle Wegen (Pkw, ÖPNV, Radverkehr Fußverkehr).

⁷ Landeshauptstadt Kiel (o. D.). Mobilitätsverhalten in Kiel.

Neben dem Querverkehr ist auch der Längsverkehr wichtig, um bspw. die Stadtteile am Kieler Ostufer untereinander sowie das Kieler West- und Ostufer besser zu verbinden. Um dies zu erreichen wird empfohlen, vier ausgewählte Nahmobilitätsachsen künftig prioritär aufzuwerten: Hauptbahnhof – Gaarden Zentrum; Gaarden Zentrum – Neumühlen-Dietrichsdorf; Gaarden Zentrum – Elmschenhagen; Elmschenhagen – Wellsee (Maßnahme A3/a - A3/d).

Mit dem Ausbau der Fußwegeverbindungen soll eine einheitliche Beschilderung einhergehen, welche durch die Entwicklung und sukzessive Einrichtung eines gebietsübergreifenden Fußwegeleitsystems erfolgen soll (Maßnahme A7).

Darüber hinaus gilt es, den Fußverkehr jenseits der klassischen Infrastruktur zu fördern, um den Stellenwert des Zufußgehens als eigene Verkehrsart zu stärken und in der Stadtgesellschaft zu platzieren. Dazu zählt die partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Maßnahme A4) sowie der Abbau von sogenannten Angsträumen (Maßnahme A6).

Ein Querschnittsthema bildet die Maßnahme A5 „Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen“. Angelehnt an das geförderte Programm "Aktive Mobilität in städtischen Quartieren"⁸ mit dem Modellquartier Ellerbek / Wellingdorf sollen für weitere Quartiere am Kieler Ostufer (z. B. Neumühlen-Dietrichsdorf, Gaarden, Elmschenhagen) sowie im Kreis Plön Fußverkehrs-Förderprojekte etabliert werden.

Mit den „Kieler Standards für Fußwege und Kinderwege“⁹ sowie den Fußwege- und Kinderwegekonzepten¹⁰ bestehen weitere Grundlagen. Diese gilt es aufzugreifen und in einem Programm zur flächendeckenden Umsetzung von Barrierefreiheit unter Berücksichtigung von Förderprogrammen für das gesamte Untersuchungsgebiet zu erarbeiten. Das „Programm Fußverkehr“ (Drs. 0520/2019) der Landeshauptstadt Kiel soll in diesem Kontext laufend geprüft und forciert umgesetzt werden (Maßnahme A1). Insbesondere für die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr spielen die Leitlinien der Kinder- und Jugendbeteiligung¹¹ der Landeshauptstadt Kiel eine wichtige Rolle. Kinder und Jugendliche sind im Vergleich zu anderen Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße zu Fuß unterwegs und auf sichere Gehwege angewiesen – sei es auf dem Weg zur Schule oder zu Freizeitangeboten. Da es um die Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums geht, sollten die Interessen und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen bei der Umsetzung der Maßnahmen besonders berücksichtigt werden.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen können die im Zielkonzept definierten Handlungsziele erreicht werden: Erhöhung der Netzdichte sowie Erreichbarkeit, Förderung der Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinden sowie die Stärkung der Aufenthaltsqualität (vgl. Kap. 2 und Anlage C). Ebenso bilden Ziele aus anderen Handlungsfeldern eine Grundlage zur Maßnahmenentwicklung im Fußverkehr, wie bspw. die gezielte Verkehrsberuhigung, welche die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr steigert. Die in den Handlungszielen formulierte Verknüpfung von Ost- und Westufer wird durch Maßnahmen im Fußverkehr, bspw. Maßnahmen A3/a, angestrebt.

⁸ Landeshauptstadt Kiel (o. D.). Aktive Mobilität in städtischen Quartieren.

⁹ Landeshauptstadt Kiel (2019). Standards für Fußwege und Kinderwege.

¹⁰ Landeshauptstadt Kiel (o. D.). Fußwegeachsen- & Kinderwegekonzept.

¹¹ Landeshauptstadt Kiel (2022). Leitlinie für Kinder- und Jugendbeteiligung.

3.2.2 Radverkehr

Einleitender Hinweis: Die Landeshauptstadt Kiel hat sich dazu entschieden, die höchste Qualitätsstufe im städtischen Radverkehrsnetz künftig unter der Bezeichnung „Veloroute“ zu führen. Im übrigen Gebiet der KielRegion werden die hochwertigen Radverkehrsrouten, aufbauend auf den Masterplan Mobilität, mit dem Begriff „Radpremiumroute“ bezeichnet. Die Velorouten und die Rad-premiumrouten sind vom angestrebten Qualitätsstandard aufeinander abgestimmt, so dass sich bei grenzenüberschreitenden Routen keine Qualitätsbrüche ergeben und die Führungskontinuität gewährleistet ist.

Der Radverkehr spielt in der gesamten KielRegion eine tragende Rolle und hat sich in Verwaltung und Politik als bedeutende Komponente des Mobilitätssystems etabliert. Im Masterplan Mobilität der KielRegion ist der Radverkehr im Handlungsfeld „Annähern und Aufsteigen“ mit mehreren Maßnahmen positioniert, u.a. mit dem Ausbau von Radpremiumrouten und eines regionalen Radverkehrsnetzes mit Alltagstauglichkeit. Die Landeshauptstadt Kiel gehört zudem seit vielen Jahren zu den führenden Fahrradstädten in Deutschland und liegt im ADFC-Fahrradklima-Test¹² seit langer Zeit unter den Top-10-Städten vergleichbarer Stadtgröße. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse bestätigen diese gute Ausgangslage, zeigen jedoch ausgeprägte räumliche Qualitätsunterschiede und auf viele Verbindungen, insbesondere im Stadt-Umland-Raum und im weiteren Plöner Kreisgebiet, deutliche Handlungsbedarfe auf. Während beispielsweise in Kiel am westlichen Fördeufer Fahrradstraßen weit verbreitet sind, weist das Ostufer ungenutzte Potenziale auf. Radverkehrsanlagen entsprechen verbreitet nicht den angestrebten Anforderungen, insbesondere hinsichtlich der Radwegebreite nach ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), oder weisen Führungs- und Belagsdefizite auf. Darüber hinaus gibt es weitere Komponenten des Radverkehrssystems mit Optimierungsbedarf. Insgesamt ist das Radverkehrssystem im Untersuchungsgebiet nicht für alle Fahrzwecke ausreichend attraktiv, um die bestehenden Potenziale für den Radverkehr zu erschließen.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Radverkehr als zentral erachtet:

- Ausbau von Radpremiumrouten/Velorouten zur langfristigen Steigerung der Nutzendenzahlen,
- Anbindung des Stadt-Umland-Raums durch übergeordnete Radrouten,
- Optimierung der bestehenden Radverbindungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts,
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Verkehrszielen.

Um die Radverkehrsinfrastruktur dem Bedarf entsprechend zu ertüchtigen und weitere Wege auf den Radverkehr zu verlagern, wird die Umsetzung von sieben Maßnahmen empfohlen. Alle für den Radverkehr entwickelten Maßnahmen zielen auf die Stärkung des gesamten Radverkehrssystems im Untersuchungsgebiet ab und folgen damit dem Leitmotiv „Radverkehr mit System“, das für die Landeshauptstadt schon seit mehr als 20 Jahren Anwendung findet. Für den Radverkehr wird aufgrund der Siedlungsstruktur und der vielfach radverkehrsaffinen Wegedistanzen ein hohes Zuwachspotenzial erwartet. Ein Pilotprojekt mit möglicher Impulswirkung für andere interkommunale Planungsräume stellt die Umsetzung einer ersten grenzenüberschreitenden Radpremiumroute/Veloroute in einem der beiden, bereits im Masterplan Mobilität der KielRegion vorgeschlagenen Korridore Kiel – Mönkeberg – Heikendorf – Laboe und Kiel – Schwentinental – Preetz – Plön dar (Maßnahme B1) dar.

¹² ADFC (o. D.). Fahrradklimatetest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick.

Die Radpremiumrouten/Velorouten zeichnen sich durch besonders hohe Qualitätsstandards aus, die zu einer deutlichen Nachfragesteigerung beitragen sollen. In folgender Übersicht sind die ausgearbeiteten Qualitätskomponenten für die regionalen Radpremiumrouten dargestellt. Außerdem sind beispielhaft die angestrebten Standards für die Führungsform mit den zugehörigen Dimensionierungen der Radverkehrsanlagen angegeben.

Abbildung 14: Qualitätskomponenten für die Radpremiumrouten und Standards für die Radführung



	Ziel-Standard	Reduzierter Standard	Ergänzende Vorgaben
eigenständige Radtrasse (im Zweirichtungsverkehr)	4,00 m	3,00 m	
Straßenbegleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr	4,00 m	3,00 m	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Straßenbegleitender Radweg im Einrichtungsverkehr	2,00 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Radfahrstreifen (nur im Einrichtungsverkehr)	2,50 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Schutzstreifen	/	2,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar
Fahrradstraße	4,00 m	3,50 m bei Einbahnstr. für den Kfz-Verkehr	+ Sicherheitsstreifen zu Parkständen
Wirtschaftsweg	4,00 m	/	
Gemeinsamer Fahrweg Rad + Linienbus	>=4,75m	3,50 m	
Gemeinsamer Geh-Radweg	/	3,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar

Quelle:

KielRegion / urbanus

Die Stadt Kiel hat bereits die Planung für die Veloroute 1 in der gesamten Werftstraße abgeschlossen und mit dem ersten Bauabschnitt begonnen. Für die Korridore im Kreisgebiet wurden von der KielRegion Machbarkeitsstudien für hochwertige Radrouten erstellt. Im Rahmen des Sofortprojektes wurden die alternativen Trassenverläufe der Radpremiumrouten/Velorouten weiter abgestimmt und konkretisiert, so dass im Ergebnis Empfehlungen für Vorzugstrassen der Radpremiumrouten/Velorouten vorliegen.

Ein weiterer Fokus liegt im Stadt-Umland-Raum auf übergeordneten Radverbindungen zwischen der Landeshauptstadt und den verdichteten Siedlungsbereichen, die nicht an die Radpremiumrouten/Velorouten angebunden sind wie Schönkirchen oder Schwentimental-Klausdorf (Maßnahme B2). Für den Stadt-Umland-Raum wurde im Rahmen des Sofortprojektes ein grenzübergreifendes Radverkehrszielnetz erarbeitet, das die bestehenden Konzepte einbindet, abgleicht und in ein integriertes Netz überführt. Dieses wurde mit den beteiligten Kommunen abgestimmt und bildet die Basis für die künftige Radverkehrsplanung im Stadt-Umland-Raum.

Die für den Radverkehr sehr attraktive Führungsform der Fahrradstraße hat am Ostufer Nachholbedarf. Daher wird auf eine Einrichtung neuer Fahrradstraßen im übergeordneten Radverkehrsnetz gesetzt (Maßnahme B3). Im übrigen Untersuchungsraum bzw. im Gebiet des Kreises Plön bildet das kreisweite Radverkehrskonzept die wesentliche Grundlage im Handlungskonzept (Maßnahme B4). Hier geht es in der Umsetzung vorrangig um Lückenschlüsse bei den Radwegen im klassifizierten Straßennetz und perspektivisch um den Ausbau der Radwege auf die Regelstandards (derzeit noch ERA 2010).

Die KielRegion, und speziell die Förderegion, ist eine beliebte Tourismusdestination für den Wander- und Radtourismus. Daher ist es konsequent, Qualitätsrouten für den touristischen Radverkehr zu entwickeln (Maßnahme B5). Dieser Baustein ist darüber hinaus in der Radstrategie Schleswig-Holstein enthalten und für den Ostseeküstenradweg (OSK) laufen bereits entsprechende Planungen.

Das Fahrradparken und die Wegweisung sind weitere ergänzende Module im Radverkehrssystem. Beim Fahrradparken geht es vor allem darum, vorhandene Ansätze weiterzuentwickeln und räumlich weiter zu verbreiten, insbesondere im Hinblick auf nachfragestarke Verkehrsziele bzw. Zielbereiche wie die Schwentinemündung (Maßnahme B6) und größere Einrichtungen und Unternehmen.

In einem dichten Routennetz ist ein Leitsystem eine wichtige Orientierungshilfe für Radfahrende, die nur gelegentlich oder abseits ihrer Stammstrecke unterwegs sind; speziell für die zahlreichen Radtouristen (Maßnahme B7). Gleichzeitig erhöht eine ansprechende Wegweisung die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum und kann zu einem positiven Image beitragen, ist damit letztlich auch ein Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit. Hierbei geht es vor allem um Einheitlichkeit und Transparenz. Neben einer Optimierung und Weiterentwicklung der bestehenden Wegweisungen wird die Einführung eines sogenannten Knotenpunktsystems empfohlen, wie es bereits in vielen Tourismusdestinationen zum Einsatz kommt und das für digitales Routing bestens geeignet ist.

Alle Maßnahmen bauen im Wesentlichen auf den im Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes definierten Handlungszielen (vgl. Kap. 2 und Anlage C) zum Ausbau bzw. zur weiteren Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur auf. Gleichzeitig bestehen Verbindungen zu den Zielsetzungen des Fußverkehrs (insbesondere zur Wohnumfeldstärkung) und des Kfz-Verkehrs (insbesondere bzgl. des Parkraummanagements und der Verkehrsberuhigung), die zur Radverkehrsförderung beitragen und eine wichtige Grundlage der Infrastrukturplanung bilden.

Eine Besonderheit im Handlungskonzept für den Radverkehr sind die inzwischen zahlreichen kommunalen Radverkehrskonzepte, die in den letzten fünf Jahren erarbeitet wurden und eine wichtige Grundlage bilden:

- Velorouten der Landeshauptstadt Kiel 2035,
- Radverkehrskonzept Kreis Plön (Beschluss 2023),
- Mobilitätskonzept Stadt Preetz mit Teilmodul Radverkehr (Beschluss 2022),
- Radverkehrskonzept Stadt Schwentinental (2020),
- Radverkehrskonzept Amt Schrevenborn (2022),
- Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN, Entwurf 12/2023).

Die mit dem Verkehrsmodell durchgeführten Wirkungsanalysen haben für den Ausbau der Radinfrastruktur und insbesondere die Radpremiumrouten/Velorouten ein erhebliches Nachfragepotenzial ergeben. Im Ergebnis können rund 2.000 Kfz-Fahrten / Tag verlagert und die Anzahl der Radfahrten um mehr als 7.000 / Tag erhöht werden. Vor allem in den beiden Korridoren der Radpremiumrouten/Velorouten kann der Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl teilweise zweistellig gesteigert werden.

Für den Radverkehr geht es jetzt vor allem darum, die vorhandenen, im Ostuferverkehrskonzept teilweise vertieften und ergänzten, konzeptionellen Ansätze und Vorplanungen systematisch voranzubringen und zügig in die Umsetzung zu bringen. Unterstützend steht für den Ausbau des Radverkehrssystems derzeit noch eine differenzierte Förderkulisse zur Verfügung.

3.2.3 ÖPNV/SPNV

Der ÖPNV soll in Zukunft einen großen Anteil der Verkehrsleistung am Ostufer bewältigen, um die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten und eine klimafreundliche Alternative zum Pkw-Verkehr zu bieten. Dabei soll die Zuverlässigkeit des Systems ÖPNV oberste Priorität haben.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim ÖPNV/SPNV als zentral erachtet:

- Verbesserte Anbindung der Stadtteile und Gemeinden am Ostufer durch bessere Bus-, Stadtbahn- und SPNV-Verbindungen
- Verbesserte Querungsmöglichkeiten der Förde
- Attraktivierung des ÖPNV durch mehr Zuverlässigkeit, kurze Fahrzeiten und bessere Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger.

Die Landeshauptstadt Kiel plant derzeit ein neues Stadtbahnnetz mit drei Linienästen am Ostufer zur Fachhochschule, nach Dietrichsdorf und nach Elmschenhagen.¹³ Dieses Stadtbahnnetz wird in Zukunft die nachfragestärksten Korridore am Ostufer der Landeshauptstadt bedienen und über 50.000 Fahrgäste pro Tag am Ostufer befördern. Ziel des Ostuferverkehrskonzeptes ist es, über das neue Stadtbahnnetz hinaus das Ostufer flächendeckend mit einem attraktiven ÖPNV zu erschließen. Um die Nutzer*innenzahlen des ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stadtbahn langfristig zu erhöhen und somit eine nachhaltige Alternative zu schaffen, wird die Umsetzung von fünf Handlungsmaßnahmen empfohlen.

Zentraler Baustein ist der Ausbau des SPNV mit der Einführung der S-Bahn Kiel nach Preetz und zum Schönberger Strand, dem Bau neuer Haltepunkte und der Beschleunigung der schnellen Regionalexpressen in Richtung Plön und Lübeck. Im Rahmen dessen erfolgte auch die Prüfung einer zusätzlichen Nutzung bestehender Trassen durch den Personenverkehr (Maßnahme C1).

Die nachfragestarken Achsen abseits der Stadtbahn- und Schienenkorridore werden bereits durch ein attraktives Busnetz mit Hauptachsen im dichten Takt und mit Schnellbussen ins Umland optimal erschlossen. Weitere Verbesserungspotentiale sollen geprüft werden (Maßnahme C2). Zudem sollen mit Umsetzung der Schienenprojekte die allesamt schon existierenden tangentialen Busverbindungen auf Verbesserungspotentiale geprüft werden und als Zubringerlinien zur Stadtbahn und zum SPNV gestärkt werden (Maßnahme C3). Das zusammen mit der Stadtbahnplanung konzipierte ergänzende Busnetz wird hiermit weiterentwickelt und auf den Untersuchungsraum des Ostufer-Verkehrskonzeptes erweitert.

Die Förde stellt eine Barriere für den ÖPNV dar. Interessant ist, dass im Beteiligungsverfahren die Förde zwar mitunter als Barriere, vor allem aber mit überwältigendem Zuspruch als Potential identifiziert wurde. In Maßnahme C4 werden verschiedene Optionen dargestellt, wie attraktivere fördequerende Verbindungen im öffentlichen Verkehr hergestellt werden können. Sie setzen dabei auf dem bereits bestehenden Ausbaukonzept zur Fördeschiffahrt auf.

Für Bereiche abseits der nachfragestarken Achsen wurde in den letzten Jahren im Kreis Plön mit den Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) schon ein bedarfsgesteuertes Angebot geschaffen, welches ein Grundangebot im gesamten Kreisgebiet auch abends und am Wochenende sicherstellt. In Maßnahme C5 werden Vorschläge zur Weiterentwicklung des ALFA zu einem digital buchbaren (On-Demand-) System unterbreitet unter der Prämisse der Zuverlässigkeit der Anschlussverbindungen zum ÖPNV.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen können die im Zielkonzept definierten Handlungsziele erreicht und die Nutzung intermodaler Wegekettens unterstützt werden (vgl. Kap. 2 und Anlage

¹³ Der aktuelle Stand der Planungen zur Stadtbahn ist einsehbar unter https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/kiel_bewegt_sich.php.

C). Die Stärkung und Beschleunigung übergeordneter ÖPNV-Achsen geht einher mit dem Ausbau der Verbindungen in den Stadt-Umland-Raum. Neben dem Ausbau des Netzes sollte bei der Erweiterung der Angebote gleichzeitig auf die Digitalisierung und Verknüpfung dieser geachtet werden und eine Abstimmung für zuverlässige Wegeverbindungen im Vordergrund stehen.

Die Umsetzung steht jedoch im Spannungsfeld zwischen den ambitionierten Zielen des Ostuferverkehrskonzeptes, eine Verkehrswende hin zum ÖPNV zu unterstützen und den derzeitigen schwierigen Herausforderungen, denen sich der ÖPNV stellen muss. Hierzu gehört insbesondere die angespannte Finanzsituation der Aufgabenträger, die angesichts steigender Kosten für Personal und Energie mit den vorhandenen Finanzmitteln schon vor der Herausforderung stehen, sowohl im SPNV sowie im ÖPNV das heutige Angebot aufrecht zu erhalten. So plant der Aufgabenträger des SPNV gemäß eigener Verlautbarung Leistungsabbestellungen im Verkehrsangebot. Bei angepannter Finanzlage ist nicht ausgeschlossen, dass die Aufgabenträger im Busverkehr in den nächsten Jahren "nachziehen" müssen. Zudem führt der akute Personalmangel im ÖPNV dazu, dass schon die Durchführung des heutigen Leistungsumfangs nicht immer gelingt.

Auf der anderen Seite erfordert die Verkehrswende in Zukunft deutlich mehr Finanzmittel für Infrastruktur und Betrieb des ÖPNV, die nicht alleine von den kommunalen Aufgabenträgern aufgebracht werden können und eine Ausbildungsoffensive sowie eventuell Änderungen an den Zugangsbedingungen, um dem Mangel an Fahrpersonal in Zukunft begegnen zu können.

3.2.4 Inter- und Multimodalität

Im Handlungsfeld Inter- und Multimodalität werden Maßnahmen zusammengefasst, die der Förderung des multi- und intermodalem Mobilitätsverhaltens dienen. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wurde in den vergangenen Jahren im Untersuchungsgebiet stark ausgebaut und alternative Fortbewegungsmittel, z. B. durch die kontinuierliche Ausweitung von Sharing-Angeboten wie der SprottenFlotte sowie durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen gefördert. In Hinblick auf den 2019 beschlossenen Climate Emergency (Drs. 0043/2021) sollte das inter- und multimodale Mobilitätsverhalten weiter gestärkt werden. Gerade in den Nachbargemeinden des Kieler Ostufers sowie in peripher gelegenen Stadtteilen, welche bislang nicht im Bediengebiet von Sharing-Angeboten liegen, sollten weitere Angebote geschaffen werden.

Folgende Handlungsbedarfe werden zum Ausbau der Inter- und Multimodalität als zentral erachtet:

- Ausweitung des bestehenden Sharing-Angebots sowie von Mobilitätsstationen
- Systematische Koordinierung bestehender Angebote
- Zuverlässige Verknüpfung intermodaler Reiseketten

Um inter- und multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern, wird die Umsetzung von sechs Handlungsmaßnahmen empfohlen. Diese Maßnahmen sollen die bereits bestehenden inter- und multimodalen Angebote weiter stärken und ergänzen. Um dies zu erreichen wird der Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R-Systems empfohlen (Maßnahme D2, welches an den bestehenden Bahnhalt punkten sowie an den potenziell reaktivierten Haltepunkten in Richtung Schönberg sowie den geplanten Stadtbahn-Haltestellen einzurichten ist. Ein gutes Carsharing-Angebot ist ein wichtiger Baustein zur Reduktion des privaten Pkw-Besitzes. Hierdurch ergibt sich eine Reduktion des Flächenbedarfs durch den ruhenden Kfz-Verkehr, wodurch neue Spielräume für den Umgang und die Gestaltung des öffentlichen Raumes eröffnet werden. Der Ausbau des bestehenden Angebots von Bike- und Carsharing, ist fest im Handlungskonzept verankert. (Maßnahme D1).

Da die Ausweitung von Mobilitätsangeboten im engen Zusammenhang mit der Stadtbahn-Planung steht, wird mit der Maßnahme D5 vorgeschlagen, durch eine Einrichtung von Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen bereits im Vorfeld der Stadtbahn-Realisierung für intermodales Verkehrsverhalten zu sensibilisieren (Maßnahme D5). Neben großen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, die vielerorts bereits zu Drehscheiben der multimodalen Mobilität ausgebaut wurden oder sich als potenzielle Standorte im Programm für Mobilitätsstationen der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0383/2023) befinden, bieten künftig kleine Mobilitätsstationen in den Quartieren sowie Gewerbegebieten wichtige Anlaufpunkte, vor allem in Bezug auf Sharing-Angebote (Maßnahme D4). Eine qualitative und quantitative Aufwertung der B+R-Anlagen stärkt das Fahrrad als Zu- und Abbringer des SPNV (Maßnahme D6). Darüber hinaus soll eine stärkere raumverträgliche Optimierung von E-Scootern stattfinden, um etwa Konfliktsituationen auf den Gehwegen zu verringern (Maßnahme D3).

Diese Maßnahmen bauen im Wesentlichen auf dem im Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes definierten Handlungsziel zum Ausbau von intermodalen Angeboten, dem systematischen Aufbau eines P+R-Systems sowie der Stärkung der weiteren Verknüpfung auf (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.2.5 Kfz-Verkehr

Die Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr umfassen den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr und berücksichtigen infrastrukturelle, programmatische sowie steuerungsrelevante Ansätze.

Ziel ist es, dass durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf den Umweltverbund und eine intelligente Verkehrssteuerung die Kfz-Verkehrsmengen soweit reduziert werden, dass in den Hauptverkehrszeiten der Straßenverkehr verstetigt, zuverlässiger und weniger unfallanfällig und das Verkehrssystem insgesamt (flächen-)effizienter wird. Dabei ist eine gerechte Verteilung der öffentlichen Verkehrsflächen anzustreben, ohne die Dominanz einzelner Verkehrsarten weiter zu forcieren.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Kfz-Verkehr als zentral erachtet:

- Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Nutzung von Parkflächen in Quartieren
- Stadtverträgliche Organisation von Verkehrsströmen im Bereich des Ostufers
- Optimierung des Verkehrsmanagements durch digitale Instrumente.

Um den Straßenraum und Verkehrsströme stadtverträglich zu gestalten, wird die Umsetzung von neun Handlungsmaßnahmen empfohlen. Die Ortsdurchfahrten der Gemeinden am Ostufer sind, ebenso wie die Hauptverkehrsstraßen im Kieler Stadtgebiet, vielfach von hohen Verkehrsbelastungen geprägt. Bei gegebenen Gesamtbreiten der Straßenquerschnitte lassen sich aus den Ansprüchen der Umfeldnutzungen, des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNVs und des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs stadtverträgliche Verkehrsstärken ableiten, auch im Hinblick auf die Kapazitäten und die zulässigen Lärm- und Schadstoffbelastungen des Kfz-Verkehrs. Aus einer Analyse des Straßennetzes werden in Maßnahme E1 stadtverträgliche Verkehrsstärken für das Straßennetz abgeleitet. Dies dient als Grundlage eines stadtverträglichen Umbaus von Hauptverkehrsstraßen am Ostufer und der Priorisierung dieser Maßnahmen (Maßnahme E3). Ziel des Umbaus ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsarten, insbesondere der Belange des Busverkehrs (Busbeschleunigung).

Hierfür kann in Einzelfällen eine Anpassung des klassifizierten Straßennetzes beitragen. Die Ostuferentlastungsstraße, die im BVWP als „weiterer Bedarf“ eingestuft ist, könnte allenfalls in ferner Zukunft zur Lösung der Verkehrsprobleme am Ostufer beitragen, dabei aber auch neuen

Verkehr induzieren. In Maßnahme E2 werden Ideen zur Anpassung des Straßennetzes aufgezeigt und das Thema „Änderung der Klassifizierung von Straßen“, wie es von der Landeshauptstadt Kiel derzeit geprüft wird aufgenommen.

Für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung schlägt Maßnahme E4 vor, das Prinzip der „Superblocks“ auf Quartiere am Ostufer zu übertragen, indem hier Durchgangsverkehre konsequent unterbunden werden und durch eine Anpassung der Verkehrsführung und eine Umwidmung von Flächen Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität in den Quartieren geschaffen werden.

Maßnahme E5 befasst sich mit der Förderung der Elektromobilität. Ein Baustein ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur im (öffentlichen) Raum, insbesondere um Pkw-Besitzer:innen ohne Zugang zur Wallbox auf eigenem Grundstück das Laden ihres Fahrzeugs über Nacht zu ermöglichen. Im Kontext des öffentlichen Verkehrs sowie von Inter- und Multimodalität soll die Elektrifizierung der verschiedenen Verkehrsmittel, z.B. Schiff, Bus, Sharing-Angebote, möglichst integriert geplant und weiter gestärkt werden.

Darüber hinaus soll der ruhende Kfz-Verkehr neu geordnet werden. Dies geschieht u. a. durch die Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für die sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen (Maßnahme E6), indem privater Parkraum in Garagen gebündelt und der öffentliche Straßenraum entlastet und neuen Nutzungen zur Verfügung gestellt wird. Eine weitere Maßnahme zur Entlastung des Straßenraums stellt die Mehrfachnutzung von Parkflächen dar (Maßnahme E7), wodurch große private oder halb-öffentliche Parkflächen zeitweise Anwohner*innen oder Besucher*innen zur Verfügung zu stehen. Beide Maßnahmen können mithilfe der Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten in den Quartieren gezielt in eine ganzheitliche Umsetzung gebracht werden (Maßnahme E8). Ergänzt werden die Maßnahmen durch perspektivische Pilotvorhaben im Curbside-Management, um mithilfe von digitalen Tools die Straßenräume dynamisch zu nutzen (Maßnahme E9).

Mit Bezug zu den Handlungszielen tragen die Maßnahmen zur fokussierten Beruhigung des Kfz-Verkehrs und zur Neuordnung des Parkens bei. Weiterhin besteht eine enge Verzahnung zu den Handlungszielen anderer Handlungsfeldern, etwa den Zielen im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.2.6 Wirtschaftsverkehr

Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßige oder entgeltliche Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden (FGSV nach BBSV 2020).

Der Wirtschaftsverkehr spielt für das Untersuchungsgebiet eine maßgebliche Rolle. Mit dem Ostufershafen, den Werften sowie weiteren Wirtschafts- und Industriestandorten und zahlreichen Gewerbegebieten bestehen enge Verkehrsverflechtungen des Wirtschaftsverkehrs sowohl innerhalb des Untersuchungsgebiets sowie in umliegende Gebiete auf überregionaler Ebene. Der künftig geplante weitere Ausbau des Ostufershafens erfordert eine konsequente Optimierung der verkehrlichen Abwicklung der Schwerverkehre im Untersuchungsgebiet, wengleich die trimodale Verkehrsanbindung des Ostufershafens eine gute Grundvoraussetzung zur Verlagerung bietet. Das zusätzlich steigende Paketaufkommen durch den stetig expandierenden Online-Handel führt zu einem erhöhten Lieferverkehr in den innerstädtischen (Stadtteil)-Zentren.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Wirtschaftsverkehr als zentral erachtet:

- Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zur Entlastung des Straßengüterverkehrs
- Schaffung der Voraussetzung für innovative und stadtverträgliche City-Logistik
- Optimierung der Anbindung von Gewerbegebieten zur Stärkung des Umweltverbundes

Um den Wirtschaftsverkehr entsprechend zu gestalten und langfristig eine nachhaltige Änderung zu erwirken, wird die Umsetzung von vier Maßnahmen empfohlen. Grundlegend sind für eine nachhaltige Abwicklung des Güterverkehrs folgende Maßnahmen zu verfolgen: Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs, indem dieser gezielt gebündelt und aus sensiblen Bereichen herausgehalten werden kann (Maßnahme F1). Gleichzeitig soll mit einem Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene die bestehenden Potenziale zur Förderung des Kombinierten Verkehrs am Kieler Ostufer stärker nutzbar gemacht werden (Maßnahme F2). Darüber hinaus wird eine innovative City-Logistik gefördert, indem die Lieferverkehre innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche nachhaltig abgewickelt werden (Maßnahme F3). Dafür kann sich unterschiedlicher Elemente bzw. Maßnahmen bedient werden (z.B. alternative Antriebe, Lastenrad-Einsatz, Lieferbündelungen, Quartiersboxen). Ergänzend dazu soll die Anbindung der Gewerbegebiete mit dem Umweltverbund verbessert werden – dafür werden für ein modellhaftes Gewerbegebiet am Kieler Ostufer oder in den Nachbargemeinden im Kreis Plön die Potenziale zur besseren Anbindung mit dem Umweltverbund geprüft (Maßnahme F4). Weiterhin gilt es die Organisation sowie Abwicklung der Kreuzfahrtpassagiere rund um die Kieler Förde nachhaltiger zu gestalten (Maßnahmen F5).

Ähnlich zu dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr finden sich die Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs auf zwei grundlegenden Ebenen wieder: Zum einen gilt es, die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Kiels zu sichern und weiter zu optimieren, zum anderen sollen die Verkehre verträglicher abgewickelt werden. Eine verträgliche Abwicklung des Güterverkehrs erfolgt vor allem durch eine verstärkte Verlagerung von den Straßen auf die Schiene. Die KEP-Verkehre sollen verträglicher abgewickelt werden, indem innovative Konzepte und Projekte in den Zentren des Untersuchungsgebiets erprobt werden und der Transport auf nachhaltige Transportmittel verlagert wird. Darüber hinaus wirken die Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr auf das Handlungsziel zur Etablierung eines kooperativen Mobilitätsmanagements ein, welches ein gemeinsames Mobilitätsmanagement in den Gewerbegebieten im Untersuchungsraum anstrebt (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.2.7 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Es umfasst Maßnahmen, die die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen beeinflussen. Das Ziel ist es, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements fördern das Umdenken in den Köpfen der Menschen und gewährleisten darüber hinaus die Sicherheit und Zugänglichkeit für alle Menschen im Mobilitätssystem. Neben der Bereitstellung neuer Infrastrukturen und Mobilitätsangeboten selbst, stellt die begleitende Kommunikationsarbeit eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit aktivieren die Umsetzung von Maßnahmen, bewerben Angebote und schaffen Akzeptanz für eine ‚Moderne Mobilität‘ in der Region. Mobilitätsmanagement nimmt dabei unterschiedliche Zielgruppen konkret in den Fokus.

Hier bestehen durch kommunales, betriebliches oder schulisches Mobilitätsmanagement unterschiedliche Bereiche, in denen Maßnahmen angestoßen werden können. Das regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion bildet eine gute Grundvoraussetzung für die Koordinierung solcher Aktivitäten in der Region. Es setzt sich aus mehreren Mobilitätsmanager*innen zusammen und koordiniert die Aktivitäten in der gesamten KielRegion, steht im dauerhaften Austausch mit regionalen Akteuren und nimmt damit eine Vorreiterrolle in Deutschland ein. Nichtsdestotrotz konnten in der durchgeführten Bestandsanalyse einige Schwachpunkte identifiziert werden: Ein

Fokus auf ein betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement ergänzt bisherige Aktivitäten im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Weiterhin gilt es außerdem, die digitale Verknüpfung von Mobilitätsangeboten zu fördern sowie in Hinblick auf die Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement zu entwickeln.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Mobilitätsmanagement als zentral erachtet:

- Förderung der digitalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Entwicklung eines zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements in Hinblick auf die Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes
- Stetige Verankerung von Kommunikations- sowie Partizipationsprozessen.

Um das Mobilitätsmanagement zeitgemäß voranzubringen, wird die Umsetzung von vier Handlungsempfehlungen empfohlen. Die entwickelten Maßnahmen im Mobilitätsmanagement sollen die genannten Ziele des Ostuferverkehrskonzeptes unterstützen. Dies geschieht zum einen durch die Förderung des betriebsübergreifenden Mobilitätsmanagements, um Synergieeffekte zwischen in Gewerbegebieten ansässigen Unternehmen zu schaffen (Maßnahme G1). Weiterhin gilt es das zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement am Kieler Ostufer zu optimieren, um Akteure mit unterschiedlichen sozio-demographischen Hintergründen gezielt ansprechen zu können (Maßnahme G2). Darüber hinaus soll die Etablierung von Kooperationsmodellen für die Radverkehrsförderung eine interdisziplinäre Allianz bilden, um den Radverkehr auf regionaler Ebene weiterzuentwickeln (Maßnahme G3). Abschließend bilden Kommunikationsrichtlinien für die Maßnahmenumsetzung von übergeordneten Konzepten einen Rahmen dafür, wie u. a. das Ostuferverkehrskonzept auf unterschiedlichen Ebenen umgesetzt werden kann (Maßnahme G4).

Die Handlungsziele des Ostuferverkehrskonzeptes zielen auf eine Stärkung des Mobilitätsmanagements und -marketings im Untersuchungsgebiet ab. Dabei fokussieren sich diese auf die Etablierung eines kooperativen Mobilitätsmanagements in den Gewerbegebieten des Untersuchungsgebiets, um den Umweltverbund zielgruppenübergreifend zu stärken. Ein weiterer Fokus liegt auf der Verstärkung der Kommunikation von Mobilitätsangeboten sowie von Partizipationsprozessen (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.3 Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Eine Übersicht aller Maßnahmen je Handlungsfeld inkl. ausgewählter Kriterien im direkten Vergleich kann der Anlage B entnommen werden.

3.4 Bewertung des Handlungskonzeptes mit dem Verkehrsmodell

Zielsetzung

Das Ostuferverkehrskonzept verfolgt das Ziel, den Umweltverbund zu stärken und den Kfz-Verkehr zu reduzieren, so dass für den notwendigen Kfz-Verkehr in Zukunft eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet wird. Das makroskopische Verkehrsmodell (VISUM 2024) der KielRegion wurde im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes als Werkzeug für Analyse- und Prognose-Zwecke genutzt, sowie für die Wirkungsabschätzung einzelner Maßnahmen und des Handlungskonzeptes als Ganzes. Dadurch werden die Verlagerungspotenziale zwischen den Verkehrsträgern, z.B. vom MIV zum ÖV aufgezeigt. Dafür greift das Verkehrsmodell auf Datensätze zum Mobilitätsverhalten an einem Normal-Werktag (Kfz, ÖPNV, Radverkehr und Wirtschaftsverkehr) zurück und erstellt auf Basis von Nachfragemodellen fachliche Prognosen. Die Datensätze entstammen maßgeblich der Erhebung „Mobilität in Städten – SrV“ (2018) sowie weiteren Verkehrserhebungen in Teilnetzen und beinhalten neben den Daten zum Mobilitätsverhalten eine umfangreiche Strukturdaten-Basis.

Vorgehen

Die Wirkungsabschätzung des Ostuferverkehrskonzeptes basiert auf drei Berechnungen:

1. Berechnung des Analyse-Falls 2022: Die Berechnung spiegelt den Status Quo wider (Analysezustand, Ist-Zustand)
2. Berechnung des Ohne-Falls (Prognose-Nullfalls) 2035: Die Berechnung zeigt die prognostizierte Mobilitätsentwicklung bis 2035 ohne zusätzliche Maßnahmen (Vergleichsfall)
3. Berechnung des Mit-Falls (Prognose-Planfalls) 2035: Die Berechnung zeigt die prognostizierte Mobilitätsentwicklung bis 2035 unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes.

Für die Wirkungsabschätzung wird der **Mit-Fall 2035** dem **Analyse-Fall 2022** und dem **Ohne-Fall 2035** gegenübergestellt.

Dabei berücksichtigt der **Ohne-Fall 2035** bereits folgende Entwicklungen:

- Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Kiel und des Kreises Plön mit dem Zeithorizont 2035. Die letzte Bevölkerungsprognose des Kreises Plön auf Gemeindeebene stammt dabei aus dem Jahr 2019 mit dem Prognosehorizont 2030 und wurde auf das Prognosejahr 2035 fortgeschrieben. Sie berücksichtigt keine später geplante Baugebiete der Gemeinden, die nicht in der Kreisprognose berücksichtigt sind. Zudem verlief die Bevölkerungsentwicklung auch aufgrund der starken Zuwanderung aus der Ukraine in den letzten Jahren deutlich positiver als in den Prognosen von Landeshauptstadt und Kreis vorausgesehen. Diese Entwicklungen konnten im Ohne-Fall 2035 noch nicht berücksichtigt werden und könnten dazu führen, dass der Ohne-Fall die Verkehrsentwicklung am Ostufer tendenziell unterschätzt.
- Geplante Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklungen des Wohnbauflächenentwicklungskonzeptes der Landeshauptstadt Kiel
- Fest disponierte / im Bau befindliche Maßnahmen im Radverkehr
- SPNV-Maßnahmen des LNVP mit Maßnahmen, die bis Ende 2026 umgesetzt werden

sollen

- Maßnahmen im Busverkehr des 6. RNVP der Landeshauptstadt Kiel
- Maßnahmen im Straßennetz im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für die Stadtbahn Kiel – insb. Anpassung von Querschnitten und Knotenpunkten.

Folgende Planungen werden hingegen nicht im **Ohne-Fall 2035** berücksichtigt, sondern im **Mit-Fall 2035**:

- Langfristiges Angebotskonzept der NAH.SH mit S-Bahn und RE im 30-Min-Takt sowie neuen Haltepunkten (Maßnahmen des LNVP über 2027 hinaus)
- Geplantes Stadtbahnnetz Kiel
- Ergänzendes Busnetz zur Stadtbahn

Für die Berechnung des **Mit-Falls 2035** ist außerdem zu beachten, dass eine Reihe von Maßnahmen methodisch im Verkehrsmodell nur sehr eingeschränkt abgebildet werden kann und daher summarisch durch eine Anpassung von Modellparametern übersetzt wird. Für die Wirkungsabschätzung im Straßennetz, beim Radverkehr sowie beim ÖV müssen zudem konkrete Streckenführungen und Fahrpläne hinterlegt werden. Diese werden für die Modellierung benötigt, sie bedeuten aber keine Festlegung des Ostuferverkehrskonzeptes auf konkrete Streckenführungen oder Taktangebote.

Die Berücksichtigung der einzelnen Maßnahmen des Handlungskonzeptes wird in Anlage C detailliert dargestellt.

Auswertung

Für eine Wirkungsabschätzung des Ostuferverkehrskonzeptes basiert die Auswertung auf allen Wegen mit Quelle und / oder Ziel im Planungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes. Ausgewertet werden im **Ohne- und im Mit-Fall 2035** die Wege (vgl. Abbildung 15) und die Verkehrsleistung in Personen-Kilometer (vgl. Abbildung 16) nach Verkehrsmittel mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer. Damit werden nicht nur die Wege der Bewohner*innen des Ostufers erfasst, sondern auch die Wege der am Ostufer Beschäftigten sowie der Besucher*innen.

Abbildung 15: Veränderung der Bevölkerung und der werktäglichen Wege mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall

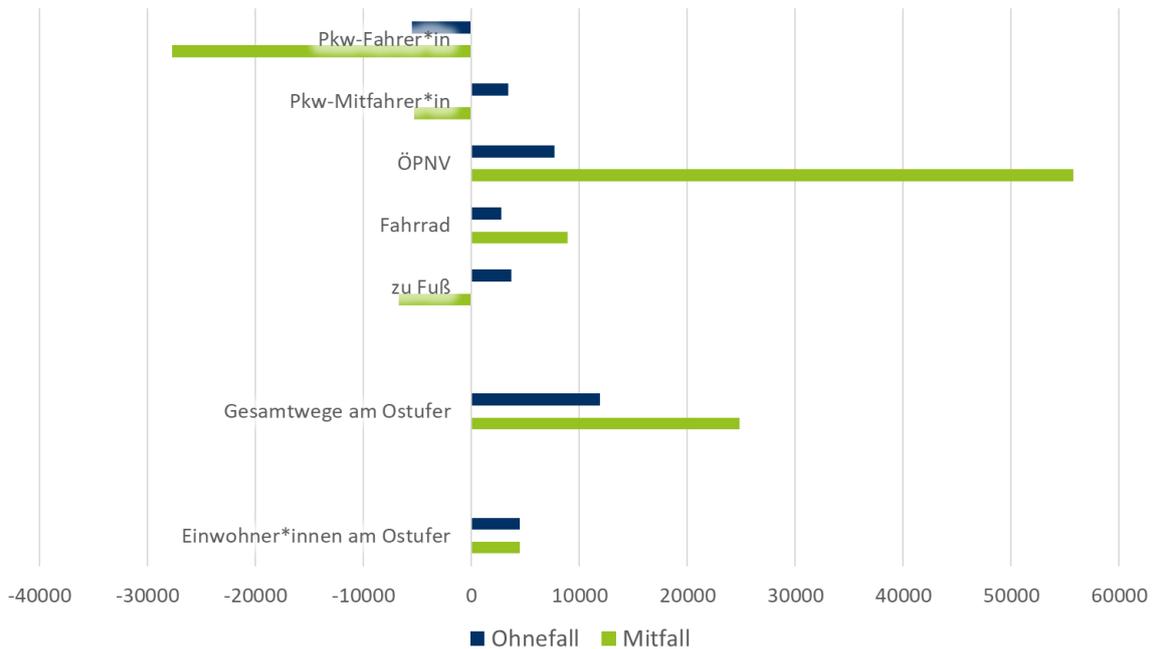
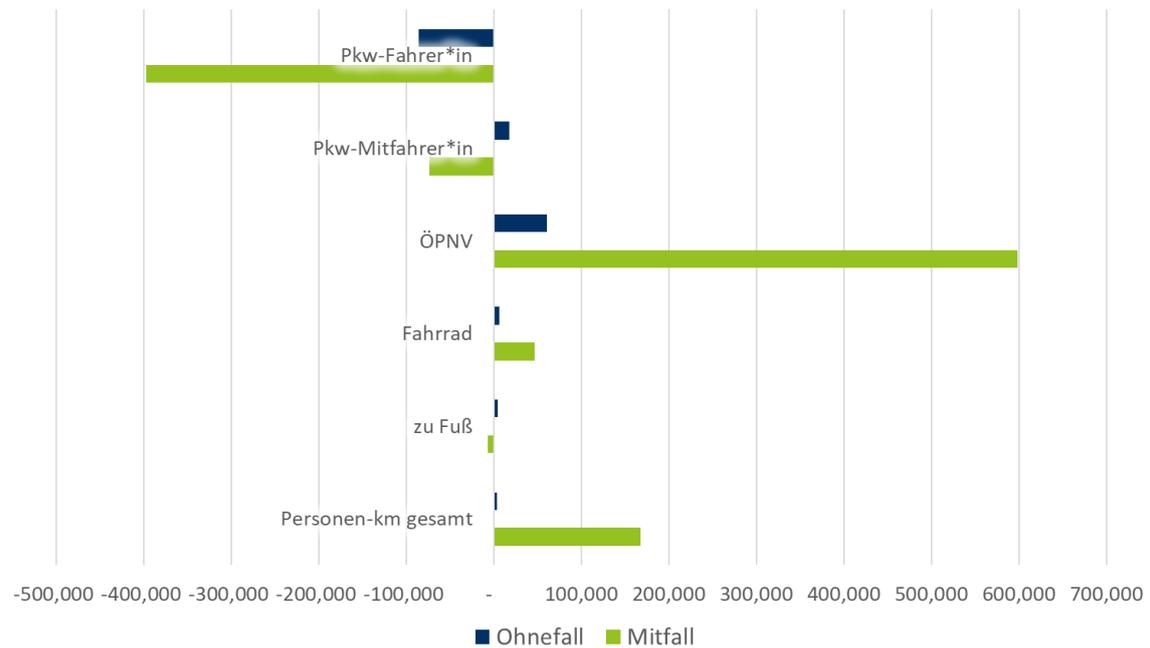


Abbildung 16: Veränderung der werktäglichen Verkehrsleistung mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall



Zudem wird an drei Screenlines ausgewertet, wie viele Wege mit den verschiedenen Verkehrsmitteln über die Schwentine bzw. zwischen Elmschenhagen und Gaarden sowie über die Kieler Förde im Analyse-, Ohne- und Mitfall unterwegs sind (s. Abbildung 17).

Abbildung 17: Screelines zur Auswertung der Gesamtverkehrsmengen über die Schwentine, zwischen Ost- und Westufer und zwischen Elmschenhagen und Gaarden



Quelle: GGR (Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Veränderungen beim Ohne-Fall 2035 gegenüber dem Analyse-Fall 2022

Im Ohne-Fall nimmt die Bevölkerung am Ostufer um 4.500 Einwohner*innen gegenüber dem Analysefall zu. Hierbei erfolgt der größte Zuwachs in den städtebaulichen Entwicklungsgebieten in Gaarden. Die Zahl der Beschäftigten am Ostufer nimmt aufgrund des demographischen Wandels (geringeres Arbeitskräftepotenzial) in der Prognose bis 2035 leicht ab.

Die Effekte führen in Summe dazu, dass die Gesamtwege am Ostufer um 11.000 Wege / Tag (+ 2%) zunehmen. Davon sind rund 7.000 Wege (+ 3%) zusätzliche Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad. Die Zunahme bei der Nahmobilität liegt am starken Bevölkerungswachstum in den zentralen Bereichen in Gaarden. Die Zahl der ÖV-Fahrgäste nimmt aufgrund der Verbesserungen im Busverkehr um 7.500 Wege (+9%) zu. Die Zahl der täglichen Wege als Pkw-Fahrer*in geht um 6.500 (-2%) zurück.

Auf der Schwentinebrücke nimmt der Kfz-Verkehr dabei um 2% ab. Im ÖV fahren 1.500 Fahrgäste (+ 7%) mehr mit Bus und Bahn über die Schwentine. Zwischen Elmschenhagen und Gaarden nimmt der Kfz-Verkehr auf der B 76 und der Preetzer Straße um 3% (2.000 Fahrzeuge / Tag) ab. Zwischen Ost- und Westufer sind auf B 76, Kaistraße und Gablenzbrücke 1% weniger Kfz unterwegs als im Analysefall.

Veränderungen beim Mit-Fall 2035 gegenüber dem Ohne-Fall 2035

Im Mit-Fall 2035 nimmt die ÖV-Nachfrage gegenüber dem Ohne-Fall 2035 um rund 48.000 ÖV-Wege / Werktag (+57%) und 0,54 Mio. Personen-km / Werktag mit Quelle oder Ziel am Ostufer (+51%) zu.

Die geplanten Maßnahmen zeigen entlang der geplanten Stadtbahnachsen den stärksten Nachfragezuwachs. Die deutlichen Angebotsausweitungen und Fahrzeitverkürzungen der RE- und S-Bahn-Linien Richtung Lübeck, Preetz und Schönberger Strand zeigen starke Nachfragewirkungen. Hier kommt es teilweise zu Verlagerungen von Fahrgästen parallel verlaufender Buslinien. Insgesamt sind allerdings überwiegend Neufahrgäste im ÖV unterwegs. Gute Nachfragepotenzial zeigt die modellierte Neustrukturierung der Buslinien am Ostufer mit Ausrichtung auf die S-Bahn und Stadtbahn.

Die rund 48.000 zusätzlichen ÖV-Wege / Tag am Ostufer (+57%) ergeben sich durch eine Verlagerung sowohl vom MIV als auch vom Rad- und Fußverkehr. Beim Mit-Fall 2035 werden 31.000 MIV-Wege (-11%) und 10.000 Wege zu Fuß (-9%) weniger durchgeführt, während die Wege mit dem Fahrrad um 6.000 / Tag (+7%) zunehmen. Diese Werte berücksichtigen Verlagerungen vom Fuß- zum Radverkehr und vom Rad zum ÖPNV sowie Verlagerungen vom MIV zum ÖV und zum Radverkehr.

Insgesamt zeigt der Mit-Fall 2035 eine Zunahme der Wege am Ostufer um 12.000 Wege (+2%) voraus, da sich insbesondere am Ostufer die Erreichbarkeit aus der Region deutlich verbessert wird und sich deshalb die Zielwahl bei vielen Aktivitäten in Richtung Ostufer leicht verschiebt. Dies geht einher mit einem Zuwachs der zurückgelegten Personen-km insgesamt (+170.000 km/Werktag am Ostufer = +3%), da die Erreichbarkeitsverbesserungen im ÖV und Radverkehr ohne Anpassungen im Straßennetz zu kürzeren Reisezeiten im MIV führen und so die mittleren Wegelängen insgesamt ansteigen lassen.

Im Radverkehr ergeben sich durch die Maßnahmen, trotz der Verlagerungen vom Radverkehr auf den ÖV, ein Zuwachs von 6.000 Wegen mit dem Fahrrad pro Tag (+7%). Zudem ergibt sich eine Erhöhung der mittleren Wegelängen im Radverkehr, so dass täglich 40.000 km mehr mit dem Rad gefahren werden (+12%). Der stärkste Nachfragezuwachs ergibt sich auf der Radpremiumroute in Richtung Heikendorf und Laboe sowie entlang der Radpremiumroute in Richtung Elmschenhagen, Schwentine und Preetz.

Die Schwentine wird im Mit-Fall 2035 von 4.400 Kfz weniger gequert als im Ohne-Fall 2035 (- 9%) – zwischen Elmschenhagen und der Kieler Innenstadt sind auf B 76 und Preetzer Straße 5.000 Kfz weniger unterwegs als im Analysefall (- 7%) und zwischen Ost- und Westufer beträgt der Verkehrsrückgang rd. 9.000 Kfz (-6%).

Dafür nimmt die Zahl der Wege im Mit-Fall mit dem Fahrrad auf den Schwentinequerungen im Saldo um 2.100 Wege / Werktag gegenüber dem Ohne-Fall 2035 zu (+21%) - auf den Routen zwischen Elmschenhagen und Gaarden um 900 Wege / Werktag (+24%) und zwischen West- und Ostufer um 2.600 (+9%). Im ÖV nimmt die Zahl der Fahrgäste mit Stadtbahn, S-Bahn und Bus über die Schwentine um 9.000 Fahrgäste / Werktag zu (+38%) - zwischen Elmschenhagen und Gaarden um 12.000 Fahrgäste (+61%) und zwischen dem West- und Ostufer insgesamt um 17.100 Fahrgäste (+ 27%).

Fazit

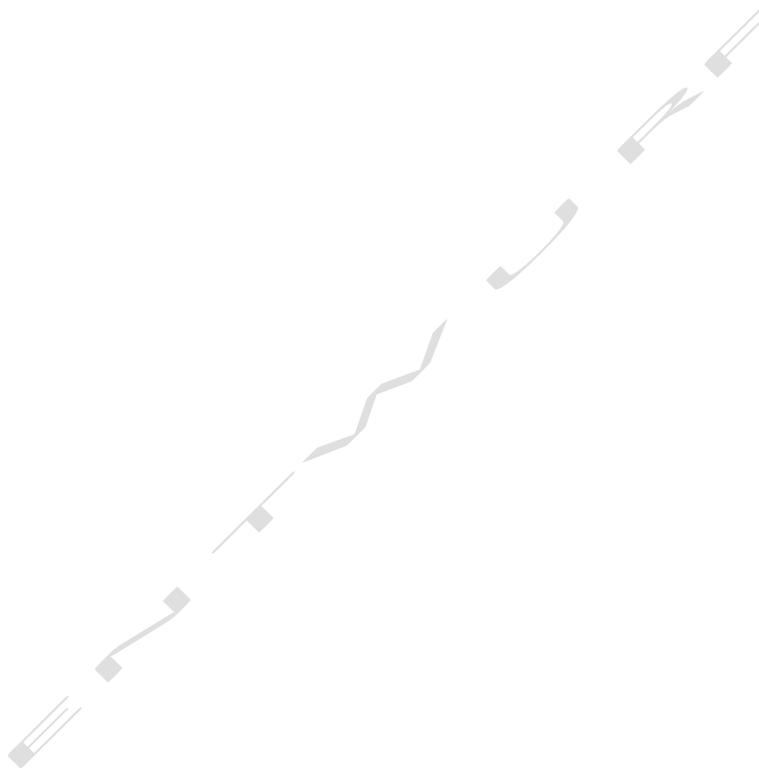
Die Wirkungsabschätzungen mit dem Verkehrsmodell zeigen, dass die Maßnahmen im ÖPNV, insbesondere die geplante Stadtbahn und S-Bahn sowie die Buszubringer und das integrierte Radnetz die Mobilität am Ostufer erheblich verbessern können. Hierdurch wird eine Verlagerung von Fahrten vom MIV zum ÖPNV und Radverkehr erreicht. Die geplante Stadtbahn und S-Bahn tragen dabei den Großteil der Verlagerungswirkung und schaffen die notwendigen Kapazitäten für eine Verkehrswende am Ostufer. Ebenso trägt der Radverkehr mit dem Ausbau der Radpremiumrouten auf kürzeren und mittleren Distanzen maßgeblich zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund bei.

Die Fährlinie F2 ist dabei ein wesentlicher Baustein als ÖV-Verbindung und Teil der Radverkehrsverbindung und entlastet mit über 3.000 Fahrgästen / Werktag maßgeblich das Straßennetz. Die

Fährlinie F1 spielt aufgrund der Bedienzeiten und des dünneren Takts mit dem vorgesehenen Fahrplankonzept quantitativ eine deutlich geringere Rolle.

Die Maßnahmen tragen zur Entlastung des Straßennetzes bei und helfen, den notwendigen Straßenverkehr, insbesondere den Wirtschaftsverkehr, flüssiger zu machen. Der Rückgang des Kfz-Verkehrs trägt maßgeblich dazu bei, den Verkehr in den Hauptverkehrszeiten flüssig zu halten, da das Straßennetz heute teilweise seine Kapazitätsgrenzen überschreitet und durch einen Rückgang um rd. 10% Staus maßgeblich reduziert werden können.

Mit dem Verkehrsmodell konnten nur einige der vielen Handlungsfelder des Verkehrsmodells – insbesondere im Bereich ÖPNV und Radverkehr - quantitativ bewertet werden. Die Wirkungen anderer Handlungsfelder zählen insbesondere auf die gegenseitige Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und die Verkehrswende ein.



4 Umsetzungsplanung

Für die Maßnahmen wurde im Einklang mit Zielsetzungen des Ostuferverkehrskonzeptes eine Umsetzungsplanung erarbeitet. Dabei wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

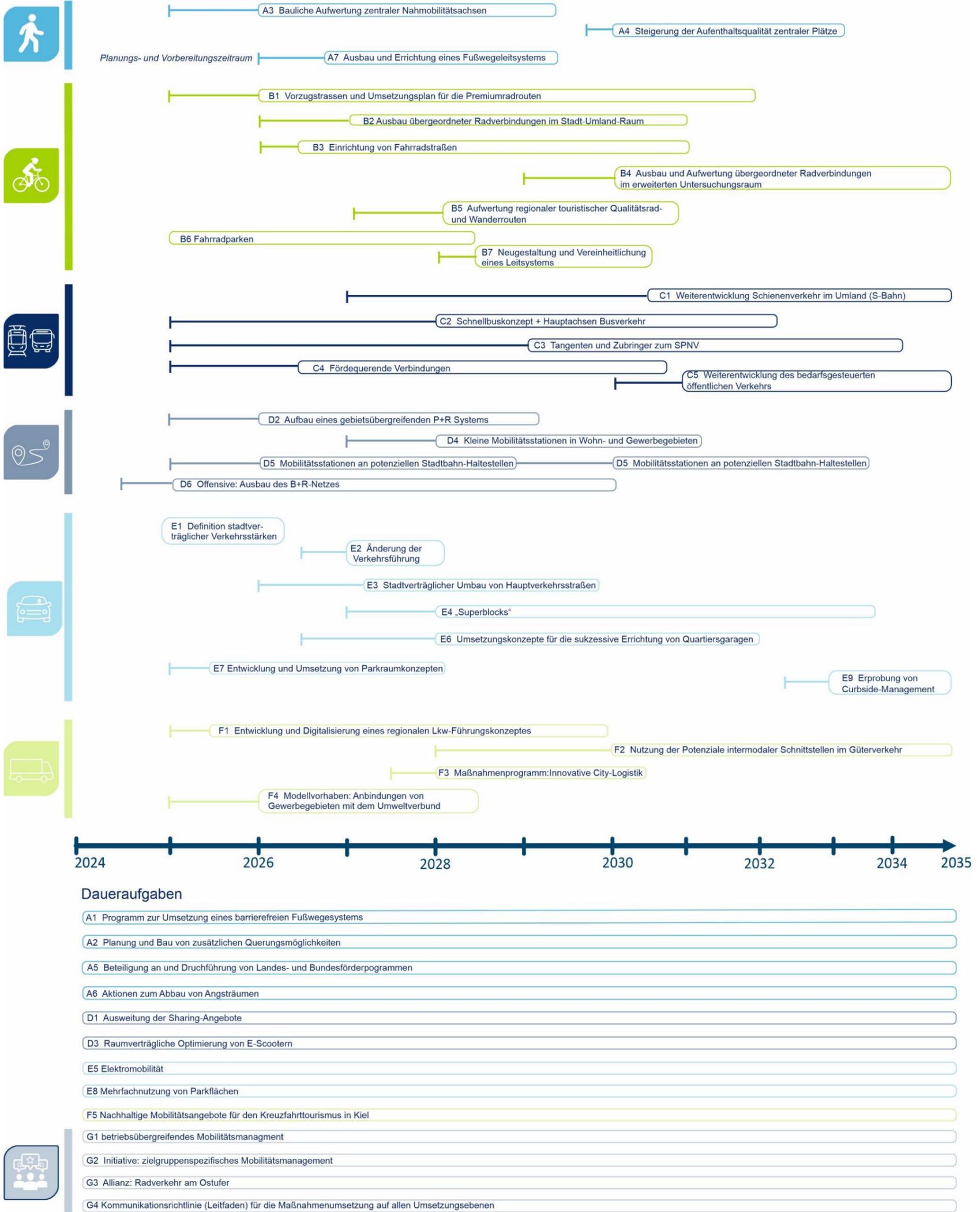
- Die zeitliche Reihung der im integrierten Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen,
- die Definition und Gegenüberstellung von Prioritäten der einzelnen Maßnahmen,
- Planungsvorläufe und zeitlichen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Maßnahmen sowie
- die aktuelle Förderkulisse.

Die folgenden Abbildungen zeigen eine Übersicht über alle Maßnahmen mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung pro Handlungsfeld (vgl. Abbildung 18). Diese zeigt jeweils den Maßnahmenbeginn (inkl. Vorbereitungs- und Planungsvorlauf) und das Maßnahmenende und gibt Aufschluss über die Art der Maßnahme. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung und andererseits die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Beim Zeithorizont ist dabei je nach Maßnahme zwischen einer bis spätestens 2035 abgeschlossenen Umsetzung sowie einer aus der Maßnahme resultierenden Daueraufgabe mit jährlichen Handlungserfordernissen zu unterscheiden.

Einige Maßnahmen erfordern zudem – je nach Intensität und finanzieller Wirkung – einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Notwendige Rahmenbedingungen für die Umsetzung einer Maßnahme sind teilweise nicht gegeben, andere Maßnahmen müssen mit überregionalen Akteuren abgestimmt werden (z. B. überregionale Radverkehrsrouten). Viele Maßnahmen, bspw. im Bereich Intermodalität (vgl. Kapitel 3.2) sind zusätzlich stark an die laufenden Planungen für die Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel gebunden.

Es ist stets zu beachten, dass das Handlungskonzept nicht als starres Werk aufgefasst werden darf, das stur abgearbeitet werden muss. Vielmehr ist der Maßnahmenkatalog flexibel anzuwenden und stetig zu aktualisieren, um auf ggf. unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können (z.B. Fachkräftemangel, neue Fördermöglichkeiten). Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation (siehe Kap. 5) sollten aufgegriffen und neue Projekt- und Umsetzungsansätze (z. B. aus Anregungen aus Wissenschaft, Bürgerschaft und Politik) in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und das Konzept so stetig und adäquat angepasst werden. Dabei können bisher enthaltene Maßnahmen in ihrer Detailplanung verändert, verworfen oder um neue Dinge ergänzt werden. Doch bei aller Flexibilität des Konzeptes: die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung orientieren. Die Ausrichtung der Gesamtkonzeption ist keinesfalls einer wahllosen Zusammenstellung gleichzusetzen. Alle enthaltenen Puzzleteile greifen ineinander, gestützt vom Rahmen der Zielsetzung.

Abbildung 18: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

4.1 Unterstützende Maßnahmenfinanzierung durch Förderprogramme

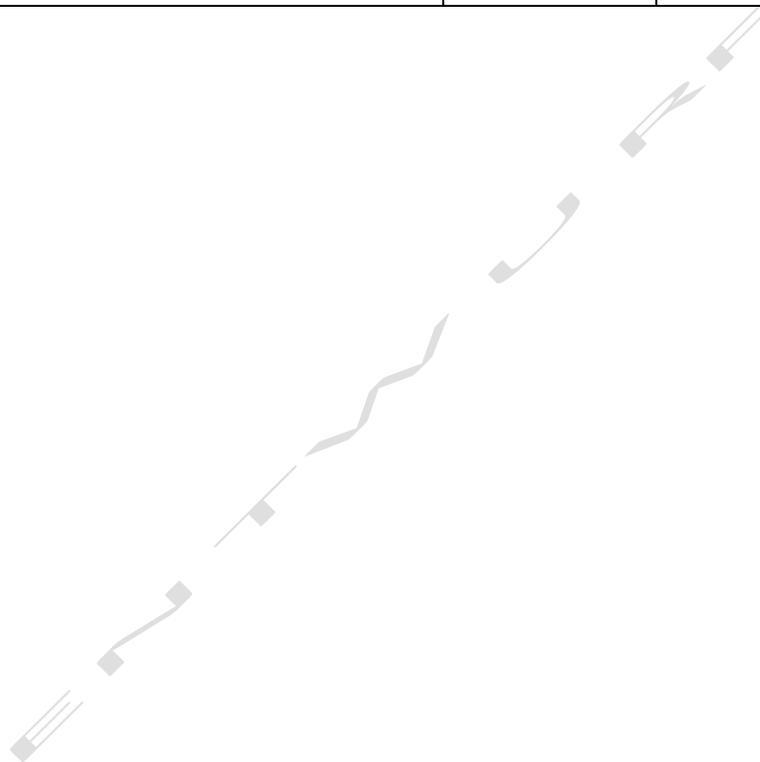
Die für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Mittel setzen sich nicht nur aus den Mitteln der Landeshauptstadt Kiel, den Gemeinden und dem Kreis Plön, sondern auch aus den Fördertöpfen bzw. Zuweisungen von Seiten des Bundes und Landes Schleswig-Holstein zusammen. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmenbereiche, die das integrierte Handlungskonzept betreffen, in der Zuständigkeit bzw. Baulast Dritter (Land, Bund, Umlandgemeinden, Nachbarkreise, Deutsche Bahn, ...). Durch die in Tabelle 1 genannten Förderprogramme besteht bei einzelnen Maßnahmen die Möglichkeit finanzielle Unterstützung zu erhalten. Wobei bei Maßnahmen, die eine dauerhafte Finanzierung benötigen (insbesondere C1-5) die Umsetzung nach dem Ende möglicher Förderzeiträume gewährleistet sein muss.

Auch wenn im Rahmen aktueller Förderprogramme (z. B. Klimaschutzprogramme der EU oder der Bundesregierung) die Mittelbereitstellung für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich erhöht wird, ist die Fördermittelbereitstellung, angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage, über die nächsten 15 Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Selbiges gilt für die Haushaltslage der Landeshauptstadt Kiel und der Gemeinden im Kreis Plön. Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes unterliegt somit einer gewissen Elastizität.

Tabelle 1: Auswahl möglicher Förderprogramme mit Maßnahmenzuordnung

Förderprogramm	Aktuelle / Letzte Antragsfrist	Maßnahmen
Förderung des Fußverkehrs des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM)		A2, A3, A6, A7, D4, D5
Landesprogramm Wirtschaft 2021-2027 - Nachhaltige Stadtentwicklung und nachhaltige städtische Mobilität (IB.SH)	30.11.2023	A1, A4, C1-5, D4, D5
Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BALM)		B1, B2, B3, B4, B5, B6
Ab aufs Rad (MWVATT SH)	31.12.2026	B1, B5, B7
Radschnellwege (BMDV)	2030	B1
GVFG-SH		B1
IKK – Nachhaltige Mobilität		A1, A3, B1-B6, C1-5, G1
Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein (MVATT SH)		D1, E2-4
Förderrichtlinie innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (BMDV)	31.12.2026	
Förderrichtlinie Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) (BMUV)	31.12.2027	

Anschlussförderrichtlinie (Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs) (BMDV)	31.12.2025	F2, F4
E-Lastenfahrrad-Richtlinie (BAFA)	29.02.2024	F3, G1
Klimaschutzinitiative - Klimaschutz durch Radverkehr (BMUV)	15.11.2024	
Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMDV)	Projekte mit Laufzeit bis zum 30.06.2026	E9
Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMDV)		G1
B+R: Förderung für Kommunen (NAH.SH)	31.12.2023	D6



5 Evaluationskonzept

Für einen langfristigen Erfolg der Maßnahmen ist eine kontinuierliche Evaluation von besonderer Relevanz. Ziel einer Evaluation ist, Vermutungen durch Daten zu ersetzen. Daraus lassen sich Erkenntnisse über Erfolge, Misserfolge und Kontrolle ableiten. Sichtbar wird, welches Vorgehen seine Wirkung erzielt, welches nicht. Daraus kann ggf. im Rahmen der Projektumsetzung für die Zukunft gelernt werden.

Mit Hilfe eines Evaluationskonzeptes kann die Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes regelmäßig, systematisch und mit einem angemessenen Aufwand daraufhin geprüft werden, ob die gesteckten Handlungsziele erreicht werden. Gleiches gilt mit kurzfristiger Perspektive für die einzelnen Sofortprojekte, um hier bereits kurzfristig Handlungserfolge oder Stellschrauben für die Optimierung der in der Umsetzung zu identifizieren. Die Sofortprojekte bedienen unterschiedlichen Handlungsfelder oder tlw. mehrere gleichzeitig, sodass aus den beispielhaft vorgeschlagenen Indikatoren und Erhebungsmethoden für das gesamte Ostuferverkehrskonzept (siehe Anlage C) einzelne Vorschläge für die jeweiligen Sofortprojekte angewendet werden können.

Das Ostuferverkehrskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gerade die in den kommenden Jahren folgenden Entwicklungen zur Planung der Stadtbahn bedingen eine kontinuierliche Anpassung der im Ostuferverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger*innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßig Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und potenziell erforderlichen Anpassungen. Für das Ostuferverkehrskonzept wird folgende Struktur für die Evaluierung empfohlen:

- Umsetzungsanalysen und -bericht: alle zwei Jahre
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle fünf Jahre
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre

Darüber hinaus besteht mit dem aktualisierten und an die KielRegion übergebenen Verkehrsmodell ein Instrument, welches sich für die fortlaufende Evaluation von Maßnahmen eignet. Dieses sollte während des Umsetzungsprozesses des Ostuferverkehrskonzeptes sukzessive mit Daten aktualisiert werden, insbesondere mit den 2023 in der KielRegion erhobenen Daten mittels des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2023).

Die Federführung in Bezug auf Evaluation und Controlling ist bei dem regionalen Mobilitätsmanagement der KielRegion anzusiedeln, welches den Prozess des Ostuferverkehrskonzeptes von Beginn an begleitete. Darüber hinaus sind weitere Akteure mit einzubeziehen, welche tlw. über die entsprechende Datengrundlage verfügen oder zuständig für die jeweilige Umsetzung sind (z.B. Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Gemeinden, Verkehrsunternehmen).

Die hier vorliegende Struktur und Konzeption für die Evaluation ist ein erster Aufschlag und als Empfehlung zu verstehen. Mit dem Abschluss des Ostuferverkehrskonzeptes ist die finale Entwicklung eines Evaluationskonzeptes für das spätere Controlling eine erste Aufgabe. Die für das Ostuferverkehrskonzept zusammengestellte Steuerungsgruppe ist das geeignete Gremium, um diese Aufgabe zu übernehmen. Dementsprechend werden die wesentlichen Bausteine (Umsetzungs-, und Zielerreichungsanalyse sowie Evaluationsbericht) nachfolgend beschrieben, auf eine abschließende Auflistung von Indikatoren wird an dieser Stelle verzichtet. Beispielhafte Indikatoren können dem Anhang F entnommen werden und als Input für die spätere Konzeption der

Evaluation gesehen werden. Die prozessbegleitend durchgeführten Sofortprojekte sollen zeitnah gemäß den hier folgenden Empfehlungen evaluiert werden. Die Evaluation der Sofortprojekte kann dazu beitragen, das hier dargestellte Evaluationskonzept weiter zu schärfen.

5.1 Umsetzungsanalyse und -bericht

In der Umsetzungsanalyse wird ausgewertet, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung oder einer anderen Phase befinden. Vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Es ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden sollten.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen etwa alle zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht an Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In der Maßnahmentabelle, die alle Handlungsfelder des Verkehrskonzeptes enthält, wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt:

- Grün: Maßnahmen bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahmen in Umsetzung oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahmen noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahme wird nicht weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufungen sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse können für alle Handlungsfelder spezifische Indikatoren entwickelt werden, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. In Anlage C sind für einige Maßnahmen beispielhafte Indikatoren dargestellt. Der dort enthaltene Turnus zur Indikatorenmessung ist als Vorschlag zu verstehen und muss nicht synchron mit der Häufigkeit der Umsetzungsberichte erfolgen.

5.2 Zielerreichungsanalyse

Bei der empfohlenen Zielerreichungsanalyse wird die Wirkung des Konzeptes gemessen. Sie baut auf den Handlungszielen auf und basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätshebungen in Form von Haushaltsbefragungen
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger
- Auswertung von Statistiken und Messungen

Es beinhaltet je Zielfeld einzelne Indikatoren, anhand derer Maßnahmen und Erfolge der Zielerreichung bemessen werden können. Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5 Jahren empfohlen. Eine beispielhafte Darstellung von Indikatoren zu ausgewählten Handlungszielen inkl. Erhebungsmethodik ist der Anlage C zu entnehmen.

5.3 Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines Evaluationsberichts sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht soll Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld (bspw. „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder „wird nicht weiterverfolgt“)
- **Umsetzungsanalyse:** Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmenfelder und Indikatoren und qualitativer Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Ostuferverkehrskonzept empfohlenen planerischen Konzepten
- **Beschlussstände:** Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Ostuferverkehrskonzeptes in den kommunalen Beschlüssen (konform / nicht konform / dient der Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes)
- **Akteursabfrage:** Berücksichtigung aller verantwortlichen Akteure der Maßnahmenumsetzung (z.B. Planung, Steuerung, Umsetzung) für die Evaluierung.
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität.
- **Rahmenbedingungen des Ostuferverkehrskonzeptes:** Zur Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes wurden in den einzelnen Maßnahmen Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kooperation mit Stakeholdern formuliert. Das Wirken dieser Methoden sollte an dieser Stelle begutachtet werden.
- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Ostuferverkehrskonzeptes sowie zur Fortführung / Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

Es wird empfohlen den ersten Evaluationsbericht des Ostuferverkehrskonzeptes in 4-5 Jahren vorzulegen. Aufgrund des Bearbeitungsaufwands sollte eine Evaluation danach ca. alle weitere 4-5 Jahre stattfinden, wobei ggf. auf Datenverfügbarkeit, Erhebungszeitpunkte von Daten (z. B. eine neue Haushaltsbefragung) oder die Umsetzung von Maßnahmen Rücksicht genommen werden sollte.

6 Fazit und Ausblick

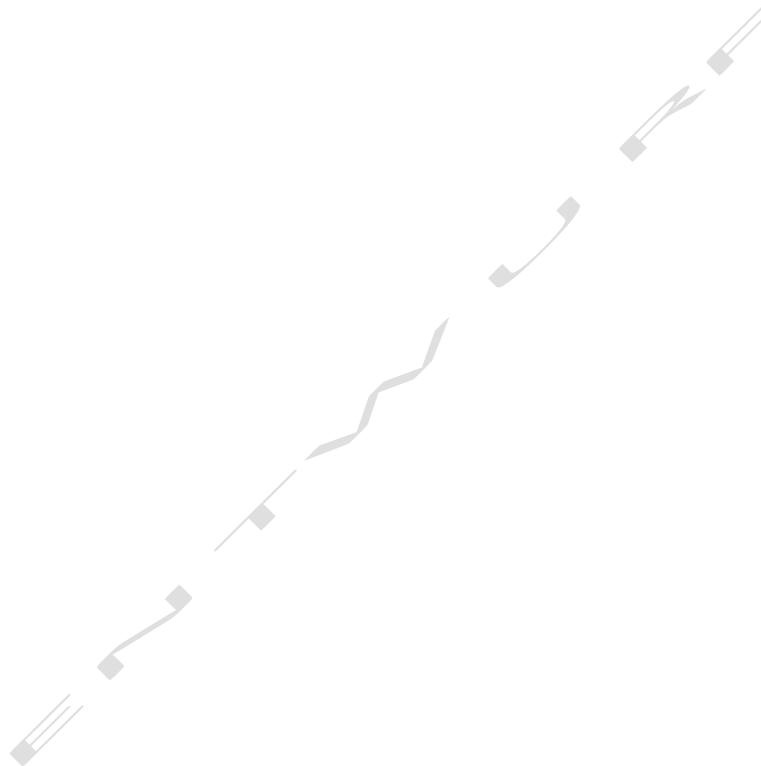
Mit dem Ostuferverkehrskonzept liegt eine umfangreiche interkommunale Mobilitätsstrategie für die kommenden 15 Jahre vor. Es baut im Wesentlichen auf dem Masterplan Mobilität und dessen Zielkonzept auf, konkretisiert dieses räumlich sowie inhaltlich und forciert somit einen detaillierteren Betrachtungswinkel für das Ostufer der Landeshauptstadt Kiel, die räumlich beteiligten Ämter und Gemeinden des Kreises Plön sowie für den Kreis Plön. Aufbauend auf einer breiten Vielfalt von Beteiligungselementen wurde im Rahmen des Erarbeitungsprozesses die Bedeutung der Partizipation der Öffentlichkeit, von Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen sowie der Vertretungen aus Politik und Verwaltung nochmals herausgestellt. Neben dem reinen diskursiven Austausch setzt das Ostuferverkehrskonzept die durch die KielRegion erfolgreich initiierte regionale Kooperation fort und stärkt sowie fördert diesen Ansatz in der Formulierung der einzelnen Maßnahmen. Die formulierten Handlungsziele verdeutlichen die Relevanz der regionalen und interkommunalen Zusammenarbeit. Die gesetzten Ziele sind auf eine einzelne Gebietskörperschaft anwendbar und durch diese zu erfüllen. Darüber hinaus sind die Ursachen der identifizierten Handlungsbedarfe vielfältig, wirken grenzüberschreitend und werden durch gemeinsame Umsetzungen gelöst.

Übergeordnete strukturelle Maßnahmen wurden während des Erstellungsprozess berücksichtigt, in der Betrachtungstiefe aber nicht detailliert (weiter) geprüft. Hierzu gehören die Stadtbahn, die große Schwentinebrücke und die Maßnahmen aus der Bundesverkehrswegeplanung (Ostufereutlastungsstraße und die Südspange). Die Zeithorizonte dieser Planungen übersteigen die Perspektive des Umsetzungszeitraumes des Ostuferverkehrskonzeptes. Gleichwohl wurden diese Vorhaben insofern mitgedacht, als dass die Maßnahmen des Handlungskonzeptes in ihren Umsetzungsschritten und Zielsetzungen den Kontext der übergeordneten Maßnahmen aufgreifen, teilweise vorbereitende Planungsschritte formulieren und – bspw. in Bezug zu den Stadtbahnplanungen – im Grundsatz unterstützend wirken.

Mit den Sofortprojekten beweist das Ostuferverkehrskonzept eine unmittelbare und initiatorische Wirkung. Individuell zusammengestellte Arbeitsgruppen diskutierten und bearbeiten ein konkretes Thema, welches sich direkt oder indirekt im Handlungskonzept wiederfindet und geradewegs nach bzw. mit Abschluss des Verkehrskonzeptes in die Umsetzung respektive Weiterentwicklung gehen kann. Diese direkte Wirkung und Prozessfortsetzung ermöglichen die Chance möglichst kurzfristig erste Erfolge zu erzielen. Nichtsdestotrotz hängt der Fortschritt des Ostuferverkehrskonzeptes auch von externen und teilweise schwer beeinflussbaren Rahmenbedingungen ab. Der bestehende Mangel an Fachkräften und finanziellen Mitteln sollen die Umsetzung der 43 Maßnahmen nicht hemmen. Denn das Ostuferverkehrskonzept kann jetzt die Weichen zugunsten einer bedarfsorientierten Mobilität im Sinne der Verkehrswende stellen. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen satteln tlw. auf bestehende Aktivitäten auf, wodurch das Ostuferverkehrskonzept in die Umsetzung gebracht werden kann und für eine Mobilität steht, die Menschen vor Luft- und Lärmemissionen schützt sowie gleichzeitig die Erreichbarkeit und die wirtschaftlichen Wechselwirkungen (v.a. Pendel- und Güterverkehre) in der Region sicherstellt. Hierbei gilt es eine progressive Haltung zu wahren, um die Region als attraktiven Arbeits- und Lebensstandort zu erhalten sowie weiterzuentwickeln und somit im Zuge des eigenen Einflussbereiches die bestehenden Rahmenbedingungen positiv und zukunftsgerichtet zu verändern.

Besonders wichtig erscheint auch die Evaluation des Konzeptes zur Überprüfung der im Gutachten dargestellten verkehrlichen Wirkungen und eine Fortschreibung des Masterplan Mobilität für die KielRegion insgesamt, um über den Zeitraum ab 2035 verkehrliche Fragen beantworten zu können. So können innovative und passende Lösungen für zukünftige Fragestellungen gefunden werden, welche kommende (technische) Trends und Entwicklungen ebenso berücksichtigen, wie die Weiterentwicklungen des übergeordneten Straßennetzes in der Region.

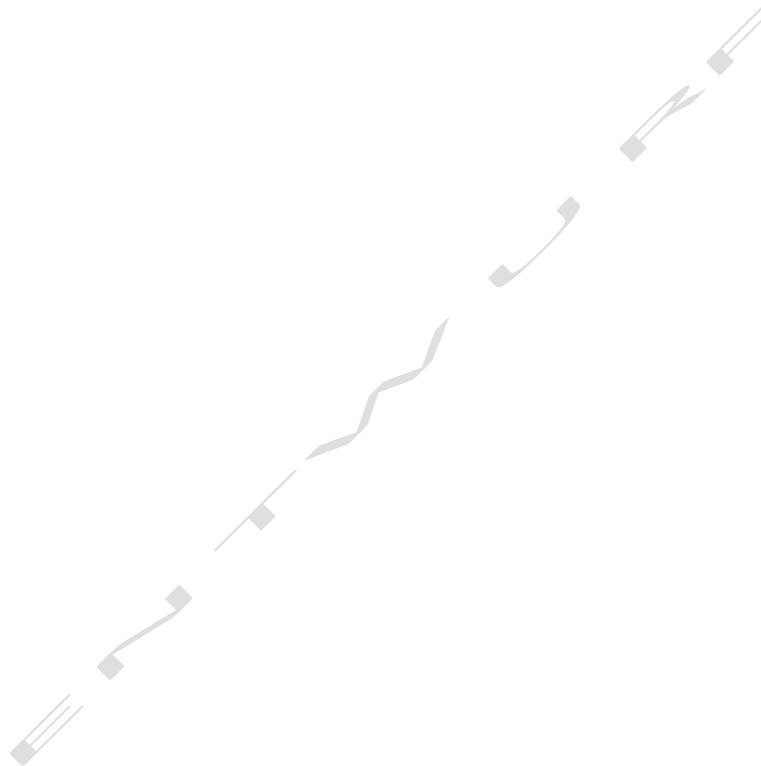
Das Ostuferverkehrskonzept kann jetzt – unabhängig möglicher ressourcenbedingter Einschränkungen oder übergeordneter Vorhaben und Entscheidungen auf Bundesebene – einen Teil hierzu beitragen und die entsprechenden Voraussetzungen schaffen.



Literatur- und Quellenverzeichnis

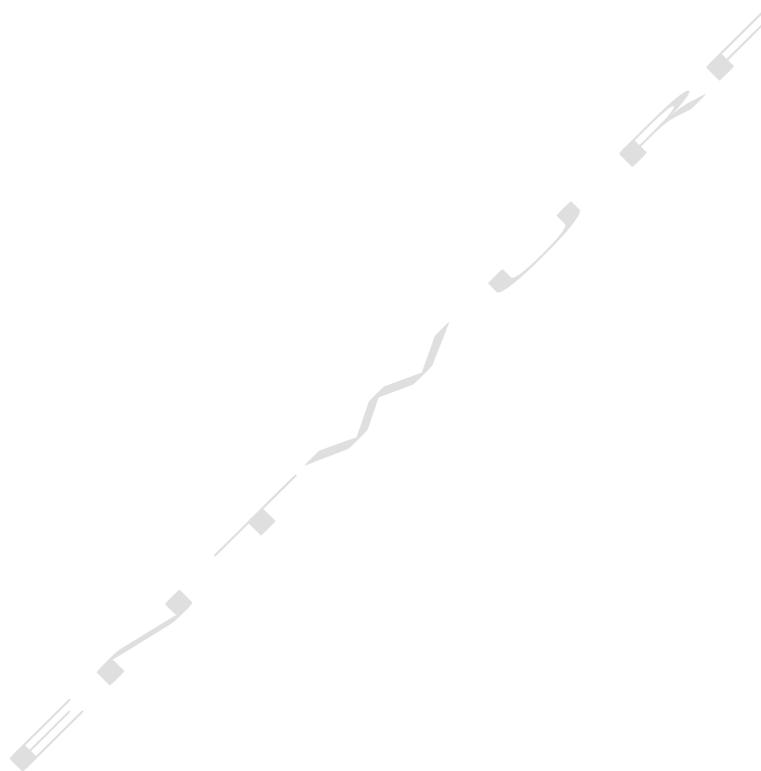
- ADFC o. D. Fahrradklimatest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick. <https://fahrad-klima-test.adfc.de/ergebnisse> (Abrufdatum: 13.02.2024)
- FGSV 2012 Empfehlungen für Verkehrserhebungen.
- FGSV 2020 Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. BBSV 2020. https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/005_1.v.pdf
- FGSV 2022 E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf>
- KielRegion 2017 Masterplan Mobilität KielRegion. Endbericht. https://www.alr-sh.de/fileadmin/download/Downloads/1701011_MASTERPLAN_MOBILITAET_KielRegion_FINAL.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2017 Masterplan 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt Kiel. Endbericht. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/klimaschutz/dokumente_masterplan/Endbericht_Masterplan_100_Prozent_Klimaschutz_Kiel.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2019 Standards für Fußwege und Kinderwege. https://kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/dokumente_fusswegeachse_und_kinderwege/TiefbauStandardsFusswege_1-net_.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2021 KIEL – Klimaneutral bis 2035?! Positionspapier. https://www.kiel.de/de/politik_verwaltung/ratsversammlung/infosystem/vo020?1--anlagenHeaderPanel-attachmentsList-0-attachment-link&VOLFDNR=25440&refresh=false
- Landeshauptstadt Kiel 2022 Leitlinie für Kinder- und Jugendbeteiligung. https://www.kiel.de/de/gesundheit_soziales/jugendliche/kinder_und_jugendbuero/dokumente_leitlinie/Leitlinie_KJB_final.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2022 6. Regionaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel 2023-2027. Beschlussfassung (Stand: 28.09.2022). https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/nahverkehrsplanung_rnvp/sechster_rnvp/2022-09-30-AdV-6_RNVP_Textteil.pdf.
- Landeshauptstadt Kiel 2022 Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/dokumente_kiel_bewegt_sich/kiel_oepnv_system_trassenstudie_broschuere.pdf.
- Landeshauptstadt Kiel o. D. Mobilitätsverhalten in Kiel. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/umfrage_mobilitaetsverhalten.php (Abrufdatum: 13.02.2024).
- Landeshauptstadt Kiel o. D. Aktive Mobilität in städtischen Quartieren. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/aktive_mobilitaet.php (Abrufdatum: 13.02.2024).

- Landeshauptstadt Kiel o. D. Fußwegeachsen- & Kinderwegekonzept. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php (Abrufdatum: 13.02.2024)
- Kreis Plön 2018 Fortschreibung des 3. RNVP des Kreises Plön (2018 bis 2022). https://www.kreis-ploen.de/media/custom/2158_2834_1.PDF?1543929364. (Abrufdatum 13.02.2024)



Anlagen

- Anlage A** **Maßnahmensteckbriefe**
- Anlage B** **Maßnahmenübersicht und Priorisierungstabelle**
- Anlage C** **Grundlagendokumente**
 - Sofortprojekte**
 - Ergänzende Zielformulierungen und Synthese**
 - Annahmen Verkehrsmodell**
 - Indikatoren Evaluation**





Endbericht

Anlage A

Maßnahmensteckbriefe



KielRegion GmbH
Alter Markt 9
24103 Kiel

Kiel, im Juni 2024

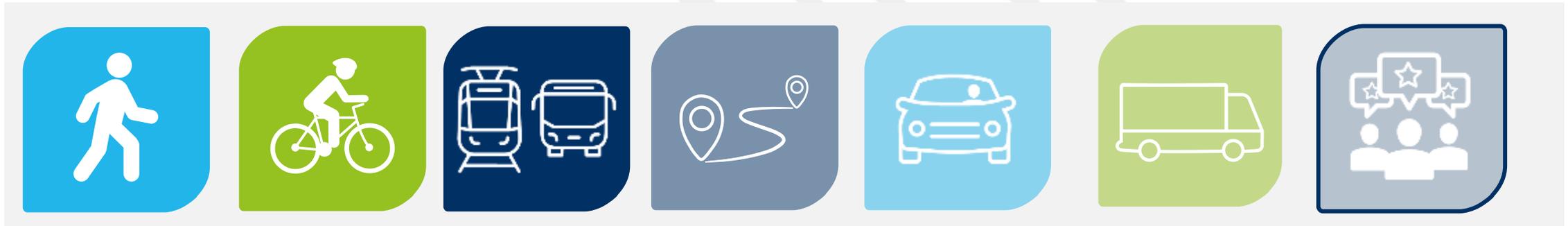
www.planersocietaet.de

Handlungsfelder

Radverkehr

Inter- und
Multimodalität

Wirtschaftsverkehr



Fußverkehr

ÖPNV/SPNV

Kfz-Verkehr

Mobilitätsmanagement



A Fußverkehr



C ÖPNV/SPNV



E Kfz-Verkehr



G Mobilitätsmanagement



B Radverkehr



D Intermodalität



F Wirtschaftsverkehr

Glossar

Abkürzungsverzeichnis

ALFA	Anruf-Linien-Fahrten
BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität
BBSV	Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
B+R	Bike and Ride
Drs.	Drucksache
DTVw	durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahresmittel an Werktagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
GVZ	Güterverkehrszentrum
HWK	Handwerkskammer
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
IB.SH	Investitionsbank Schleswig-Holstein
IHK	Industrie- und Handelskammer
KEP	Kurrier-, Express- und Paketdienstleister
KV	Kombinierter Verkehr
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LRVN	Landesweites Radverkehrsnetz
MIV	motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSK	Ostseeküstenradweg
P+R	Park and Ride
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH
SPNV	Schienenpersonenverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

Erklärung Fachbegriffe

- **Curbside-Management:** Curbside-Management, auch smartes Flächemanagement genannt, bezieht sich auf die Flächen an der Seite des Straßenraums (bspw. Bordsteinkante) und strebt eine flexible Nutzung dieser Räume an mit möglicher Unterstützung durch digitale Anwendungen.
- **Innenentwicklung:** Begriff der Raumplanung, wobei innerörtliche, bereits erschlossene Flächenpotenziale verdichtet genutzt werden sollen, um die Ausweitung des Flächenanspruchs am Stadtrand/Außenbereich zu reduzieren.
- **Intermodalität:** Intermodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges.
- **Leuchtturmprojekt:** Ein Leuchtturmprojekt bezeichnet Projekte, die durch ihren neuartigen Ansatz eine wegweisende Wirkung für darauffolgende Projekte darstellen kann.
- **Letzte Meile:** Als „letzte Meile“ wird im hiesigen Zusammenhang die Distanz zwischen dem Zielort und dem nächsten Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr definiert.
- **Mobilitätsmanagement:** Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr mit dem Ziel einer umweltverträglichen Gestaltung.
- **Multimodalität:** Multimodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Zeitraumes über mehrere Wege hinweg (bspw. innerhalb einer Woche).
- **Nahmobilitätsachse:** Eine Nahmobilitätsachse verbindet zentrale Orte eines bestimmten Gebietes miteinander.
- **Nahversorgungszentrum:** Zentrum zur Versorgung mit Waren und Dienstleistungen im engen Umfeld der Bevölkerung.
- **Nutzungsdichte:** Nutzungsdichte beschreibt das Verhältnis von Einwohner:innen zu der Anzahl der Beschäftigten oder dem Anteil der gewerblichen Nutzung in einem bestimmten Gebiet.
- **Nutzungsmischung:** Nutzungsmischung bezeichnet Quartiere, wo innerhalb eines Grundstücks verschiedenen Nutzungen vorhanden sind (bspw. Gewerbe- und Wohnnutzung)
- **Parkdruck:** Parkdruck wird anhand der Auslastung von Parkplätzen innerhalb eines Bereiches definiert. Laut Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. [1] unterscheidet die Skala von „kein Parkdruck“ (Auslastung < 60 %) bis zu „hoher Parkdruck“ (Auslastung > 90 %).
- **Radverkehr mit System:** Radverkehrsförderung in den Bausteinen Infrastruktur, Service und Kommunikation
- **Screenlines:** Eine Screenline umfasst eine Menge von Strecken, die durch eine Polygonlinie definiert werden. Die Verkehrsbelastungen aller Strecken einer Screenline werden zu einer Screenline-Belastung aufsummiert.
- **Superblock:** Ein Superblock bezeichnet einen Straßenblock, wo durch eine Anpassung der Verkehrsführung und eine Umwidmung von Fläche Durchgangsverkehre konsequent unterbunden werden und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden.
- **Wirtschaftsverkehr:** Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßige oder entgeltliche Transport von Gütern so-wie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden [2].

Handlungsfeld A: Fußverkehr



Übersicht Maßnahmen

Maßnahme	Priorität
A1 Programm zur Umsetzung eines barrierefreien Fußwegesystems	★
A2 Planung und Bau von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten	★★★
A3 Bauliche Aufwertung zentraler Nahmobilitätsachsen	★★
A3/a Achse Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum	★★★
A3/b Achse Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf	★★
A3/c Achse Gaarden Zentrum - Elmschenhagen	★
A3/d Achse Elmschenhagen - Wellsee	★
A4 Partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	★
A5 Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen	★★★
A6 Aktionen zum Abbau von Angsträumen	★
A7 Entwicklung und sukzessive Einrichtung eines gebietsübergreifenden Fußwegeleitsystems	★★

A1 Programm zur Umsetzung eines barrierefreien Fußwegesystems



Beschreibung

In der Landeshauptstadt Kiel soll das bestehende Programm Fußverkehr (Drs. 0325/2020) laufend geprüft und forciert umgesetzt werden (vgl. auch Maßnahme A1.2 Masterplan Mobilität). Für die Gemeinden im Kreis Plön soll ein Programm zur flächendeckenden Umsetzung von Barrierefreiheit unter Berücksichtigung von Fördermitteln erarbeitet und umgesetzt werden (vgl. auch Maßnahme A1.2 Masterplan Mobilität).

Für das Kieler Ostufer gilt es, die bestehenden Grundlagen (Standards für Fußwege und Kinderwege, Fußwegeachsen und Kinderwegekonzepten (Drs. 0424/2015)) in den kommenden Jahren forciert umzusetzen, um so ein durchgängiges barrierefreies Allzeit- und Kinderwegenetz sicherzustellen. Dazu zählt auch das bereits bestehende Programm Fußverkehr. Dieses soll laufend aktualisiert werden, um so den aktuellen Entwicklungen (z. B. Stadtbahn-Planung (Drs. 0786/2022)) und heutigen Ansprüchen gerecht zu werden. Zudem würde die, im November 2023 vom Bundesrat verweigerte, StVO-Novelle einen erweiterten Handlungsspielraum für den Bereich Fußverkehr ermöglichen (z. B. vereinfachte Einrichtung von Fußgänger:innenüberwegen). Eine finale Entscheidung hierzu gilt es abzuwarten.

Für die Gemeinden des Kreises Plön gilt es, ein gezieltes Programm für den barrierefreien Fußverkehr inkl. festem Budget aufzubauen. Hierfür können die Kieler Standards als Beispiel herangezogen werden.

Handlungsschritte

- Erarbeitung eines Programms zur Gewährleistung von möglichst barrierefreien öffentlichen Räumen: Hierfür Erarbeitung einer Finanzierungsstruktur unter Berücksichtigung der Verantwortlichkeiten der Akteure für barrierefreie Umbauten durch die Baulastträger im Kreis Plön unter Berücksichtigung von Fördermitteln
- Dafür: Bestandserfassung und Erstellung eines Prioritätenkatalogs verbesserungswürdiger Straßen, Plätze, Wege sowie Zu- und Abwege von Haltestellen nach DIN 18040-3
- Abstimmung mit Institutionen mit hohem Fußverkehrsaufkommen
- Laufende Überprüfung des Programms Fußverkehr sowie der Standards für Fußwege und Kinderwege der Stadt Kiel unter Berücksichtigung neuer Ansprüche (z. B. Stadtbahn, StVO-Novelle) sowie forcierte Umsetzung für das Kieler Ostufer
- Berücksichtigung der Standards für Fuß- und Kinderwege bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen (Stadt Kiel und Kreis Plön)
- Reduzierung von Konflikten auf den Fußwegen in der Stadt Kiel und im Kreis Plön (z. B. durch Einrichtung alternativer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Fahrbahnrand oder auf Parkplätzen etc.)
- Sammlung und regelmäßige Aktualisierung von Daten zum Ausbaustand von u. a. Kreuzungen und Querungen, Haltestellen, Parkplätzen für Schwerbehinderte sowie Bereitstellung dieser Informationen über das Masterportal der KielRegion in Form eines barrierefreien Stadtplans

Bezug zu anderen Maßnahmen

A2	Bau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
A3	Bauliche Aufwertung Nahmobilitätsachsen
A6	Aktionen zum Abbau von Angsträumen
A7	Entwicklung und Einrichtung Fußwegeleitsystem

Beispielhafte Verortung

- Kieler Ostufer
- Gemeinden im Kreis Plön

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 je Standort
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A2
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, Baulastträger, ausgewählte Institutionen
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Fußgängerüberweg mit taktilen Leitsystem in Neumünster Projekt: Barrierefreier Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf

A2 Planung und Bau von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten



Beschreibung

Es sollen zusätzliche Querungsmöglichkeiten, etwa entlang der Hauptverkehrsstraßen und in den Stadtteilzentren, geplant und entsprechende Fußverkehrsanlagen gebaut werden, um ein durchgängiges Fußwegenetz zu etablieren.

Am Kieler Ostufer sind bereits viele Querungsmöglichkeiten, auch an Bahntrassen und Hauptverkehrsstraßen, vorhanden. Es wurden allerdings Bereiche identifiziert, in denen aufgrund von sehr wenigen Querungsmöglichkeiten eine Barrierewirkung entsteht. Dort sind, je nach örtlichen Rahmenbedingungen, die jeweils geeigneten Typologien von Fußverkehrsanlagen zu prüfen und zu bauen. Die Eignung einer Fußverkehrsanlage hängt dabei etwa von dem Typ der räumlichen Barriere, des Fuß- und Kfz-Verkehrsaufkommen sowie der Fahrbahnbreite und Querungs-Distanz zusammen. Neben der fußverkehrlichen Funktion zur erleichterten und sichereren Querung können sie auch zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen (vgl. Tabelle 1).

Aus dem Programm Fußverkehr der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0325/2020) ergeben sich Bedarfe für weitere Querungsmöglichkeiten in den Quartieren. Diese sollten mit Hinblick auf eine Verbesserung der Durchgängigkeit des Fußwegenetzes am Kieler Ostufer prioritär behandelt werden (z. B. Klausdorfer Weg/Hangstraße, Wehdenweg).

Des Weiteren wurden erste Handlungsbedarfe für zusätzliche Querungsmöglichkeiten identifiziert (vgl. Abbildung 1). Es sind die nachfolgenden Maßnahmenempfehlungen zu prüfen und umzusetzen:

- Grenzstraße, zwischen Schwentinestraße und Luisenstraße
Merkmale: einseitig dichte Bebauung und hohe Nutzungsdichte auf nördlicher Seite; Zufahrtsstraße zum Ostuferhafen, Tempo 30; ca. 4.200 Kfz DTVw (durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahresmittel an Werktagen)
Empfehlung: Fußgängerüberweg
- Grenzstraße/Heikendorfer Weg/Mensa
Merkmale: Konfliktpotenzial Wege vom und zum Bus aufgrund mangelnder Sichtachsen und fehlender Querungshilfe
Empfehlung: Prüfung von Alternativen zur Lichtsignalanlage und Fußgängerüberweg

- Bahntrasse in Ost-West-Richtung zwischen Elmschenhagener Allee und Innweg
Merkmale: nördlich: Naherholungsfläche mit anschließend dichter Bebauung; südlich: Einfamilienhaussiedlung
Empfehlung: Prüfung der Umsetzungen einer Unterführung oder Bahnübergangs über die Bahntrasse
- B76, zwischen Wiener Allee und Ellerbeker Weg
Merkmale: nördlich: Zeilenbebauung; südlich: Freizeiteinrichtungen und Einrichtungen verschiedener Nutzungen
Empfehlung: Prüfung der Umsetzungen einer Über- oder Unterführung über die B76

Handlungsschritte

- Verkehrsrechtliche Prüfung der empfohlenen Querungsmöglichkeiten (u.a. Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)
- Prioritäre Umsetzung von Querungsmöglichkeiten aus dem Programm Fußverkehr in den Quartieren am Kieler Ostufer sowie entlang der Nahmobilitätsachsen (siehe Maßnahme A3)
- Erarbeitung eines Maßnahmenprogramms zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von Straßen im Kreis Plön
 - Identifizierung von weiteren Bedarfsstellen und Umsetzung von weiteren Querungsmöglichkeiten, Klärung der Baulast, Detailprüfung der Standorte, Abwägung der in Frage kommenden Optionen, Akquirierung von Fördermitteln

Bezug zu anderen Maßnahmen

- A1** Barrierefreies Fußwegesystem
- A3** Bauliche Aufwertung Nahmobilitätsachsen

Beispielhafte Verortung

- Stadtteilzentren
- Entlang der B76
- Bahntrasse östlich Bhf. Elmschenhagen
- B502
- Gemeinden im Kreis Plön

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 pro Querungsanlage
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A2
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, Baulasträger
Bezug zu Sofortprojekt	S5
Good Practice	Foto: Fußgängerüberweg mit Mittelinsel in Kiel-Gaarden

Abbildung 1: Querungspotenziale entlang der Hauptverkehrsstraßen (Quelle: Planersocietät)

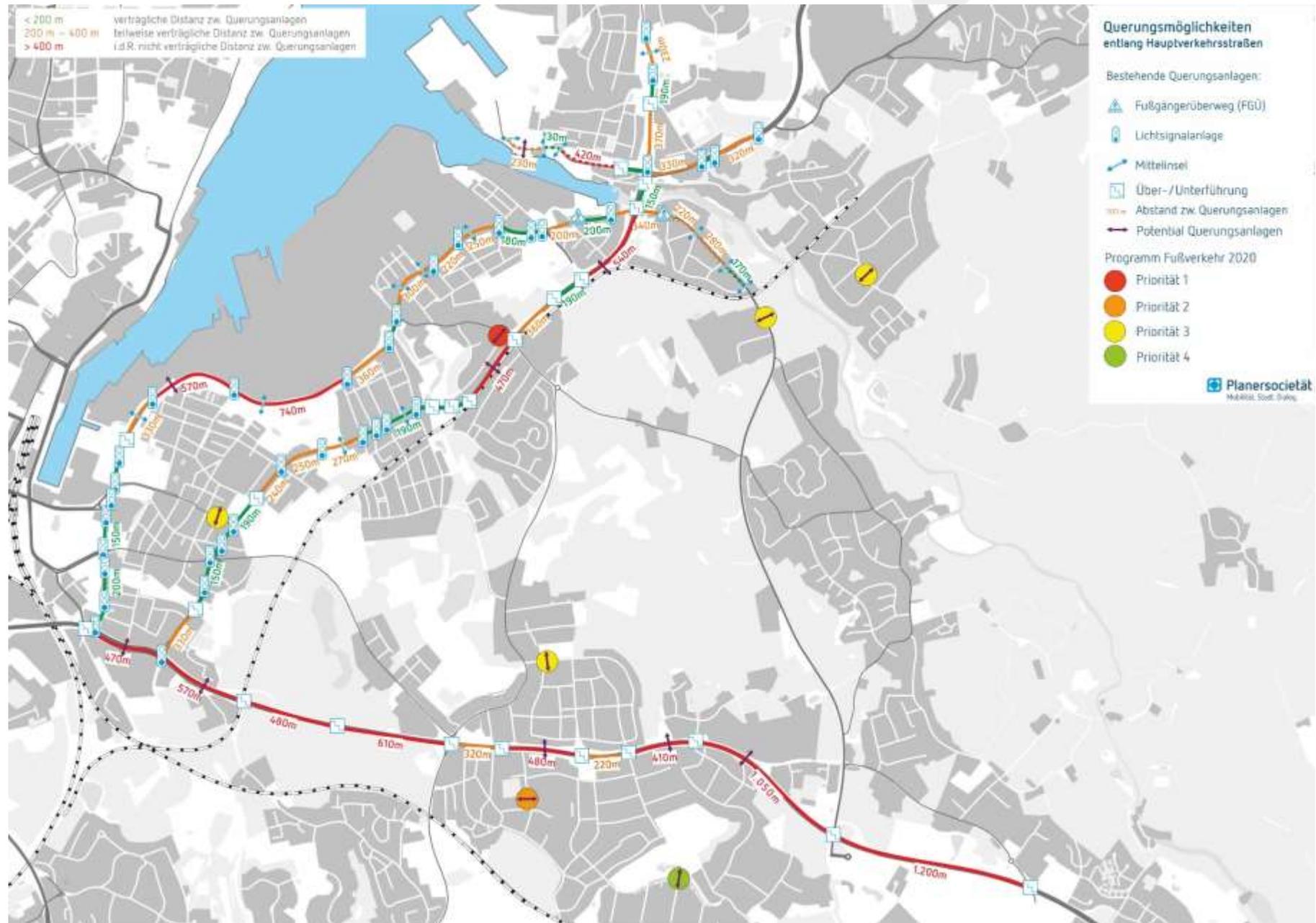


Tabelle 1: Übersicht über Art der Querungen
(Quelle: Planersocietät)



Art der Querung	Beschreibung
Unter-/ Überführung 	Eigenschaft: Räumlich getrennt von anderen Verkehrsarten Geeignet bei: Bahntrassen oder hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem Querungsbedarf
Fußgängerbedarfs-Lichtsignalanlage 	Eigenschaft: Räumlich getrennt von anderen Verkehrsarten Geeignet bei: hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und unregelmäßigem Querungsbedarf
LSA-Kreuzungen 	Eigenschaft: meist zeitlich getrennt von anderen Verkehren, Vorrang des Fußverkehrs, eigene Furtmarkierung Geeignet bei: an allen größeren Knotenpunkten Hinweis: Querungsfurten sind i. d. R. an allen Knotenarmen einzurichten
Fußgängerüberweg 	Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: mittlerer Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem, punktuellen Querungsbedarf Hinweis: zusätzlich zu Beschilderung kann die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr durch Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen und/oder Mittelinseln erhöht werden
Gehwegüberfahrt 	Eigenschaft: Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: Querung von Einmündungen von Nebenstraßen Hinweis: trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei
Mittelstreifen 	Eigenschaft: ohne Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem flächigen Querungsbedarf Hinweis: können die Fahrbahn einengen und so zur Verkehrsberuhigung beitragen, bei entsprechender Gestaltung tragen sie zur Aufwertung des Stadtbildes bei
Mittelinsel 	Eigenschaft: ohne Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: mittlerer bis hoher Kfz-Belastung und -Geschwindigkeit und regelmäßigem punktuellen Querungsbedarf Hinweis: großes Potenzial zur Aufwertung des öffentlichen Raums, siehe auch Ortseingangssituationen
Aufpflasterung 	Eigenschaft: ohne Vorrang für zu Fuß Gehende Geeignet bei: Querungen von Einmündungen von Nebenstraßen, Querungen an Knotenpunkten in Wohnquartieren Hinweis: trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei

A3 Bauliche Aufwertung zentraler Nahmobilitätsachsen



Beschreibung

Zur Förderung eines durchgängigen Wegenetzes zwischen den Stadtteil- und Nachversorgungszentren sollen quartiersübergreifende Wegeachsen zur Stärkung der Nahmobilität am Kieler Ostufer baulich aufgewertet werden. Dabei wird der Fuß- und Radverkehr stark priorisiert, um der Bedeutung einer stadtverträglichen gerecht zu werden.

Im Gegensatz zum Stadtzentrum stehen auf den Nahmobilitätsachsen nicht nur der Aufenthalt und das Verweilen, sondern auch das zügige sowie bequeme Überwinden einer Strecke im Vordergrund. Aus diesem Grund ist eine getrennte Führung der Verkehrsteilnehmenden zu priorisieren, um Konfliktpotenziale zu vermeiden.

Daher ist es für das Kieler Ostufer wichtig, die Stadtteile und Nahversorgungszentren durch eine gute und sichere Fußverkehrsinfrastruktur stärker miteinander zu vernetzen. Dafür wird vorgeschlagen, vier verschiedene Nahmobilitätsachsen zu stärken, die im Fußwegeachsen und Kinderwegekonzepte bereits als Allzeit- und Freizeitwege definiert sind (vgl. Abbildung 2). Diese werden bei der Planung künftiger Maßnahmen, etwa im Programm Fußverkehr der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0325/2020), prioritär behandelt und kontinuierlich ausgebaut. Dabei ist stets die Konzeption und Umsetzung des Radverkehrs-Zielnetzes (vgl. Maßnahme B2) zu berücksichtigen, um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu vermeiden bzw. zu minimieren. Zudem gilt es für Abschnitte, welche auch die zukünftigen Stadtbahntrassen betreffen, eine integrierte und kombinierte Planung anzuvisieren. So können potenzielle Konflikte zwischen den Verkehrsträgern frühzeitig vermieden werden.

Handlungsschritte

Die nachfolgenden Handlungsschritte sind für alle vier Nahmobilitätsachsen gültig:

- Detaillierte Erhebung der Infrastruktur im Bestand (Breite, Oberfläche, Aufteilung) sowie der Ausstattung (Beleuchtung, Abfallbehälter, Sitzgelegenheiten) entlang der Nahmobilitätsachsen
- Planungsrechtliche Prüfung der empfohlenen Maßnahmen der verschiedenen Achsen
- Abstimmung mit den betroffenen Baulastträgern; Prüfung von Fördermitteln
- Priorisierung der Umsetzung
- Sukzessive Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- A1** Barrierefreies Fußwegesystem
- A2** Bau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
- A4** Umgestaltung zentraler Plätze
- A6** Aktionen zum Abbau von Angsträumen
- A7** Entwicklung und Einrichtung Fußwegeleitsystem

Beispielhafte Verortung

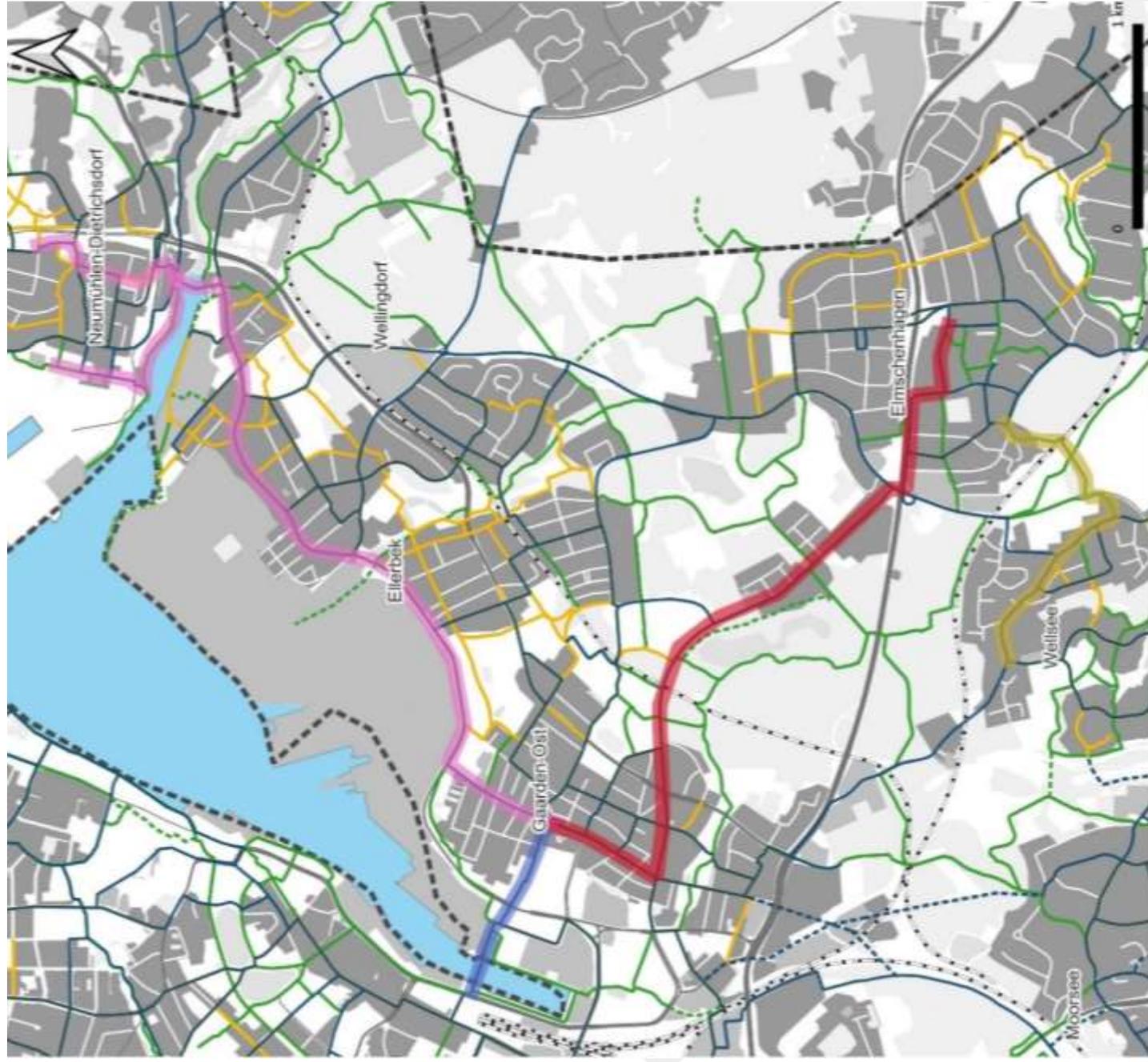
- Hbf. - Gaarden Zentrum
- Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf
- Gaarden Zentrum - Elmschenhagen
- Elmschenhagen - Wellsee

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Stadtteilbüros, Baulastträger
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Visualisierung möglicher Gestaltungselemente einer Nahmobilitätsachse in Marburg

Abbildung 2: Priorisierte Nahmobilitätsachsen im OVK (Quelle: Planersocietät)



Legende

- Allzeitwege
- - - Allzeitwege geplant
- Freizeitwege
- - - Freizeitwege geplant
- Kinderwege

Nahmobilitätsachsen

- Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum
- Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf
- Gaarden Zentrum - Elmschenhagen
- Elmschenhagen - Weillsee

Hintergrundkarte: © OpenStreetMap contributors
Stand: September 2023

A3/a Achse Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum



Beschreibung

Die Wegeverbindung vom Kieler Hauptbahnhof - Hörn Brücke - Gaardener Brücke - Pastor-Gosch-Weg - Vinetaplatz soll für den Fußverkehr ausgebaut und gestalterisch aufgewertet werden, um die Verbindung von Ost- und Westufer zu stärken. Die die geplante Gaardener Brücke primär für den Fußverkehr vorgesehen wird, liegt der Fokus dieser Wegeachse auf den Ansprüchen der Zufußgehenden (vgl. Drs. 0744/2022).

Eine attraktive Ost-West-Wegeverbindung für den Fußverkehr vom Hauptbahnhof bis zum Vinetaplatz ist ein wesentliches Sanierungsziel der städtebaulichen Gesamtmaßnahme der Landeshauptstadt Kiel. Im Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept ist der Achsenabschnitt Vinetaplatz - Pastor-Gosch-Weg - Gaardener Brücke als ein Handlungsschwerpunkt identifiziert worden. Infolgedessen wurden in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt (bspw. Ausstattung mit LED-Beleuchtung, Videoüberwachung an den Aufzügen). Darüber hinaus haben die Bestandsanalyse und Beteiligungsergebnisse gezeigt, dass eine Verbesserung der Verbindung sowie die weitere Steigerung des Sicherheitsempfindens zwingend erforderlich sind. Die bisherigen Umsetzungen und die weiteren Hinweise heben die Bedeutung der (städtebaulichen) Gestaltung entlang dieser Achse hervor. Im Zuge des Baubeginns des für 2024 vorgesehen zweiten Bauabschnitts der Gaardener Brücke wird die Brücke bis zum Germaniahafen vollendet. Für eine ganzheitliche Wegeverbindung sollten neben der Gaardener Brücke weitere Achsenabschnitte gestärkt und mögliche Alternativen geprüft (z.B. Johannastraße, Karlstal).

Zudem wird dringend empfohlen die Wegeverbindung vom Kieler Hauptbahnhof zum Vinetaplatz für den Fußverkehr zu fördern. Die Achse stellt aktuell mit knapp einem Kilometer die kürzeste Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Stadtteilzentrum Gaarden dar und sollte in Hinblick auf die Verknüpfung von Ost- und Westufer weiter ausgebaut werden. Im Rahmen der Stärkung dieser Nahmobilitätsachse sind die folgenden Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen (vgl. Abbildung 3):

- Abbau der Konflikte von Fuß- und Radverkehr auf der Hörnbrücke (z. B. durch Markierungen, Beschilderung)

- Abbau der Angsträume entlang des Pastor-Gosch-Wegs (v. a. Zugang zum Vinetaplatz) sowie auf der Gaardener Brücke (Beleuchtung etc.)
- Eindeutige Wegweisung der Fuß- und Radwegeverbindung vom Hauptbahnhof zum Zentrum Gaarden unter Berücksichtigung der Planungen für den Radverkehr in Handlungsfeld B
- Barrierefreier Ausbau der gesamten Nahmobilitätsachse, u. a. taktile Elemente am Fußgängerüberweg Schulstraße und an der Querung Gaardener Ring
- Kontinuierlicher Grünschnitt am Parkplatz Takler zur besseren Sichtbarkeit der Wegeverbindung
- Vorrang an der Querung für Fuß- und Radverkehr über den Gaardener Ring (z. B. durch Fußgängerüberweg)
- Verbesserung der Radverkehrsführung Am Germaniahafen (z. B. Sichtbarmachung mit Piktogrammen)
- Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs am Pastor-Gosch-Weg westlich der Schulstraße
- Einrichtung einer Rampe am Pastor-Gosch-Weg für den Fußverkehr zur Vermeidung des Umwegs über die Johannesstraße

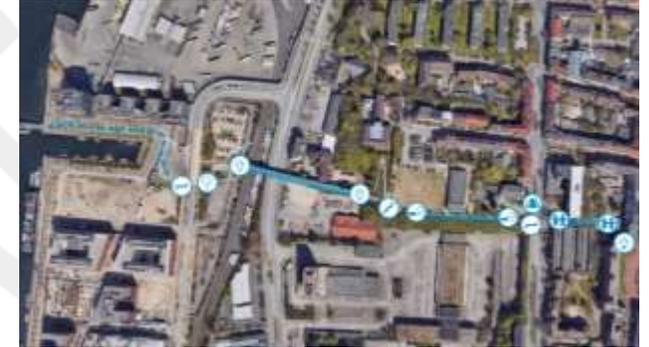
Bezug zu anderen Maßnahmen

- A1** Barrierefreies Fußwegesystem
- A2** Bau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
- A4** Umgestaltung zentraler Plätze
- A6** Aktionen zum Abbau von Angsträumen
- A7** Entwicklung und Einrichtung Fußwegeleitsystem

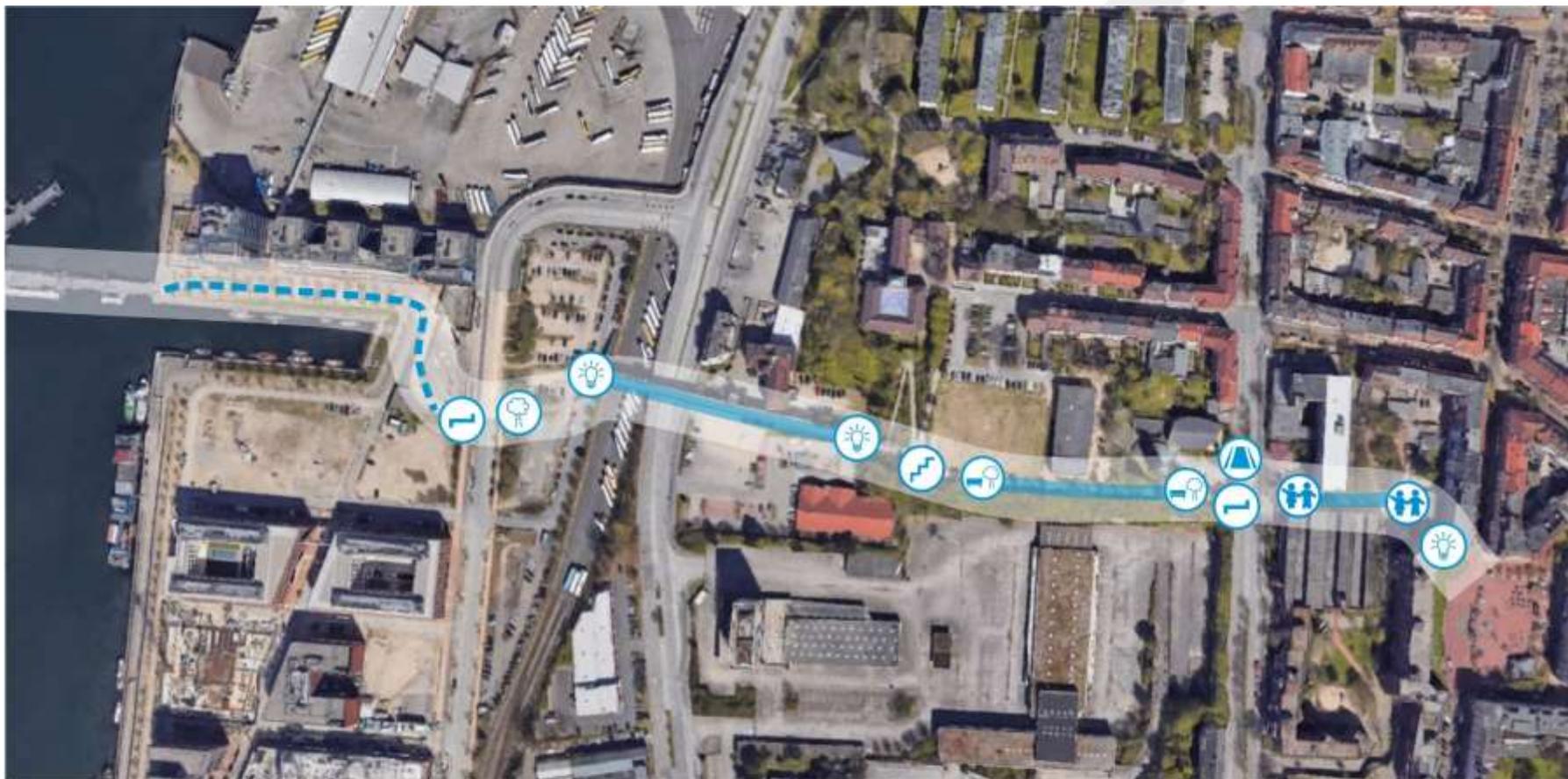
Beispielhafte Verortung

- Kiel Hbf. - Gaarden Zentrum

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	CO ₂ CO ₂ CO ₂
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Stadtteilbüros, Mitte Kiel, Bauasträger
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-



Legende

- | | |
|--|---|
|  Taktile Elemente |  Aufenthaltsqualität stärken (z.B. Sitzbänke) |
|  Grünschnitt |  Verkehrsberuhigung |
|  Abbau Angsträum |  Veränderung Radverkehrsführung prüfen |
|  Rampe |  Nahmobilitätsachse Hauptbahnhof - Zentrum Gaarden |
|  Radverkehrsfurt | |

Kartengrundlage:
© OpenStreetMap contributors
Stand: Oktober 2023

A3/b Achse Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf



Beschreibung

Die Stadtteilzentren Gaarden und Wellingdorf werden auf einer Achse mit dem Nahversorgungszentrum Neumühlen-Dietrichsdorf und dem Bereich der Schwentine mündung fußläufig attraktiv angebunden. Parallel zur Stadtbahntrasse und Premiumradroute soll hier eine ausreichend breite und komfortable Fußwegeinfrastruktur entstehen.

Mit der Nahmobilitätsachse Gaarden-Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf werden zentrale Quell- und Zielorte des Fußverkehrs (Nahversorgungs- und Stadtteilzentren, Technische Fakultät, Gewerbegebiete, Fachhochschule Kiel) am Kieler Ostufer fuß- und radverkehrsfreundlich miteinander verbunden. Vom Vinetaplatz ausgehend soll die Nahmobilitätsachse über die Elisabethstraße verlaufen. Die in der Elisabethstraße neu gewonnen Flächenpotenziale durch eine neue Kfz-Führung, welche im Zuge der Stadtbahnplanung (Drs. 0786/2022) geprüft wird, sollten hinsichtlich einer Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden. Auch eine Umgestaltung des Vinetaplatzes zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität sollte im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung berücksichtigt werden (vgl. Maßnahme A4). Des Weiteren sind die in Maßnahme A2 identifizierten Querungspotenziale entlang der Werftstraße zu berücksichtigen. Von der Elisabethstraße verläuft die Achse entlang Werftstraße in Richtung Norden und bindet dabei die Technische Fakultät der Christian-Albrechts-Universität mit dem Seefischmarkt an. Eine mögliche Führung über eine zusätzliche Schwentinequerung (Brücke) ist denkbar. Aktuell finden hierzu Wirtschaftlichkeitsberechnungen von Seiten der Landeshauptstadt Kiel statt. Über das Stadtteilzentrum in Wellingdorf führt die Achse in Richtung Fachhochschule Kiel sowie zum Nahversorgungszentrum in Neumühlen-Dietrichsdorf. Bereits jetzt ist die Achse fast durchgängig als Allzeitweg im Kieler Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept ausgezeichnet und wird derzeit als durchgängige Premiumradroute ausgebaut. Die Einbindung potenzieller Mobilitätsstationen für eine gute fußläufige Erreichbarkeit gilt es stets zu prüfen.

Im Rahmen der Stärkung der Nahmobilitätsachse Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf sind die folgenden Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen (vgl. Abbildung 4).

- Abbau der Angsträume an der Unterführung zwischen An der Holsatiamühle und Probsteier Platz
- Eindeutige Ausweisung der Fuß- und Radwegeverbindung vom Nahversorgungszentrum Wellingdorf in Richtung Neumühlen-Dietrichsdorf
- Barrierefreier Ausbau der gesamten Nahmobilitätsachse, u. a. taktile Elemente an den Kreuzungen der Werfstraße sowie Einrichtung einer Rampe an der Tiefen Alle Richtung Probsteier Platz
- Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten etc. in der Elisabethstraße, Nahversorgungszentrum Wellingdorf oder Campus Fachhochschule Kiel
- Verbesserung des Oberflächenbelags der Fußwege an vereinzelten Stellen entlang der Werftstraße
- Einrichtung von Gehwegüberfahrten zur Bevorrechtigung des Fußverkehrs an Kreuzungen der Werfstraße, bspw. Werfstraße/Wahlerstraße
- Aufwertung des nördlichen Ufers der Schwentine hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Befestigung von Gehweguntergrund etc.

Bezug zu anderen Maßnahmen

- A1** Barrierefreies Fußwegesystem
- A2** Bau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
- A4** Umgestaltung zentraler Plätze
- A6** Aktionen zum Abbau von Angsträumen
- A7** Entwicklung und Einrichtung Fußwegeleitsystem

Beispielhafte Verortung

- Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	CO ₂ CO ₂ CO ₂
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Stadtteilbüros, Bauasträger
Bezug zu Sofortprojekt	S5
Good Practice	-

Abbildung 4: Maßnahmenideen für die Nahmobilitätsachse Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf (Quelle: Planersocietät)



Legende

- Taktile Elemente
- Abbau Angstrraum
- Rampe
- Aufenthaltsqualität stärken (z.B. Sitzbänke)
- Oberflächenbelag verbessern

- Abschliff Kopfsteinpflaster zur barrierefreien Querung
- Trennung Fuß- und Radweg
- Abbau Konflikt Parken und Fußverkehr
- Gehwegüberfahrt

Kartengrundlage:
© OpenStreetMap contributors
Stand: Oktober 2023

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



A3/c Achse Gaarden Zentrum - Elmschenhagen



Beschreibung

Ein Ausbau der Anbindung des Stadtteilzentrums Gaarden mit dem Nahversorgungszentrum Elmschenhagen führt zu einer verbesserten fußläufigen Erreichbarkeit. Dabei liegt der Fokus auf der Optimierung der Bodenbeläge sowie der Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr.

Die Nahmobilitätsachse Gaarden - Elmschenhagen dient der Erweiterung der fußläufigen Erreichbarkeit zwischen dem Stadtteilzentrum Gaarden und dem Nahversorgungszentrum Elmschenhagen sowie der entlang dieser Achse liegenden relevanten Zielorte (z.B. Sporthalle, Schulen). Ausgehend von dem Stadtteilzentrum am Vinetaplatz führt die Achse über die Preetzer Straße in Richtung Osten und bindet den Bahnhof Schulen am Langsee sowie die Mobilitätsstation und Freizeiteinrichtungen (z. B. Skatepark, Sporthalle) an. Auch die Schulen am Langsee (z. B. Fridtjof-Nansen-Schule) werden über die Preetzer Straße fußläufig erschlossen. Im Anschluss führt die Achse über die Preetzer Chaussee, dessen Barrierewirkung es mithilfe der Maßnahme A2 abzubauen gilt, und über die Rüster- und Egerstraße bis zum Nahversorgungszentrum Elmschenhagen.

Der Fokus der Nahmobilitätsachse liegt auf der Optimierung der Bodenbeläge in Hinblick auf barrierefreie Fußwege, etwa im Bereich der Preetzer Straße oder Rüsterstraße, sowie der Trennung zwischen Fuß- Radverkehr. Auch für die Achse Gaarden – Elmschenhagen spielen die Planungen der Stadtbahn (Drs. 0786/2022) eine wichtige Rolle, da die Preetzer Straße als Trasse für die Stadtbahn-Linie nach Elmschenhagen dient, wodurch die Belange der Stadtbahn bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Aufgrund der Länge der Achse sollte zudem die Ausgestaltung des Radverkehrs entsprechend berücksichtigt werden. Dieser nimmt entlang der Achse zu großen Teilen (z. B. Preetzer Str.) eine Hauptroute mit regionaler Verbindungsfunktion entsprechend der Radverkehrskonzeption ein (vgl. Maßnahme B2). Die Führungsformen sollten dabei unter entsprechender Berücksichtigung des Fußverkehrs angepasst werden.

Im Rahmen der Stärkung der Nahmobilitätsachse Gaarden Zentrum - Elmschenhagen sind die folgenden Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen (vgl. Abbildung 5):

- Enge Abstimmung mit Belangen des Radverkehrs und des ÖPNV (Stadtbahn)
- Abschleifen des Kopfsteinpflasters im Bereich der Kreuzungen der Elisabethstraße zur Sicherstellung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit
- Abbau des Angstraums an der Unterführung der B76 (Beleuchtung etc.)
- Eindeutige Wegweisung der Fuß- und Radwegeverbindung am Ende der Preetzer Straße in Richtung Elmschenhagen
- Barrierefreier Ausbau der gesamten Nahmobilitätsachse, u. a. taktile Elemente an der Kreuzung Preetzer Straße/Illtisstraße
- Kontinuierlicher Grünschnitt entlang der Preetzer Straße, v. a. Höhe des Schulzentrums
- Abbau der Konflikte zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Fußverkehr an der Preetzer Straße durch eine Neuordnung des Parkens
- Oberflächenbefestigung der Fußwege entlang der Preetzer Straße sowie in der Egerstraße/Rüsterstraße
- Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten etc. am Nahversorgungszentrum Elmschenhagen

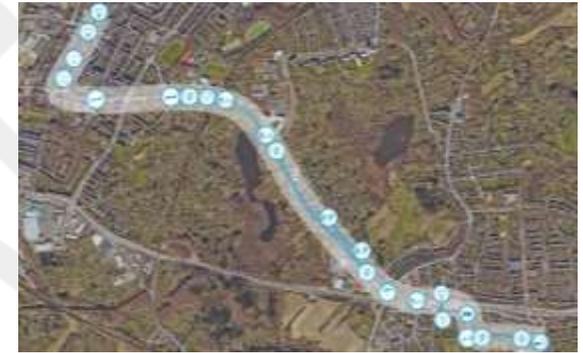
Bezug zu anderen Maßnahmen

- A1** Barrierefreies Fußwegesystem
- A2** Bau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
- A4** Umgestaltung zentraler Plätze
- A6** Aktionen zum Abbau von Angsträumen
- A7** Entwicklung und Einrichtung Fußwegeleitsystem

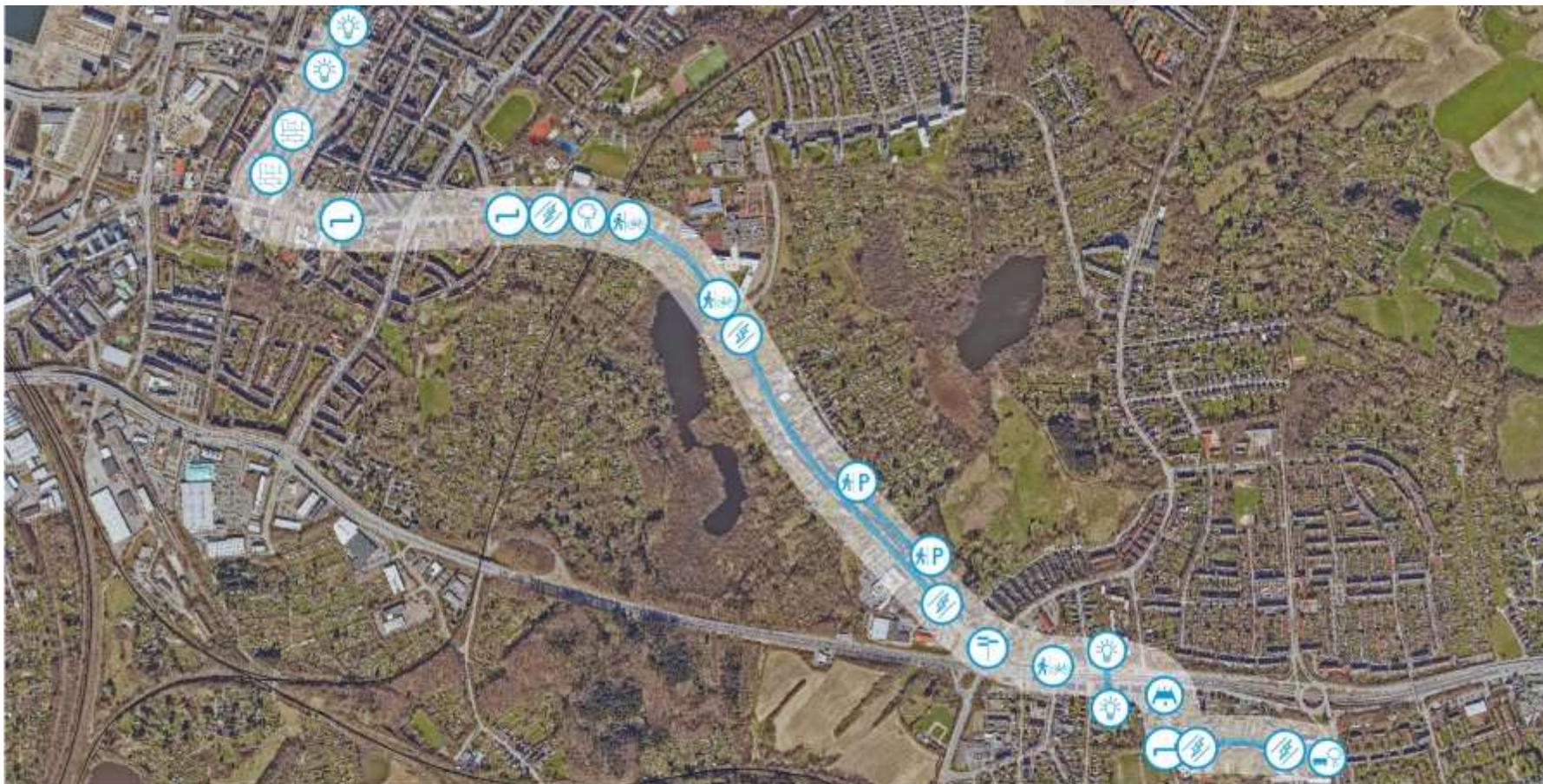
Beispielhafte Verortung

- Gaarden Zentrum - Elmschenhagen

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Stadtteilbüros, Bauasträger
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-



Legende

- | | | |
|--|--|--|
|  Taktile Elemente |  Trennung Fuß- und Radweg |  Abschleif Kopfsteinpflaster zur barrierefreien Querung |
|  Grünschnitt |  Abbau Konflikt Parken und Fußverkehr | |
|  Abbau Angstraum |  Gehwegüberfahrt | |
|  Oberflächenbelag verbessern |  Eindeutige Beschilderung | |
|  Aufenthaltsqualität stärken (z.B. Sitzbänke) |  Nahmobilitätsachse Gaarden Zentrum - Elmschenhagen | |

Kartengrundlage:
© OpenStreetMap contributors
Stand: Oktober 2023

A3/d Achse Elmschenhagen - Wellsee



Beschreibung

Die Anbindung des Stadtteils Wellsee an das Nahversorgungszentrum Elmschenhagen soll baulich aufgewertet werden, indem die fußläufige Wegebeziehung gestärkt und die Trennwirkung der Bahntrasse abgebaut wird.

Die vierte Nahmobilitätsachse dient der fußläufigen Anbindung des Nahversorgungszentrums Elmschenhagen an den Stadtteil Wellsee, um auch Stadtteile ohne ein zentrales Nahversorgungszentrum an die Versorgungsinfrastruktur anzubinden. Im Fokus steht vor allem eine Stärkung der fußläufigen Wegebeziehung sowie der Abbau der Trennwirkung der Bahntrasse. Die Nahmobilitätsachse führt von der Elmschenhagener Allee durch die Grünstrukturen über die Bahntrasse weiter in Richtung Süden und endet am Wellseedamm. Die beschriebenen Grünstrukturen sind derzeit als Freizeitwege im Kieler Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept verzeichnet und stellen somit laut der Netzkonzeption keinen Anspruch auf eine vollständige Barrierefreiheit. Hier gilt es, den natürlichen Charakter des Weges zu wahren, gleichzeitig aber auch eine Barrierefreiheit herzustellen und eine Ausweisung als Allzeitweg zu prüfen. Im Anschluss an den Wellseedamm führt die Nahmobilitätsachsen über die Segeberger Landstraße hinauf bis zu den zentral liegenden Nahversorgungseinrichtungen im Stadtteil Wellsee (Supermarkt, Apotheke). Auch für diese Achse sind die Ansprüche an den Radverkehr zu prüfen und zu berücksichtigen. Vor allem der Wellseedamm spielt auf dieser Route als Hauptroute mit wichtiger regionaler Verbindungsfunktion eine bedeutende Rolle.

Im Rahmen der Stärkung der Nahmobilitätsachse Elmschenhagen - Wellsee sind die folgenden Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen (vgl. Abbildung 6):

- Eindeutige Wegweisung der Fuß- und Radwegeverbindung im Bereich Am Hofe/Im Dorfe
- Barrierefreier Ausbau der gesamten Nahmobilitätsachse, u. a. taktile Elemente entlang der Segeberger Landstraße
- Oberflächenbefestigung der Fußwege entlang der Grünstruktur zur barrierefreien Verbindung des Wellseedamms und Am Hofe
- Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten etc. am Platz Am Hofe/Im Dorfe, Zentrum Wellsee
- Abbau der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr am Wellseedamm auf Höhe der Rampe zur Querung des Wellseedamms
- Einrichtung von Gehwegüberfahrten an der Segeberger Landstraße

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Stadtteilbüros, Baulasträger
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-

Bezug zu anderen Maßnahmen

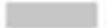
A1	Barrierefreies Fußwegesystem
A2	Bau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
A4	Umgestaltung zentraler Plätze
A6	Aktionen zum Abbau von Angsträumen
A7	Entwicklung und Einrichtung Fußwegeleitsystem

Beispielhafte Verortung

- Elmschenhagen - Wellsee



Legende

-  Taktile Elemente
-  Gehwegüberfahrt
-  Eindeutige Beschilderung
-  Aufenthaltsqualität stärken (z.B. Sitzbänke)
-  Oberflächenbelag verbessern
-  Trennung Fuß- und Radweg
-  Nahmobilitätsachse Elmschenhagen - Wellsee

Kartengrundlage:
© OpenStreetMap contributors
Stand: Oktober 2023

A4 Partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität



Beschreibung

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum an zentralen Orten in Kiel sowie in den Gemeinden im Kreis Plön mit vielseitigen Erholungsräumen soll maßgeblich verbessert werden.

Sowohl am Kieler Ostufer (z. B. Vinetaplatz, Klaus-Exner-Platz) als auch in den Zentren von Preetz und Plön existieren solche Räume bereits, jedoch mit teilweise deutlichem Verbesserungspotenzial. Im Zuge der Umgestaltung der Straßenräume durch die Stadtbahn sollte die Steigerung der Aufenthaltsqualität an verschiedenen Orten am Kieler Ostufer (Zentrum Wellingdorf sowie Gaarden, Hauptbahnhof) verstärkt betrachtet werden. An diesen Orten sowie weiteren zentralen Plätzen am Ostufer, aber auch in den Gemeinden des Kreises Plön, sollte unter Einbezug der Bevölkerung, v. a. Kindern und Jugendlichen, zentrale Orte durch sichere Wege, Sitz- und Spielgelegenheiten, schattige und sonnige Bereiche sowie eine attraktive Begrünung aufgewertet werden. Bereits bestehende Prozesse (z.B. Vorbereitende Untersuchung Gaarden, städtebauliche Vertiefung zu Vinetaplatz und ggf. Wellingdorf im Zuge der Stadtbahnplanungen) sollten unterstützt und forciert werden (vgl. auch Drs. 0711/2023).

Die KielRegion hat mit dem Tiny Rathaus bereits ein Format für Beteiligungsformate vor Ort entwickelt und setzt dieses ein. Außerdem besteht mit dem Leitfaden für Parklets ein fortgeschrittener Planungsstand zu diesem spezifischen Thema.

Im Rahmen der Steigerung der Aufenthaltsqualität werden die nachfolgenden Schritte empfohlen

Handlungsschritte

- Ermittlung von bestehenden Defiziten und Wünschen an den öffentlichen Raum von zentralen Plätzen in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung (bspw. onlinebasierte Befragungen, Veranstaltungen vor Ort, Themenstände, Begehungen)
- Durchführung einer Kinderbeteiligung nach den Leitlinien für Kinder- und Jugendbeteiligung der Landeshauptstadt Kiel zur Ermittlung ihrer Perspektive und Ideen für die Gestaltung des öffentlichen Raums
- Prüfung der Befragungsergebnisse und Zusammenstellung eines Maßnahmenkatalogs zur übergreifenden Verwendung in Aufwertungs- und Gestaltungsprozessen (vgl. Tabelle 2)
- Anwendung des konzeptionierten Maßnahmenkatalogs zur Gestaltung des öffentlichen Raums einzelner Plätze
- Nutzung des Planungsinstruments der Spielleitplanung im Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf, um Möglichkeiten zum Spielen und Bewegen für Kinder zu integrieren
- Sukzessive Um- und Neugestaltung von Plätzen zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität

Bezug zu anderen Maßnahmen

A3 Bauliche Aufwertung Nahmobilitätsachsen

Beispielhafte Verortung

- Vinetaplatz
- Klaus-Exner-Platz
- Andreas-Hofer-Platz
- Schönberger Straße
- Marktplatz Preetz
- Wentorper Platz Plön
- Marktplatz Plön
- Mönkeberg, Heikendorf, Schönberg

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Standort
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, KielRegion, Gemeinden, Stadtteilbüros, Bevölkerung (v. a. Kinder und Jugendliche)
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Beispiele der Platzgestaltung, Leitfaden Parklet für die KielRegion



Paketstation



Eine Paketstation kann umliegende Wohnstraßen vom Lieferverkehr entlasten.

Sitzgelegenheiten



Vielfältige Sitzmöglichkeiten tragen zur multifunktionalen Nutzbarkeit des Raums bei.

Begrünung



Begrünung erhöht die Aufenthaltsqualität, dient der Regenwasserspeicherung und wirkt sich positiv auf das Mikroklima aus und bietet Schutz vor Hochwasser.

Sharing-Angebote



Sharing-Angebote machen alternative Verkehrsarten erlebbar und senken Nutzungsbarrieren.

Fahrradabstellanlagen



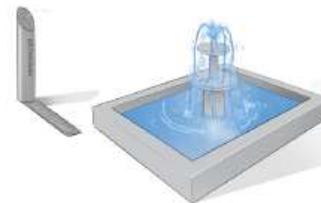
Gute Radabstellanlagen verbessern Ordnung und Erreichbarkeit des Platzes.

Spielelemente



Unterschiedliche Spielelemente laden verschiedene Altersgruppen zum Verweilen ein.

Erlebbares Wasser



Zugang zu Wasser steigert die Aufenthalts- und Spielqualität und kühlt den Raum ab.

Öffentliche Toiletten



Öffentlich zugängliche Toiletten erhöhen die Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen.

A5 Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen



Beschreibung

Eine kontinuierliche Prüfung der Eignung von Landes- und Bundesfördermittelpogrammen unterstützt die Durchführung von Förderprojekten auf Stadtteilebene am Kieler Ostufer.

Die Landeshauptstadt Kiel beteiligte sich von 2017 bis 2021 an dem Modellvorhaben "Aktive Mobilität in städtischen Quartieren" (Drs. 0591/2022) mit dem Ziel, aktive Mobilitätsformen zu fördern. Angelehnt an das erfolgreich durchgeführte Modellvorhaben sollen für weitere Quartiere am Kieler Ostufer (z. B. Neumühlen-Dietrichsdorf, Elmschenhagen) sowie ggf. im Kreis Plön Projekte, die durch Landes- oder Bundesförderprogramme unterstützt werden, etabliert werden. In diesem Zug sollten weiterhin experimentelle Ansätze zur Förderung von Fußverkehr und Aufenthaltsqualität am Kieler Ostufer gefördert werden (vgl. Maßnahmen A.1.3 Masterplan Mobilität). Auch temporäre Verkehrsversuche und Umgestaltungen von Straßenräumen werden empfohlen, um für nachhaltige Mobilitätsformen zu sensibilisieren.

Aktuelle Fördermöglichkeiten:

- Förderung des Fußverkehrs des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) zur Förderung investiver als auch nicht-investiver Maßnahmen im Fußverkehr
- Landesprogramm Wirtschaft 2021-2027 - Nachhaltige Stadtentwicklung und nachhaltige städtische Mobilität der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) u.a. zur Förderung nicht motorisierte Verkehrsarten, der Gestaltung attraktiver öffentlicher Straßen als Aufenthalts- und Begegnungsräume für Fußgänger*innen

Handlungsschritte

- Regelmäßige Prüfung der Fördermittellandschaft im Bereich Fußverkehr (z. B. des Bundes/Landes, FUSS e.V. etc.) auf Bundes- und Landesebene
- Gemeindeübergreifende Abstimmung zur gemeinsamen Umsetzung (Interessensabfrage) durch die KielRegion
- Prüfung der vorgeschlagenen Fördermittel sowie anlassbezogenen Ergänzung weiterer Fördermöglichkeiten
- Antragstellung für Fördermittel zur Initiierung von Projekten mit Bezug zum Fußverkehr
- Durchführung und Evaluation der Förderprojekte

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Projekt
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A2, A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, KielRegion, Gemeinden, Stadteilbüros, Wohnungsbaunternhmen, Bildungseinrichtungen, Bevölkerung
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Aktive Mobilität in städtischen Quartieren, „Gut gehen lassen - Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ des FUSS e.V.

Bezug zu anderen Maßnahmen

A1	Barrierefreies Fußwegesystem
A2	Bau zusätzlicher Querungsmöglichkeiten
A3	Bauliche Aufwertung Nahmobilitätsachsen

Beispielhafte Verortung

- Gaarden
- Elmschenhagen
- Neumühlen-Dietrichsdorf
- Ellerbek
- Wellingdorf

A6 Aktionen zum Abbau von Angsträumen



Beschreibung

Zur Beseitigung von Angsträumen im Bereich des Kieler Ostufers werden gezielte Maßnahmen empfohlen. Angsträume umfassen dabei bspw. schlecht beleuchtete Bereiche, Unterführungen sowie wenig frequentierte Bereiche bzw. Wege.

Unterschiedliche Ansätze sollen zur Identifizierung und zum Abbau von Angsträumen am Kieler Ostufer beitragen. Dabei stellt die städtische Homepage der Landeshauptstadt Kiel unter dem Reiter „Melde.Möwe“ bereits die Möglichkeit für die Bevölkerung bereit, allgemeine Anliegen und Mängel mitzuteilen. Im Zuge der Ermittlung von Angsträumen bietet es sich an, auf dieser Plattform im Rahmen einer begleitenden öffentlichkeitswirksamen Kampagne für bestimmte Zeit den Themenbereich Angstrraum zu integrieren. Auf Basis der eingegangenen Hinweise können potenzielle Angsträume identifiziert werden und Maßnahmen zur Aufwertung der Angsträume entwickelt und möglichst zeitnah umgesetzt werden. Dabei wird empfohlen die Abfrage möglicher Angsträume in regelmäßigen Abständen durchzuführen, um Aspekte wie die Tageslichtlänge zu berücksichtigen. Gleichzeitig sollten mögliche Maßnahmen für die bereits identifizierten Angsträumen (u. a. durch die Beteiligungsveranstaltungen) geprüft und umgesetzt werden.

Hinweis: Die beschriebenen Maßnahmen zielen auf eine Vermeidung bzw. Minderung der Angst auslösenden Zustände im öffentlichen Raum ab. Sie können jedoch nicht die Ursachen der Ängste an sich beheben, dazu sind weitergehende Analysen und Maßnahmen notwendig. Zum Abbau dieser Ängste sind über das Ostuferverkehrskonzept hinausgehende Maßnahmen erforderlich, die auf das Aufbrechen sozialer Konstruktionen und eine verstärkte Toleranz abzielen.

Handlungsschritte

- Integration des Themenbereichs Angstraum in den Mängelmelder „Melde.Möwe“ auf der städtischen Homepage für einen bestimmten Zeitraum; Alternativ steht mittlerweile das Beteiligungstool DIPAS zur Verfügung, um eine gezielte und aktive Beteiligung durchzuführen
- Öffentlichkeitswirksame Bewerbung der Umfrage, um gleichzeitig für das Thema zu sensibilisieren
- Anschließende Auswertung und Priorisierung der eingegangenen Hinweise sowie Erarbeitung eines Programms zur Beseitigung von Angsträumen
- Möglichst zeitnahe Umsetzung der ersten Maßnahmen zum Abbau von Angsträumen (u. a. durch bereits identifizierte Orte)

Konkrete Maßnahmen können sein:

- Ausbau und Verbesserung der Beleuchtung
- (Künstlerische) Aufwertung der Fassaden von Unterführung unter Beteiligung lokaler kreativer Akteure, Schulen, Kitas entsprechend der Leitlinien für Kinder- und Jugendbeteiligung
- Beschilderung, welche Stellen bei Beschädigung kontaktiert werden können (an Orten mit häufig auftretendem Vandalismus)
- Regelmäßiger und konsequenter Grünschnitt, um die Einsehbarkeit von Wegen, gerade in Grünanlagen, zu gewährleisten.
- Verstärkte Beseitigung von Müll im öffentlichen Raum sowie Vermeidung von großräumigen Müllablagen (bspw. durch häufigere Kontrollen oder Videoüberwachung)

Bezug zu anderen Maßnahmen

A3 Bauliche Aufwertung Nahmobilitätsachsen

Beispielhafte Verortung

- Unterführungen entlang des Ostrings (z.B. Höhe Stoschstraße)
- Gaardener Brücke
- Zugang Vinetaplatz/Pastor-Gosch Weg
- Specken

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Standort
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Polizei, Lokale kreative Akteure (z. B. Muthesius Kunsthochschule), Bevölkerung, Stadtteilbüros
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Unterführung in Singen

A7 Entwicklung und sukzessive Einrichtung eines gebietsübergreifenden Fußwegeleitsystems



Beschreibung

Für das gesamte Untersuchungsgebiet soll ein einheitliches Fußwegeleitsystem entworfen und sukzessive umgesetzt werden.

Fußwegeleitsysteme stellen eine wichtige Stütze zur Orientierung von ortsfremden und neu hinzugezogenen Personen dar und weisen auch Ortskundige auf die schnellste und/oder attraktivste Fußwegeverbindung hin. Dadurch können attraktive Fußwegeverbindungen gestärkt und Fußgänger*innen auf alltäglichen Wegen positive Erlebnisse vermittelt werden.

In der Landeshauptstadt Kiel liegen Fußwegeleitsysteme bereits in einzelnen Teilen des Stadtzentrums vor. Derzeit ist die Beschilderung jedoch vorwiegend touristisch ausgelegt. Durch eine Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems wird der Fußverkehr sichtbarer und auch „Geheimtipps“ werden für alle zugänglich. Gleichzeitig kann ein einheitliches, gebietsübergreifendes Leitsystem die Sichtbarkeit und Wiedererkennung in der gesamten KielRegion fördern. Eine Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems unter Einbindung wichtiger Alltagsziele wird daher empfohlen und sollte sich an den nachfolgenden Bausteinen orientieren. Bei der Konzepterstellung ist einerseits auf die enge Verzahnung sowie andererseits Abgrenzung zur Radwegweisung zu achten.

Handlungsschritte

- Erarbeitung und Festlegung einer Zielhierarchie nach Haupt- und Nahzielen in der Landeshauptstadt Kiel und in den Gemeinden im Kreis Plön (z. B. bedeutende Infrastrukturen wie Fähranleger, Mobilitätsstationen) sowie Freizeit- und Tourismuseinrichtungen und Ziele des Alltags (z. B. Hochschulen)
 - Hauptziele werden über weite Distanzen auf den Wegweisern und Stelen gewiesen und dienen der großräumigen Orientierung
 - Nahziele werden über kürzere Distanzen gewiesen und werden bspw. nur in Kartendarstellungen auf Stelen berücksichtigt
- Einheitliche Zuordnung von Piktogrammen zu den Funktionszielen und Festlegung der Verwendung von Streckenpiktogrammen unter Berücksichtigung der bestehenden Beschilderung
- Definition der Hauptrouten unter Berücksichtigung des bestehenden Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes sowie Maßnahme A3
- Berücksichtigung barrierefreier Führungen (z. B. Treppen) sowie für den Fuß- und Radverkehr durchlässige Sackgassen nicht barrierefreie Wege durch entsprechende Beschilderung kenntlich machen und alternative Wegführung aufzuzeigen (vgl. Maßnahme A2)
- Erarbeitung und Abstimmung von Zielspinnen
- Entwicklung eines einheitlichen gebietsübergreifenden Designkonzepts (Ausgestaltung nach allgemein gültigen Normen und Richtlinien in Bezug auf Farbwahl, Schrift und Logos)
- Sukzessive Einrichtung des Fußwegeleitsystems

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A2
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, KielRegion
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Fußwegeleitsystem in Marburg; Wegeleitsystem in Recklinghausen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- A1** Barrierefreies Fußwegesystem
- A3** Bauliche Aufwertung Nahmobilitätsachsen

Beispielhafte Verortung

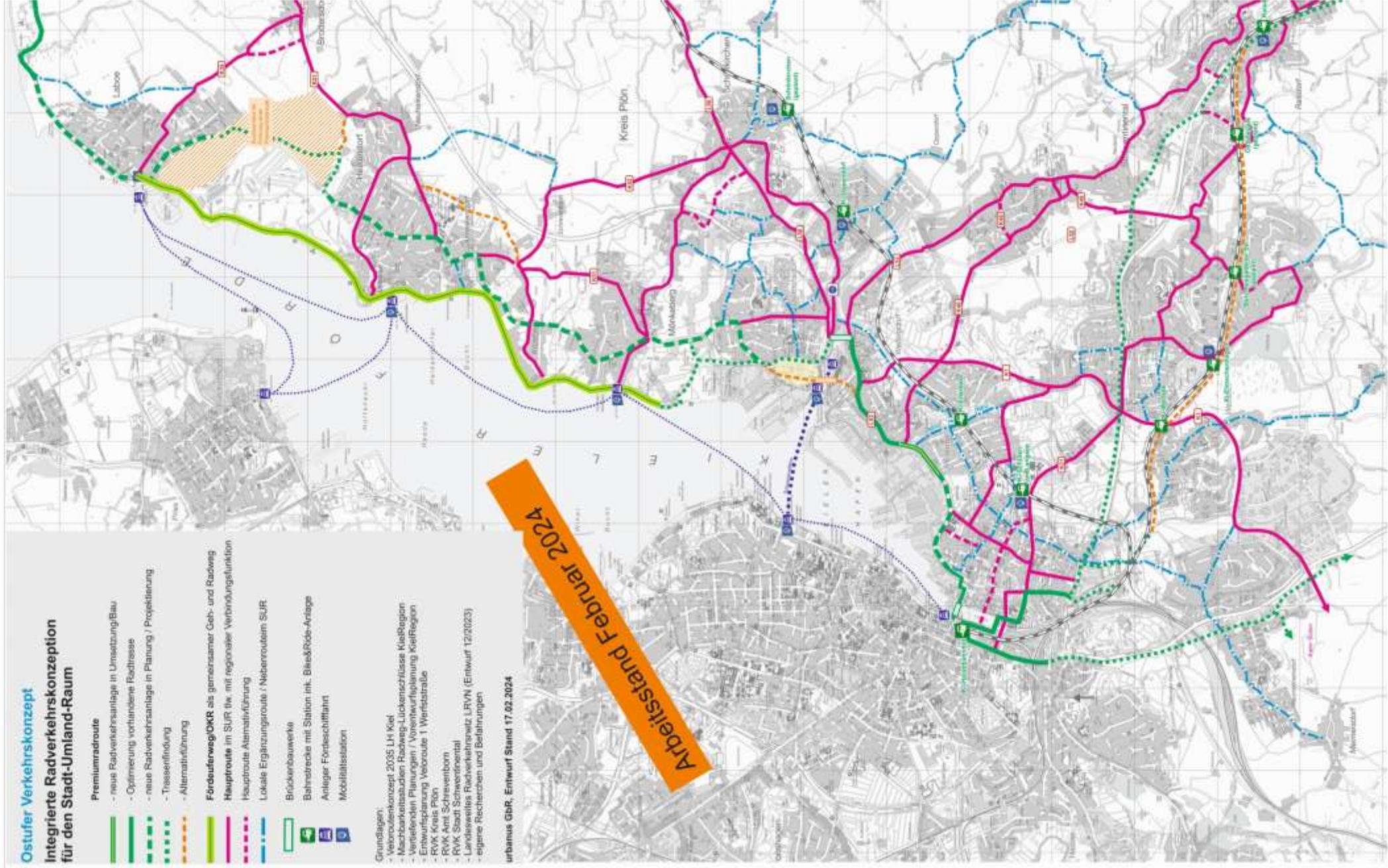
- Kieler Ostufer
- Gemeinden im Kreis Plön

Handlungsfeld B: Radverkehr



Übersicht Maßnahmen

Maßnahme	Priorität
B1 Vorzugstrassen und Umsetzungsplan für die Radpremiumrouten	★★★
B2 Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radrouten im Stadt-Umland-Raum	★★★
B3 Einrichtung von Fahrradstraßen	★★★
B4 Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radverbindungen im erweiterten Untersuchungsraum	★★
B5 Aufwertung regionaler touristischer Qualitätsrad- und wanderrouten	★★
B6 Fahrradparken an wichtigen Verkehrszielen	★★
B7 Neugestaltung und Vereinheitlichung eines Leitsystems für den Radverkehr	★



B1 Vorzugstrassen und Umsetzungsplan für Radpremiumrouten



Beschreibung

Der weitere Ausbau von Radpremiumrouten in der KielRegion besitzt das Potenzial neue Entwicklungsimpulse für den Radverkehr zu setzen und darüber hinaus die Akzeptanz des Radfahrens sowie die Verkehrssicherheit langfristig zu steigern.

Der Aufbau des Kieler Veloroutennetzes (Drs. 0921/2021), zahlreiche Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt Kiel und der Aufbau der SprottenFlotte sind wichtige Elemente, mit denen sich die KielRegion bereits als „Fahrradregion des Nordens“ etablieren konnte. Um den Ausbau dieser Position zu fördern, sollten neue Flächenressourcen zugunsten der Radverkehrsinfrastruktur erschlossen werden.

Die Erfolgsgeschichte der Veloroute 10 als Beginn des Radpremiumroutennetzes zeigt, dass mit kreativen Ansätzen neue Wege für den Radverkehr ertüchtigt werden können. Schließlich bedeuten die Radpremiumrouten auch eine große städtebauliche Chance. Die frühzeitige Einbindung von Radpremiumrouten in Stadtentwicklungsvorhaben und die Nutzung der Radpremiumroutenplanung für die Aufwertung von Straßenräumen leisten einen deutlich positiven Beitrag zur Standort- und Lebensqualität in den Gemeinden. Die „Fachhochschule-Campus-Promenade“, die Erweiterung bzw. Ergänzung der Hörnbrücke und der Bau einer neuen Schwentinebrücke im Bereich Geomar / Fachhochschule Kiel könnten zu Leuchtturmprojekten für die städtebauliche Entwicklung der dortigen Stadtquartiere werden.

Für die Radpremiumrouten im Untersuchungsraum gibt es zwei Vorzugskorridore, für die bereits Machbarkeitsstudien vorliegen und vertiefende Untersuchungen im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes einschließlich Vorschlägen für die bevorzugte Radführungsform erstellt wurden.

Handlungsschritte

Die vollständige Umsetzung der Radpremiumrouten ist ein Vorhaben, das viele Jahre in Anspruch nehmen wird. Die Realisierung der Radpremiumrouten sollte nicht zum Stückwerk avancieren, denn nur mit längeren hochwertigen Abschnitten lassen sich die Nachfragepotenziale langfristig heben. Für die ausgewählten Radpremiumrouten im Untersuchungsraum gibt es bereits Machbarkeitsuntersuchungen und konkrete Planungen für Teilabschnitte.

Projektkoordination:

- Festlegung von Zuständigkeiten für Planung, Förderanträge und Ausführung / Vergabe
- Vereinbarung eines Kooperationsmodells für Finanzierung, Auftragsvergabe und Betrieb der Radpremiumrouten

Vertiefung der Planung:

- Entscheidung für die Trassenführung entlang B76 versus Bahntrasse auf dem Abschnitt Elmschenhagen - Raisdorf in Abstimmung mit Ausbauplanungen des SPNV
- Entwicklung einer Musterlösung für eine Premiumradroute entlang der B76 zw. Raisdorf und Preetz und zw. Preetz und Plön
- Trassenführung Heikendorf – Laboe östlich des Munitionsdepots
- Zusammenlegung von Osteeküstenradweg (OSK) und Radpremiumroute auf Teilabschnitten
- Prüfung eines Radwegeausbaus im Bereich "Entenbrücke"
- Lösungsansätze für die Radführung im Mischverkehr
- Ausführungsplanung für Abschnitte Langer Rehm – Am Eksol und Laboe (im Verlauf des Ostseeküstenradweges)

Bezug zu anderen Maßnahmen

B3	Fahrradstraßen
B4	Regionale Radverbindungen

Beispielhafte Verortung

Vorzugskorridore:
• Plön–Preetz–Schwentinental/Raisdorf – Kiel Elmschenhagen – Kiel Hbf./City
• Stein – Laboe – Heikendorf – Mönkeberg – Kiel Dietrichdorf – Kiel Hbf./City

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	B1, B3, B4
Beteiligte Akteure	KielRegion, Landeshauptstadt Kiel, Betroffene Kommunen, LBV.SH, Kreis Plön
Bezug zu Sofortprojekt	S3
Good Practice	Veloroute 10 in Kiel (Foto), Radschnellwege Göttingen, Bremen, Velorouten Hamburg

B2 Integrierte Planung übergeordneter Radverbindungen im Stadt-Umland-Raum



Beschreibung

Zur Verbesserung übergeordneter Radverbindungen sollen die bereits existierenden Standards [3], der in der Stadt Kiel westlich der Förde realisierten Radverkehrsrouten, sukzessive auf das Ostufer übertragen werden. Zudem sollen städtische Radverkehrsqualitäten auch in den Stadt-Umland-Raum integriert werden.

Zwischen der Stadt Kiel und dem unmittelbar angrenzenden Umlandraum bestehen intensive verkehrliche Verflechtungen mit einem hohen, bisher vorwiegend Kfz-orientierten Verkehrsaufkommen. Auch im Umlandraum gibt es zwischen den Kommunen aufkommensstarke Verkehrsbeziehungen. Die teilweise noch dichten Siedlungsstrukturen und vielfach kurze Entfernungen zwischen den Wohnquartieren der Umlandkommunen und wichtigen Verkehrszielen im Stadt-Umland-Raum ergeben ein hohes Radverkehrspotenzial. So betragen beispielsweise die Entfernungen zwischen Schönkirchen und der Fachhochschule Kiel ca. 3 km und zwischen Schwentinental (Dorfplatz) und Kiel Hauptbahnhof ca. 6 km. Für den Stadt-Umland-Raum wurde im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes ein Radverkehrszielnetz entwickelt, in das alle bisherigen Radverkehrskonzepte und -planungen der Stadt Kiel (u. a. Veloroutenkonzept 2035), des Kreises, der Ämter und der Umland-Kommunen eingeflossen sind. Erstmals wurde für das Radverkehrsnetz eine Synchronisierung der Anforderungen und Planungen für den Untersuchungsraum vorgenommen, künftig unterteilt nach Radpremiumrouten / Velorouten, Haupttrouten (mit regionaler Verbindungsfunktion) und Ergänzungsrouten sowie touristischen Qualitätsrouten. Für die Netzebenen wurden zudem Vorschläge für Qualitätsstandards erarbeitet.

Neben den Radpremiumrouten (vgl. Maßnahme B1) wurden auch für die Haupttrouten Handlungsbereiche bzw. -abschnitte identifiziert, die mit Vorschlägen für die Radführung (z. B. Fahrradstraßen (vgl. Maßnahme B3)) und teilweise weiteren Planungsvorschlägen (z. B. Umgestaltung von Knotenpunkten) hinterlegt sind.

- Wehdenweg / L52 – Klausdorf
- Klingenbergstraße (K48) - Klausdorfer Weg (K23)
- Schönkirchen – Schwentinemündung / Fachhochschule Kiel (L50, Kätnerredder)
- Verbindung Klausdorf – Raisdorf (Bahnhof)
- Verbindung Gaarden – Elmschenhagen über Tröndelweg
- Verbindung Raisdorf – Elmschenhagen über Gutenbergstraße – Henry-Dunant-Str. – Paradiesweg – Brunsberg – Allgäuer Str.

Handlungsschritte

- Konzeption der Radführungsformen im Radverkehrszielnetz (zunächst Haupttrouten)
- vertiefende Planungen für ausgewählte Abschnitte / Übergänge / Knotenpunkte
- Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern und Verkehrsbehörden
- Prüfen von Fördermöglichkeiten in Bezug auf konkrete Maßnahmen
- Aufstellen eines interkommunalen Handlungsplans mit Zeitrahmen und Festlegung möglicher Kurzfristmaßnahmen (Quick-wins)
- Aufstellen eines Finanzierungsplans und Einreichen von Förderanträgen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- B1** Radpremiumrouten
- B3** Fahrradstraßen
- B4** Regionale Radverbindungen

Beispielhafte Verortung

- Verbindungen Schwentinental – Werftstr. und Schwentinemündung
 - Verbindungen Schwentinental – Kiel-Elmschenhagen
 - Verbindung Schönkirchen – Schwentinemündung
- Weitere Ausführungen siehe unter Beschreibung

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	B1, B2
Beteiligte Akteure	KielRegion, Betroffene Kommunen, LBV.SH, Kreis Plön, Landeshauptstadt Kiel
Bezug zu Sofortprojekt	S3
Good Practice	Foto: Radfahrstreifen und Lichtsignalanlage für Radinfrastruktur

B3 Einrichtung von Fahrradstraßen



Beschreibung

Zur Förderung des Radverkehrs am Ostufer sollen – wenn möglich – Fahrradstraßen eingerichtet werden. Dies steigert langfristig die Attraktivität des Radverkehrsnetzes durch eine schnelle Anbindung, erhöht das Sicherheitsempfinden und trägt zur Lückenschließung bei. Als Alternative können auch verkehrsberuhigte Bereiche und eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen zur Anwendung kommen.

Fahrradstraßen gehören zu den attraktivsten und sichersten Führungsformen für den Radverkehr, da diese in verkehrsrechtlicher Hinsicht dem Fahrradverkehr vorbehalten sind und somit die Sicherheit der Radfahrenden im Vordergrund steht. Andere Fahrzeuge dürfen diese Straßen nur benutzen, sofern dies durch Zusatzzeichen (z. B. Anlieger frei) angezeigt wird. Die Kraftfahrer*innen müssen sich dem Radverkehr anpassen und dürfen diesen nicht gefährden, wobei das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt ist. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Kraftfahrzeuge müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden. Neben der positiven Wirkung von Fahrradstraßen auf den Radverkehr tragen diese zeitgleich zu einem angenehmen Wohnumfeld und mehr Straßenraumqualität, durch weniger Autoverkehr und langsamere Geschwindigkeiten bei. Zudem unterstützen Fahrradstraßen die Verlagerung quartiersfremder Kfz-Verkehre. Mit der momentan diskutierten StVO-Novelle besteht auch die Möglichkeit, Fahrradzonen analog zu den Tempo-30-Zonen auszuweisen, wobei prinzipiell die gleichen Bedingungen gelten wie bei den Fahrradstraßen. Bei der Auswahl spielt neben der Funktion im Radverkehrsnetz (bevorzugt Haupttrouten) vor allem die Bedeutung der Straße für den Kfz-Verkehr und die potenzielle Radverkehrsnachfrage eine Rolle.

Im Rahmen der Untersuchungen wurden in Abgleich mit den bestehenden Mobilitäts- und Radverkehrskonzepten folgende potenzielle Fahrradstraßen für eine vertiefende Prüfung identifiziert:

- Laboe: Strandstraße, Mühlenredder, Kiebitzredder (im Verlauf der Premiumradroute)

- Heikendorf: Laboer Weg, Hindenburgstraße, Schlosskoppelweg (im Verlauf der Premiumradroute)
- Mönkeberg: Drosselhörn, Kitzeberger Weg, Gänsekrugredder (im Verlauf der Premiumradroute), Stubenrauchstr. (optional)
- Schönkirchen: Kätnersredder, Blomeweg (optional)
- Schwentinal: Dorfstraße zw. L52 und Klingenbergstraße, Ritzeberger Weg, Oppendorfer Weg, Ahornallee, Hermann-Löns-Straße, Preetzer Str. vs. Sankt-Annen-Weg
- Plön: Rodomstorstraße (in Umsetzung), Eutiner Straße (in Planung), Johannisstraße
- Preetz: Birkenweg, Lohmühlenweg, Kahlbrook – Am Heidberg, Moritz-Schreber-Straße, An der Mühlenau – Mühlenstraße und Gasstraße – Wilhelminenstraße
- Kiel Gaarden: Stoschstraße vs. Pickerstraße, Kaiserstr. (optional)
- Kiel Dietrichsdorf: Hertzstraße, Boksberg, Eichenbergskamp

In Plön befindet sich die erste Fahrradstraße, in der Rodomstorstraße, derzeit in der Umsetzung. In Kiel gibt es bereits rund 30 Fahrradstraßen, welche jedoch nicht im Bereich des Kieler Ostufers liegen.

Handlungsschritte

- Abwägung möglicher Alternativführungen zu den Fahrradstraßen
- Zusammenstellen von Planungs- und Bewertungsgrundlagen
- Erstellen eines Argumentationsleitfadens für Fahrradstraßen
- Vorabstimmung mit den Verkehrsbehörden Kreis Plön und Stadt Kiel
- Erstellen von Entwurfsplänen insbesondere Markierungs- und Beschilderungsplan
- Erstellen von Anträgen zur Anordnung bei der Verkehrsbehörde

Bezug zu anderen Maßnahmen

B1 Radpremiumrouten

B2 Stadt-Umland-Raum

Beispielhafte Verortung

- Städte Plön und Preetz
 - Laboe, Heikendorf, Mönkeberg
- Weitere Ausführungen siehe unter Beschreibung

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Fahrradstraße
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	B1, B3
Beteiligte Akteure	KielRegion, Kommunen, Verkehrsbehörden
Bezug zu Sofortprojekt	S3
Good Practice	Foto: Fahrradstraße in Münster,

B4 Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radverbindungen im übrigen Untersuchungsraum



Beschreibung

Mit der Verknüpfung des erweiterten Untersuchungsraumes und übergeordneter Verkehrsziele (Teilgebiet des Kreises Plön) sollen Radverbindungen über den Stadt-Umland-Raum hinaus ausgebaut werden.

Im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes wurde dazu, ergänzend zum Stadt-Umland-Raum, ein regionales Radverkehrszielnetz in Abgleich mit dem kreisweiten Radverkehrskonzept, dem Entwurf des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) und dem Stadt-Umland-Radverkehrszielnetz (vgl. Maßnahme B2) erarbeitet.

Auf Basis der differenzierten Bestandsaufnahme und der Kommunenbefragung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes sowie ergänzender stichprobenartiger Ortsaufnahmen im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes wurden erforderliche Lückenschlüsse (Bau von Radwegen) im übergeordneten Radverkehrsnetz identifiziert:

- B430 zw. Rantzau und Lütjenburg (alternative Führung prüfen)
- L53 zw. Rathjensdorf / B430 und Selent / B202
- L55 zw. Dannau und B430
- L67 zw. Langenbusch und Depnau
- K10 zw. Kirchbarkau und Postfeld
- K19 zw. Preetz und L67
- K25 zw. B430 und B76 über Lebrade
- K38 Höndorf (L211) - Krumbek (K13)
- K48 Klausdorf – Kiel (Abschnitt im Stadt-Umland-Netz)
- K52 Schönkirchen - Mönkeberg (nördlich L50)
- K46 und K28 Fragau-Pratjau (Selenter See)

Außerdem sind Konzeptionen für die Radverkehrsführungen in den Ortsdurchfahrten folgender Zentralorte zu entwickeln:

- Schönkirchen (L50)
- Schwentinal (K48)
- Preetz (K19 und K53)
- Lütjenburg (K26 und L165)
- Schönberg (L211 und K13)

Handlungsschritte

- Konzeption der Radführungsformen im Radverkehrszielnetz (insbesondere Unterscheidung von Radwegen und Mischverkehr)
- Entwicklung von Lösungsansätzen/Musterlösungen für die Ortsdurchfahrten
- Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern
- Prüfen von Fördermöglichkeiten in Bezug auf konkrete Maßnahmen
- Aufstellen eines Finanzierungsplans und Einreichen von Förderanträgen
- Kontinuierliche Fortschreibung des Handlungsprogramms für Straßen und Radwege des Kreises Plön

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	B2, B4
Beteiligte Akteure	KielRegion, Kreis Plön, LBV.SH, Kommunen
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Modellprojekt Schutzstreifen außerorts

Bezug zu anderen Maßnahmen

B1	Radpremiumrouten
B2	Stadt-Umland-Raum

Beispielhafte Verortung

- Bundesstraße B430
- Landesstraße u.a. L53, L55
- Kreisstraßen u.a. K19, K53
- Ortsdurchfahrten u.a. L50, K53, K13

Weitere Ausführungen siehe unter Beschreibung

B5 Aufwertung regionaler touristischer Qualitätsrad- und -wanderrouten



Beschreibung

Um die bestehenden touristischen Potenziale auszuschöpfen, ist eine systematische und durchgehende Aufwertung sowie langfristige Qualitätsentwicklung des gesamten radtouristischen Angebots notwendig.

Ein strategisches Ziel der Radstrategie Schleswig-Holstein ist es, das Land bis zum Jahr 2030 unter die Top 3 der beliebtesten Bundesländer zu bringen [4]. Der Radtourismus ist ein wichtiges Standbein des Tourismus in der gesamten Region Schleswig-Holstein, welche gleichzeitig hervorragende Rahmenbedingungen bietet durch ihre einzigartigen Natur- und Landschaftsräume und vergleichsweise geringen Höhenunterschiede. Die KielRegion gehört dabei zu den bedeutendsten Tourismusdestinationen in Schleswig-Holstein. Übergeordnete Bedeutung im Untersuchungsraum haben vor allem die Kieler Förde und die weitere Ostseeküste, das Schwentinetal, der Naturraum Selenter See, die Plöner Seenlandschaft und die Holsteinische Schweiz (angrenzend an den Kreis Ostholstein). Aufbauend auf den Zielsetzungen der Radstrategie hat die Landesregierung 2021 Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein [5] als Leitfaden entwickelt, die in Teilen auch auf den Wandertourismus übertragbar sind und folgende Kernelemente enthalten:

- Verbesserte Wegeinfrastruktur (Wegebreiten, Beläge, Beleuchtung etc.)
- Transparente Leitsysteme
- Verknüpfung mit dem ÖPNV (Schienen- und hochwertiger Busverkehr)
- Attraktive Begleitinfrastruktur
- Touristische Infrastruktur (v. a. Beherbergung, Gastronomie)
- Information und Marketing
- Unterhaltung und Pflege
- Kontinuierliches Qualitätsmanagement

Im Untersuchungsraum des Ostuferverkehrskonzeptes gibt es neben dem Radfernweg Ostseeküstenradweg (D2-Route im Radnetz Deutschland), der in den nächsten Jahren weiter aufgewertet werden soll, weitere übergeordnete Routen für den Freizeit- und Tourismusverkehr.

Für weitere klassifizierte und thematische Rad- und Wanderrouten wird ebenfalls eine Aufwertung zu regionalen Qualitätsrouten vorgeschlagen.

Handlungsschritte

- Identifizierung von Zuständigkeiten und Kooperationspartner*innen
- Entwicklung regionaler Qualitätsanforderungen auf Basis der landesweiten Qualitätsstandards
- Abgleich und Anpassung der vorhandenen Informations- und Leitsysteme (vgl. Maßnahmen A7 und B7)
- Entwicklung übergreifender Standards für die begleitende Infrastruktur insbesondere Information- und Raststationen
- Erstellen eines Handlungsplans für Infrastrukturmaßnahmen
- Festlegung von Zuständigkeiten für die Umsetzung des Handlungsplans, den Betrieb der Wege und das Qualitätsmanagement

Bezug zu anderen Maßnahmen

- B1** Radpremiumrouten
- B4** Regionale Radverbindungen

Beispielhafte Verortung

- Mönchsweg (Teilabschnitt Kreis Plön)
- Holsteinische-Schweiz-Radtour (Teilabschnitt Kreis Plön)
- Schrevenborner Rund
- Selenter See Radroute

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Qualitätsroute
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	B3
Beteiligte Akteure	Kreis Plön, Landeshauptstadt Kiel, Land SH, Kommunen, Tourismusorganisationen
Bezug zu Sofortprojekt	S3
Good Practice	Foto: Rastplatz, ADFC-Rad-ReiseRegionen und Qualitätsradrouten

B6 Fahrradparken an wichtigen Verkehrszielen



Beschreibung

Das Vorhandensein ausreichend komfortabler Fahrradabstellanlagen spielt eine wesentliche Rolle für die Attraktivität des Radverkehrs und trägt maßgeblich zur Benutzung dieses Verkehrsmittels bei

Abstellanlagen sind eine unverzichtbare Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur und stellen einen eigenständigen Baustein im strategischen Leitbild „Radverkehr mit System“ dar. Durch die Zunahme von höherwertigeren Fahrrädern erhalten insbesondere Standsicherheit und Diebstahlschutz einen neuen Stellenwert.

Sichere Abstellanlagen wirken sich zudem auf die Verkehrssicherheit aus, da bei schlechten Abstellmöglichkeiten Radfahrende häufig weniger hochwertige „Zweiräder“ nutzen, denen es dann aber vielfach an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt. Gut gestaltete Abstellanlagen können sich zudem als Gestaltungselemente im öffentlichen Raum erweisen und den Radverkehr präsenter machen. Aus Sicht der Nutzenden sind an das Fahrradparken folgende Anforderungen zu stellen:

- Kurze Wege zwischen Abstellanlage und Verkehrsziel und möglichst vernetzte, barrierefreie Erreichbarkeit der Abstellanlage
- Ausreichende (bedarfsgerechte) Stellplatzkapazität
- Hoher Bedienungskomfort und hohe Bequemlichkeit (Standsicherheit, Anlehnbügel, Wetterschutz, Boxen usw.)
- Nutzungssicherheit und hohe Flexibilität in der Nutzung (u. a. Eignung für verschiedene Fahrradtypen)
- Hohe subjektive Sicherheit (u. a. Beleuchtung, Übersichtlichkeit, soziale Kontrolle)
- Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus

Handlungsschritte

- Weiterentwicklung der Grundlagen zu Fahrradabstellanlagen auf Basis der Entwicklungen rund um Mobilitätsstationen in der KielRegion
- Bewerben des Fahrradparkens bei externen Akteuren (Einzelhandel, Unternehmen, Wohnungsbaugesellschaften etc.)
- Erstellen eines Leitfadens für das Fahrradparken in der KielRegion als Information für externe Akteure
- Identifizierung potenzieller Standorte gemeinsam mit den externen Akteuren
- Umsetzung ausgewählter Modellstandorte
- Aufstellen eines Umsetzungsprogramms für öffentliche Abstellanlagen

Die KielRegion berät die Kommunen und externe Akteure bei der Planung und der Sondierung von Fördermöglichkeiten.

Bezug zu anderen Maßnahmen

Beispielhafte Verortung

- Verdichtete Wohnquartiere
- Versorgungs- / Ortszentren
- Ausbildungseinrichtungen
- Freizeiteinrichtungen und Sportanlagen
- Gewerbegebiete und einzelne Unternehmen
- Touristische Hot-Spots

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	B1
Beteiligte Akteure	KielRegion, NAH.SH, Kommunen, Schulen, Private
Bezug zu Sofortprojekt	S1 S2
Good Practice	Foto: Moderne B+R-Anlage im Design KielRegion

B7 Optimierung und Vereinheitlichung eines Leitsystems für den Radverkehr



Beschreibung

Eine verständliche sowie flächendeckende Wegweisung wird die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum gestärkt. Damit ist die Radverkehrswegweisung auch ein indirekt wirkendes Element der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.

Mit der Umsetzung des neuen Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) und des kreisweiten Radverkehrsnetzes wird die bisherige kreisweite Radverkehrswegweisung angepasst, die im Kreis Plön derzeit im Wesentlichen aus Pfeilwegweisern und in der Landeshauptstadt Kiel überwiegend aus Tafelwegweisern besteht. Die Radwegweisung wurde in den letzten Jahren sukzessive ausgebaut und weist mittlerweile eine hohe Flächendichte auf, im Kreisgebiet vorwiegend entlang von Freizeit- und Tourismusrouten, in der Landeshauptstadt Kiel auf nahezu allen Routen des übergeordneten Radverkehrsnetzes. Die Radpremiumrouten bilden ein neues Produkt im Radverkehrssystem, das einer plakativen Darstellung in der Wegweisung bedarf. Beispielhafte Ansätze dafür können im Leitsystem für die Veloroute 10 gefunden werden. Eine wichtige Planungsgrundlage für die künftige Radwegweisung bildet der Erlass der Landesregierung zur Radwegweisung in Schleswig-Holstein vom Mai 2023 [6].

In der Radwegweisung geht es neben einer Ausweisung wichtiger Verkehrsziele um eine transparente Benennung der Routen durch Nummern, Buchstaben, Signets und/oder Namen sowie ergänzende Informationsangebote. In Radregionen wie den Niederlanden oder auch in einige deutschen Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen haben sich inzwischen moderne Knotenpunktsysteme für die Orientierung etabliert. Ein solches wird auch für die KielRegion als Ergänzung zur üblichen Zielwegweisung empfohlen. Ein solches System ersetzt nicht, sondern ergänzt bestehende Leitsysteme, so dass beispielsweise bereits beschlossene Optimierungen der Radwegweisung parallel dazu oder im Vorwege erfolgen können.

Zentrale Elemente eines künftigen Radverkehrs-Leitsystems in der KielRegion sind:

- Knotenpunkte
- einheitliche Kennzeichnung der Routenebenen (Premiumrouten, Freizeit-Themenrouten, touristische Qualitätsrouten etc.)
- Schilder als Zielwegweiser (in größeren Kommunen als Tafel- oder Tabellenwegweiser, ansonsten Pfeilwegweiser)
- ergänzende Schilder und Zwischenwegweiser
- Bodenmarkierungen und Piktogrammplatten
- GPX-Tracks
- Fahrradkarten (Online und Print)

Handlungsschritte

- Festlegung einheitlicher Elemente für ein integriertes Radverkehrs-Leitsystem für die gesamte KielRegion
- Erstellen eines übergreifenden Zielerasters für die KielRegion
- Anpassung von Wegweisern und Schließung von Lücken in der Radwegweisung im Kreis Plön auf Grundlage des kreisweiten Radverkehrskonzeptes
- Prüfung und Entwicklung eines ergänzenden Knotenpunktsystems
- Ausstattung einer durchgehenden Route mit den Knotenpunkten als Modellprojekt
- Erstellen von Tracks für das übergeordnete Radverkehrsnetz und Ergänzung weiterer digitaler Angebote zur Routenplanung und Orientierung vor Ort

Bezug zu anderen Maßnahmen

B1 Radpremiumrouten

B4 Regionale Radverbindungen

Beispielhafte Verortung

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



Pro Jahr

Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

-

Beteiligte Akteure

KielRegion,
Landeshauptstadt
Kiel, Kreis Plön,
Tourismus-
organisationen

Bezug zu Sofortprojekt

-

Good Practice

Foto:
Knotenpunkt-
orientierte Rad-
wegweisung in
NRW und Rad-
routenkennung
auf dem Radweg
in Kiel

Handlungsfeld C: ÖPNV / SPNV



Übersicht Maßnahmen

Maßnahme	Priorität
C1 Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland (S-Bahn)	★★★
C2 Schnellbuskonzept + Hauptachsen Busverkehr	★★★
C3 Tangenten und Zubringen zum SPNV	★★
C4 Fördequerende Verbindungen	★★★
C5 Weiterentwicklung des bedarfsgesteuerten öffentlichen Verkehrs	★

C1 Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland (S-Bahn)



Beschreibung

Das SPNV-Angebot soll im Kieler Umland zu einem attraktiven S-Bahn-Netz weiterentwickelt werden. Der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) [7] sieht die Reaktivierung der Bahnstrecke Hein Schönberg und einen Ausbau der Bahnverbindung Kiel – Preetz – Plön – Lübeck vor.

Der LNVP sieht konkret bis 2026 vor:

- 2. Bauabschnitt des Ausbaus Kiel-Preetz mit 3 neuen Haltepunkten, Einführung einer Regionalbahn bis Preetz und Beschleunigung des RE nach Lübeck
- Reaktivierung bis zum Schönberger Strand und Bedienung im Stundentakt

Das Ostuferverkehrskonzept unterstützt auch die Planungen des LNVP über 2027 hinaus, die den Ausbau des SPNV inkl. der S-Bahn Kiel mit folgenden Maßnahmen vorsieht:

- Ausbau Kiel – Preetz – Plön – Lübeck für einen halbstündlichen RE mit einer Fahrzeit von rund 55 Minuten
- Reaktivierung Neumünster – Ascheberg – Plön im 60-Min-Takt
- S-Bahn Kiel – Preetz im 30-Min-Takt mit bestehenden und zusätzlichen Haltepunkten (s. Spalte "Beispielhafte Verortung")
- S-Bahn Kiel – Schönberger Strand im 30-Min-Takt mit bestehenden und zusätzlichen Haltepunkten (s. Spalte "Beispielhafte Verortung")

Durch beide Strecken erhalten die Siedlungsachsen nach Preetz und Schönberg einen attraktiven 30-Minuten-Takt. Die S-Bahn und der RE-Verkehr werden daher in Zukunft die Erreichbarkeit entlang beider Achsen am Ostufer deutlich verbessern.

Eine Prüfung von drei Varianten der kurzfristigen Nutzung bestehender Bahninfrastruktur für den Personenverkehr durch Schönkirchen in Richtung Ostuferhafen kam nicht zu einem tragfähigen Ergebnis. Dies liegt u.a. in notwendigen – und kosten- sowie zeitintensiven – Infrastrukturerweiterungen (z.B. taktbedingter zweigleisiger Begegnungsabschnitte), der Herausforderungen in der Betriebsstabilität (z.B. Zugkoppelung mit mehreren Zugteilen) und der Gefahr unattraktiver Taktungen.

Handlungsschritte

- Verankerung des Angebotskonzeptes für die S-Bahn und RE-Verkehre Kiel-Plön-Lübeck in Fortschreibungen des LNVP und des Deutschlandtakts des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)
- Planungsverfahren für notwendigen Infrastrukturausbau weiter voranbringen
 - Reaktivierung Stationen Hein Schönberg
 - Kreuzungsbahnhöfe für 30-Minuten-Takt zum Schönberger Strand
 - Zweigleisige Begegnungsabschnitte und Geschwindigkeits-erhöhung auf der Achse Kiel – Preetz - Plön
 - Neue Haltepunkte der S-Bahn nach Preetz und RE-Halt Preetz-Süd
 - Planfeststellungsverfahren für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen
- Aufwertung der (geplanten) Haltepunkte zu intermodalen Verknüpfungspunkten

Bezug zu anderen Maßnahmen

- C3** Tangenten und Zubringer zum SPNV
- D2** Aufbau P+R-System
- D6** Ausbau des B+R-Netzes
- F2** Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene

Beispielhafte Verortung

- Neue Haltepunkte der S-Bahn
 - Kiel-Wellseedamm
 - Kiel-Elmschenhagen (ggf. Verlegung)
 - Kiel Berchtesgadener Str.
 - Raisdorf-Ostseepark
 - Raisdorf Bf.
 - Preetz-Nord (Berufsschulen)
 - Preetz-Krankenhaus
 - Preetz Bf.
 - Kiel-Schulen am Langsee
 - Kiel-Ellerbek
 - Kiel Oppendorf
 - Schönkirchen
 - Fiefbergen
 - Schönberg
 - Schönberger Stand
 - Probsteierhagen
 - Passade

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Jährliche Betriebskosten
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	C2, C4
Beteiligte Akteure	NAH.SH, DB, AKN, Erixx, InfraGo, Kommunen (für Umfeldplanung)
Bezug zu Sofortprojekt	S1
Good Practice	-

C2 Schnellbuskonzept + Hauptachsen Busverkehr



Beschreibung

Die Bus-Hauptachsen vom Ostufer in Richtung Kiel sollen durch Taktverdichtungen und Schnellbusangebote weiter gestärkt werden, um zusätzliche Nachfragepotenziale zu heben und ausreichende Kapazitäten anbieten zu können. Das heutige Busangebot am Ostufer weist auf den Hauptachsen gut vertaktete Verbindungen sowie einige Schnellbuslinien auf.

Der Regionale Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht in den nächsten Jahren u.a. folgende Maßnahmen am Ostufer vor:

- Auf der Ost-West-Achse soll ein 10-Min-Takt über den Ostring bis Ellerbek und im weiteren 20-Minuten-Takte zum Ellerbeker Weg und nach Schwentidental-Klausdorf geschaffen werden
- In Richtung Elmschenhagen soll mit einem 10-Min-Takt auf der Preetzer Straße eine Angebotsverbesserung umgesetzt werden.

Die Landeshauptstadt Kiel plant zudem derzeit das ergänzende Busnetz zur Stadtbahn, das auch am Ostufer deutliche Angebotsverbesserungen über die Maßnahmen des RNVP hinaus vorsieht.

So soll die Hauptbusachse über den Ostring mit Bussen Richtung Heikendorf, Laboe und Schönkirchen weiter gestärkt werden. Das Busnetz soll als Zubringer zur Stadtbahn ausgerichtet werden.

Um die Pünktlichkeit des Busverkehrs zu steigern, sollen Maßnahmen zur Busbeschleunigung und -priorisierung umgesetzt werden. Dies umfasst die Einrichtung von Busspuren und Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen. Die höchste Priorität hat dabei eine Beschleunigung des Busverkehrs auf dem Ostring, da dieser auch nach Einführung der Stadtbahn die zentrale Achse des Busverkehrs am Ostufer darstellen wird. Aber auch auf anderen Achsen sind Maßnahmen zur Busbeschleunigung von hoher Priorität.

Mit der Einführung der Stadtbahn und des Halbstundentakts der S-Bahn nach Schönberg und Preetz (s. Maßnahme C1) könnten langfristig auch die Buslinien zwischen Kiel und dem Kreis Plön neu strukturiert werden.

Aufbauend auf dem Zielnetz der Stadtbahn und der S-Bahn konnten auf Basis von Potenzialanalysen mit dem Verkehrsmodell weitere Angebotsoptimierungen identifiziert werden (s. Kasten beispielhafte Verortung).

So kann beispielsweise durch eine Busverbindung aus Heikendorf über Dietrichsdorf (Stadtbahn-Verknüpfung) zur Fachhochschule eine direkte Anbindung der Fachhochschule aus Richtung Norden geschaffen werden.

Handlungsschritte

- Abstimmung der Angebotskonzepte der Landeshauptstadt Kiel und des Kreises Plön insbesondere im Bereich Elmschenhagen, Ellerbek, Schwentidental und der Busse in Richtung Schönkirchen, Heikendorf und Laboe
- Schaffung von Ladeinfrastruktur für die Hauptbuslinien an den Linienenden
- Planung von Busbeschleunigungsmaßnahmen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- C3** Tangenten und Zubringer zum SPNV
- D2** Aufbau P+R-System
- E3** Stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen

Beispielhafte Verortung

- Taktverdichtung Schnellbus Kiel – Laboe
- Überplanung Angebotskonzept Schnellbus Kiel – Schwentidental - Lütjenburg - Oldenburg
- Taktverdichtung ganztägig zwischen Innenstadt bzw. FH - Neumühlen - Heikendorf – Laboe

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



Jährliche Betriebskosten

Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

C1, C4

Beteiligte Akteure

Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön (Aufgabenträger), Verkehrsunternehmen

Bezug zu Sofortprojekt

S1

Good Practice

-

C3 Zubringer zum SPNV und zur Stadtbahn



Beschreibung

Neben den radial auf die Landeshauptstadt Kiel zulaufenden Linien gibt es am Ostufer eine Reihe von weiteren Achsen mit dem möglichen Potenzial für ein attraktives Linienangebot im ÖPNV. Insbesondere, wenn diese Linien auch als Zubringer zur (geplanten) S-Bahn fungieren, könnte für tangentielle Linien ein ausreichendes Nachfragepotenzial generiert werden. Um den Erfolg dieser Anbindung zu gewährleisten, ist eine bestmögliche Abstimmung der Fahrpläne und Bedienzeiten der Zubringerverkehre auf die schnellen Linien sowie eine hohe Verlässlichkeit des Angebots notwendig.

Diese Themen werden auch im RNVP des Kreises Plön benannt und sollten in Zukunft im Hinblick auf die Ausbaustufen der S-Bahn Kiel konkretisiert werden. Je nach Nachfrage können diese Verbindungen als Linienangebot oder in der SVZ auch bedarfsgesteuert (ALFA) angeboten werden.

Da die S-Bahn Kiel in Zukunft im 30-Minuten-Takt verkehren soll, sollten auf potenzialträchtigen Relationen am Ostufer daher auch die Zubringer-Busverbindungen möglichst im 30-Takt verkehren und die bestehenden Angebote verdichtet und besser vernetzt werden.

Gutachterlicherseits wird für den Regionalverkehr am Ostufer die Prüfung der Einrichtung neuer bzw. Die Anpassung/Ausweitung bestehender Zubringerverkehre empfohlen, die im Kasten "Beispielhafte Verortung" aufgeführt sind.

Handlungsschritte

- Abstimmung der Angebotskonzepte der Landeshauptstadt Kiel und des Kreises Plön insbesondere im Bereich Elmschenhagen, Ellerbek, Schwentimental und der Busse in Richtung Schönkirchen, Heikendorf und Laboe
- Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Bahn

Bezug zu anderen Maßnahmen

C1 Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland

Beispielhafte Verortung

- Zubringer Schönkirchen zur Stadtbahn Tiefe Allee
- Zubringer von Schwentimental-Klausdorf und Raisdorf zu jeder Stadtbahn an der Wiener Allee
- Laboe – Wendtorf – Lutterbek – Bf. Probsteierhagen (Anschluss zum Hein Schönberg nach Kiel)
- Bf. Ostseepark – Klausdorf – Wellingdorf – Fachhochschule
- Plön - Lütjenburg - Hohwacht

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Jährliche Betriebskosten
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	C1, C4
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön (Aufgabenträger), Verkehrsunternehmen
Bezug zu Sofortprojekt	S1
Good Practice	-

C4 Fördequerende Verbindungen



Beschreibung

Die Förde bildet heute eine deutliche Barriere zwischen Ost- und Westufer. Verbindungen zur Überquerung und entlang der Förde werden aktuell nur durch die Fähren der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK) bedient. Ergänzende Angebote von privaten Anbietern gibt es bisher nicht. Die F1 verkehrt neben saisonalen Verbindungen ganzjährig insb. auf dem Dreieck zwischen Möltenort, Laboe und Friedrichsort und die F2 bietet ein ganzjähriges Angebot (Mo-Sa) zwischen der Reventloubrücke, Dietrichsdorf und Wellingdorf. Planungen für eine Angebotsverbesserung der F1 zu einem Stundentakt liegen vor, können derzeit aber aufgrund von Personalmangel nicht umgesetzt werden.

Grundsätzlich soll eine Ausweitung der Fördeschiffahrt (Bedienzeiten, Strecken, Takt, Fahrradmitnahme) angestrebt werden, um die Querung der Förde zu ermöglichen bzw. zu verbessern. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass hierfür zusätzliche Schiffe und Fährpersonal benötigt werden. Für die Attraktivierung der Fördeschiffahrt wurden im Sofortprojekt des Ostuferverkehrskonzepts Maßnahmen an den Fähranlegern und im Bereich der tariflichen Integration erarbeitet.

Entscheidend für die Attraktivierung der Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr ist ein ganzjähriges Angebot in einem dichteren Takt sowie neue häufig verkehrende fördequerende Fährverbindungen, z.B. zwischen Mönkeberg und Bellevue bzw. Möltenort und Friedrichsort oder Holtenau-Ost.

Ein alternativer Ansatz wäre eine Seilbahnverbindung über die Förde. Hier liegt eine Studie für eine Verbindung von der Fachhochschule zum Seegarten oder Lorenzdam vor. Diese Verbindung würde im Vergleich zur Fährlinie F2 eine direkte Verbindung in einem dichten Takt in die Innenstadt und kurze Fahrzeiten bieten. Sie erschließt jedoch als Punkt-zu-Punkt-Verbindung wenig zusätzliches Potenzial und würde parallel zur geplanten Stadtbahn zur Fachhochschule verkehren.

Weiter nördlich wäre eine Verbindung von der Holtenauer Straße (Stadtbahn) über die Düppelstraße oder Beselerallee zur Fachhochschule denkbar. Hierbei müsste eine Seilbahntrasse über Wohngebäuden errichtet werden, was einer Umsetzung entgegensteht.

Andere denkbare potenzialträchtige Seilbahn-Verbindungen wie Heikendorf – Holtenau-Ost – Wik sind technisch aufgrund zu weiter Abstände zwischen Stützen nicht realisierbar. Grundsätzlich wäre eine Seilbahn aufgrund der häufig auftretenden hohen Windstärken von Betriebseinschränkungen betroffen.

Eine Mitnutzung des bestehenden Fernwärmetunnels für Fußgänger*innen und Radfahrende ist aufgrund des Querschnitts und der Anforderungen an die Tunnelsicherheit nicht möglich. Vorstellbar sind hingegen kleinere Wassertaxis, die jedoch ebenfalls qualifiziertes Personal voraussetzen.

Handlungsschritte

- Umsetzung geplante Angebotsverbesserungen auf der F1 (Stundentakt)
- Ganztätiger 15-Min-Takt auf F2 (Umsetzung 6. RNVP)
- Prüfung Nachfragepotenziale und Aufwand für Infrastruktur, Schiffe und Personal für weitere fördequerende Verbindungen.

Bezug zu anderen Maßnahmen

D6

Offensive: Ausbau des B+R-Netzes

Beispielhafte Verortung

- Prüfung Pendelfähre Mönkeberg - Bellevue
- Prüfung Pendelfähre Möltenort - Friedrichsort
- Prüfung Pendelfähre Möltenort - Holtenau-Ost

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



Jährliche Betriebskosten

Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

C4

Beteiligte Akteure

SFK, Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Gemeinden Mönkeberg, Heikendorf und Laboe

Bezug zu Sofortprojekt

S1

Good Practice

C5 Weiterentwicklung des bedarfsgesteuerten öffentlichen Verkehrs



Beschreibung

Das bereits vorhandene Anruf Linien Angebot ALFA im Kreis Plön kann durch Erweiterung des Nutzungsumfanges neue Kundengruppen erschließen und intensiver genutzt werden. Dabei stehen vor allem die Möglichkeiten digitaler Buchungsmöglichkeiten per Smartphone-App im Vordergrund.

Der bedarfsgesteuerte Verkehr kann ergänzend zum vertakteten Linienangebot im SPNV und den Haupt-Bus-Achsen erfolgen und böte etwa an definierten Verknüpfungspunkten mindestens stündliche Fahrtmöglichkeiten mit optimalen Anschlüssen in die kleineren Orte, die nicht von den Hauptlinien bedient werden.

Darüber hinaus könnten die Fahrzeuge für Fahrten innerhalb der definierten Bedienfelder je nach Verfügbarkeit auch für weitere spontane Fahrten gebucht werden. Die Buchung kann über eine App bzw. telefonisch erfolgen. Perspektivisch soll ein Einsatz autonomer Fahrzeuge für das On-Demand-Angebot geprüft und verfolgt werden.

Auch in der Landeshauptstadt Kiel können On-Demand-Verkehre Aufgaben im öffentlichen Verkehr übernehmen. Während große Teile des Stadtgebiets am Ostufer in Zukunft durch ein attraktives Linienangebot mit Stadtbahn und Bussen erschlossen wird, können bestimmte Siedlungsbereiche besser über ein On-Demand-Angebot angebunden werden. Beispielhafte Einsatzfelder sind im Kasten "Beispielhafte Verortung" aufgeführt.

Da die für ein On-Demand-Angebot geeigneten Bereiche am Ostufer innerhalb der Landeshauptstadt Kiel relativ klein sind, sollte geprüft werden, inwiefern ein Gebietskörperschaft übergreifendes System eingeführt werden kann. Die Gutachter empfehlen dabei aus Gründen der Zuverlässigkeit und der Kosten die Prüfung eines teilflexiblen On-Demand-Angebots.

Handlungsschritte

- Definition weiterer Verknüpfungspunkte vom Busnetz mit On-Demand
- Definition Bedienfelder
- Abschätzung Fahrzeugbedarf
- Betreibersuche Fahrbetrieb / Einbindung der Taxibetriebe
- Einbindung in NAH.SHUTTLE App

Bezug zu anderen Maßnahmen

C3 Tangenten und Zubringen zum SPNV

Beispielhafte Verortung

- (Unter dem Vorbehalt vertiefter Prüfung)
- Erschließung von Elmschenhagen-Süd
- Tangentialverbindung Oppendorf – Fachhochschule
- Übernahme von Abend- und Wochenendverkehren durch ein On-Demand-Angebot abseits der Hauptachsen des Bus- und Stadtbahnnetzes

Übersicht



Foto: Verkehrsbetriebe Kreis Plön

Zeithorizont	
Kostenrahmen	Jährliche Betriebskosten
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	C3, C4
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Taxibetriebe, Verkehrsunternehmen
Bezug zu Sofortprojekt	S1
Good Practice	

Handlungsfeld D: Inter- und Multimodalität



Maßnahmen Übersicht

Maßnahme	Priorität
D1 Ausweitung der Sharing-Angebote	★★
D1/a Ausweitung Carsharing	★★★
D1/b Ausweitung Bikesharing	★
D2 Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R Systems	★★★
D3 Raumverträgliche Optimierung von E-Scootern	★
D4 Einrichtung von kleinen Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten	★★
D5 Einrichtung von Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen	★★★
D6 Ausbau des B+R-Netzes	★★

D1 Ausweitung der Sharing-Angebote



Beschreibung

Die flächendeckende Ausweitung des bestehenden Bike- und Carsharing-Angebots, insbesondere in bisher nicht bedienten Gebieten, soll gefördert werden.

Der Masterplan Mobilität sieht den Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems als eine der zentralen Schlüsselmaßnahmen an (siehe Maßnahmen C.1.4). Darüber hinaus wird die Ausweitung des Carsharing-Angebots mit hoher Priorität empfohlen (siehe Maßnahme C.1.2). Aufgrund dessen hat sich das Sharing-Angebot in der Landeshauptstadt Kiel als auch in den Gemeinden des Kreises Plön in den vergangenen Jahren stark weiterentwickelt. Im Zuge dieser Entwicklungen wird eine flächendeckende Ausweitung des bestehenden Bike- und Carsharing-Angebots, insbesondere in den peripher gelegenen Stadtteilen, die bisher nicht im Bedienegebiet liegen, angestrebt.

Da eine weitere Zunahme unterschiedlicher Sharing-Anbieter nicht ausgeschlossen werden kann, gilt es eine zunehmende Diversifizierung im Sharing-Markt zukünftig auch im Rahmen der Flächenzuweisung an Mobilitätsstationen zu berücksichtigen (nicht mehr anbieterspezifisch).

Handlungsschritte

- Prüfung und Erweiterung der vorgeschlagenen Standorte für Sharing-Stationen (u. a. nach Kriterien wie Nutzungsdichte, Parkdruck, ÖPNV-Anbindung) sowie Prüfung der Flächenverfügbarkeit vor Ort
- Partizipative Erarbeitung neuer Standorte in den Quartieren in Zusammenhang mit der Erarbeitung von Quartiersmobilitätskonzepten (z. B. Französisches Viertel in der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0797/2020))
- Medienwirksame und zielgruppenorientierte Positionierung neuer Sharing-Angebote zur Steigerung der Bekanntheit und Nutzung
- Förderung von weiteren Kooperationsmodellen zwischen lokalen Verkehrsbetrieben und Sharing-Angeboten sowie zwischen Unternehmen und Bikesharing
- Identifikation von langfristigen Finanzierungsmodellen, ggf. in Kooperation mit privaten Akteuren

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D2, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, KielRegion, StattAuto, Betriebe
Bezug zu Sofortprojekt	
Good Practice	Foto: SpottenFlotte Station in Kiel

Bezug zu anderen Maßnahmen

D2	Aufbau P+R-System
D4	Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
D5	Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen
E7	Parkraumkonzepte in den Quartieren

Beispielhafte Verortung

- Siehe Steckbriefe D1/a und D1/b

D1/a Ausweitung Carsharing



Beschreibung

Das derzeitige Carsharing-Angebot am Kieler Ostufer sowie im Kreis Plön soll auf weitere Bereiche ausgeweitet werden, um die Attraktivität zur Nutzung des Angebots zu steigern (vgl. Abbildung 7).

Geeignete Orte zur Ausweitung des Angebots sollten in der Nähe zum ÖPNV liegen und eine hohe Nutzungsdichte und -mischung, oder einen besonders hohen Parkdruck aufweisen. Dabei sollten Bestands- und vor allem Neubau-Siedlungen stets Möglichkeiten des Carsharings bieten bzw. bereits vorhalten, was zur Reduzierung des Autobesitzes, der Anzahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze (und somit Kosten für Investor*innen) sowie weniger Flächenversiegelung führen kann. Zur Einbindung eines Carsharingangebots in betriebliche Nutzungen (z. B. Dienstfahrten) sowie für Einkaufs- oder Freizeit Zwecke bieten sich Stationen in Gewerbegebieten (z. B. Schönkirchen) sowie in wohnstandortnahen Lagen oder gut erreichbaren Zentren (z. B. in den Nahversorgungszentren) an.

Zur Förderung der E-Mobilität sollten kurz- bis mittelfristig alle Carsharing-Fahrzeuge auf Elektroantriebe umgestellt werden. Außerdem bietet sich die Etablierung von Kooperationsmodellen zwischen der StattAuto AG sowie den Verkehrsbetrieben (z. B. KVG, VKP) an, um für Zeitkartenabonnent*innen einen attraktiven Zugang zum Carsharing-Angebot zu schaffen und die Verknüpfung von ÖPNV und Sharing zu fördern.

Um darüber hinaus eine dauerhafte Auslastung der Fahrzeuge zu gewährleisten, sollten die Angebote verstärkt in das betriebliche Mobilitäts- und Flottenmanagement integriert werden. Dabei stehen den Unternehmen zu festen (Betriebs-)Zeiten die Fahrzeuge exklusiv zur Verfügung, während in den übrigen Zeiträumen (z. B. am Wochenende) auch private Nutzer*innen darauf zugreifen können.

Handlungsschritte

- Ausweitung des Carsharing-Angebots zur Erschließung weiterer Gemeinden im Kreis Plön (z. B. Bahnhof Raisdorf, Schönberger Landstraße (Schönkirchen), Heikendorfer Weg (Mönkeberg))
- Erschließung weiterer Gebiete des Kieler Ostufers durch neue Stationen (z. B. Segeberger Landstraße, Bahnhof Oppendorf)
- Prüfung und Erweiterung der vorgeschlagenen Standorte (u. a. nach Kriterien wie Nutzungsdichte, Parkdruck, ÖPNV-Anbindung)
- Partizipative Erarbeitung neuer Standorte in den Quartieren in Zusammenhang mit der Erarbeitung von Quartiersmobilitätskonzepten (z. B. Französische Viertel in der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0797/2020))
- Medienwirksame und zielgruppenorientierte Positionierung neuer Carsharing-Angebote zur Steigerung der Bekanntheit und Nutzung
- Weitere Umstellung der Flotte von StattAuto auf E-Fahrzeuge
- Förderung von weiteren Kooperationsmodellen zwischen lokalen Verkehrsbetrieben und Carsharing
- Reservierung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge im Zuge des Mobilitätsmanagements in Wohnquartieren, insbesondere in Neubauquartieren (ggf. in Abstimmung mit Wohnungsunternehmen)
- Prüfung der Erweiterung des Bedienebiets des free-floating-Systems CAR.LOS auf das Kieler Ostufer

Bezug zu anderen Maßnahmen

- D2** Aufbau P+R-System
- D4** Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
- D5** Mobilitätsstationen an potentiellen Stadtbahn-Haltestellen
- E7** Parkraumkonzepte in den Quartieren

Beispielhafte Verortung

- Bahnhof Raisdorf
- Schönberger Landstraße
- Heikendorfer Weg
- Segeberger Landstraße
- Bahnhof Oppendorf

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D2, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, StattAuto, Wohnungsbaugesellschaft, Betriebe
Bezug zu Sofortprojekt	S2
Good Practice	Foto: StattAuto Station

D1/b Ausweitung Bikesharing



Beschreibung

Das derzeitige Bikesharing-Angebot am Kieler Ostufer sowie im Kreis Plön soll auf weitere Bereiche ausgeweitet werden, um die flächendeckende Attraktivität zur Nutzung des Angebots zu steigern.

Das derzeitige Angebot der SprottenFlotte soll durch weitere Stationen und Maßnahmen ergänzt werden (vgl. Abbildung 7). Durch die neuen regionalen Radpremiumrouten (vgl. Maßnahme B1) und die Modellausweitung auf Pedelecs wird Bikesharing auch für die äußeren Stadtteile am Kieler Ostufer sowie für Nachbargemeinden im Kreis Plön stärker an Relevanz gewinnen. Neben der Ausweitung und Bewerbung des Bikesharing-Systems sollte insbesondere das Angebot um Elektro- und Lastenräder stärker ausgebaut werden. Insbesondere Elektroräder eignen sich in Stadtbereichen mit starken Steigungen, wie bspw. Neumühlen-Dietrichsdorf, oder an Gewerbe- und Nahversorgungsstandorten zum Transport von Waren und Einkäufen. Auch die Einbindung lokaler Unternehmen sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden: So können bspw. lokale Betriebe als Ankermieter der Lastenräder der SprottenFlotte auftreten und diese in ihre Dienstleistungen bzw. ihr Geschäftsmodell integrieren, um eine Grundauslastung der Räder sicherzustellen. Zusätzlich könnten lokale Unternehmen als Sponsor*innen, die bspw. ihre Werbung auf den Lastenrädern anbringen, gewonnen werden.

Handlungsschritte

- Weiterer Ausbau der SprottenFlotte am Kieler Ostufer (z. B. Langer Rehm, Masurenring, Andreas-Hofer-Platz)
- Weitere Ausweitung der SprottenFlotte auf die Gemeinden im Kreis Plön (z. B. ganz Schwentinal (Bahnhof Raisdorf))
- Prüfung und Erweiterung der vorgeschlagenen Standorte sowie Prüfung der Flächenverfügbarkeit vor Ort
- Konzeption und Einrichtung der neuen SprottenFlotte-Standorte
- Erweiterung des derzeitigen Angebots um weitere E-Bikes und Lastenräder (unter Einbindung lokaler Unternehmen)
- Integration von Serviceangeboten wie bspw. Schließfächern oder Luftpumpen an Ausleihstationen (vgl. Maßnahme D4)
- Verstetigung der Finanzierung

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D2, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, KielRegion, Betriebe
Bezug zu Sofortprojekt	S2
Good Practice	SprottenFlotte in der KielRegion

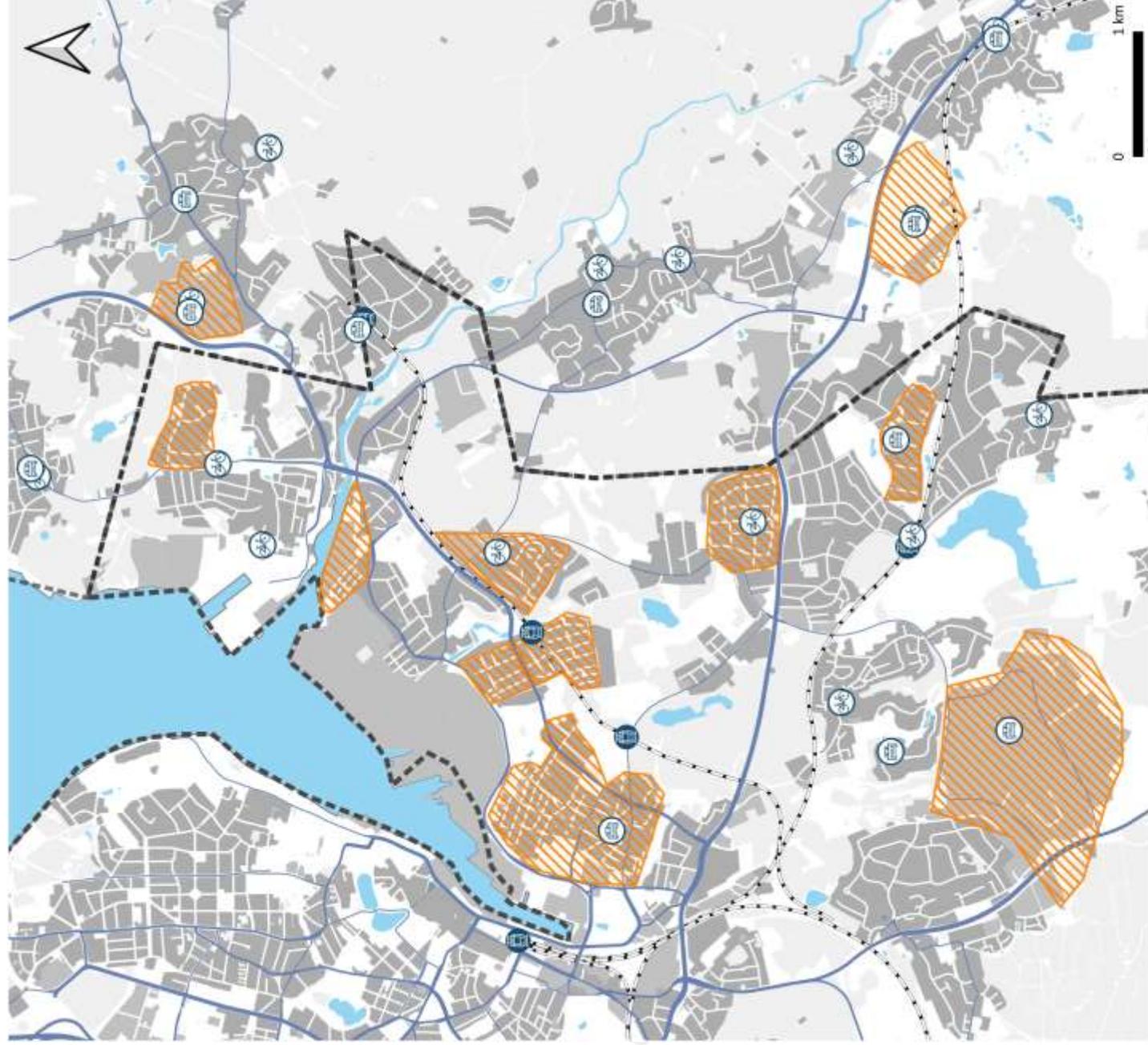
Bezug zu anderen Maßnahmen

- D4** Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
- D5** Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Stationen
- E7** Parkraumkonzepte in den Quartieren

Beispielhafte Verortung

- Langer Rehm
- Masurenring
- Bahnhof Raisdorf
- Andreas-Hofer-Platz
- Heikendorfer Weg

Abbildung 10: Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen in der KielRegion (Quelle: Planersocietät)



Legende

- Bahnhof
- Siedlungsfläche
- Gewerbeflächen
- Gewässer
- Straßennetz
- Bahnnetz
- Maßnahme: SprottenFlotte-Station
- Maßnahme: Kleine Mobilitätsstation
- Maßnahme: StattAuto-Station

Quelle: © OpenStreetMap contributors
Stand: Oktober 2023



D2 Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R Systems



Beschreibung

Das Park+Ride-Angebot soll regional einheitlich ausgebaut werden, indem bestehende Anlagen geprüft sowie aufgewertet (z. B. Integration von Ladesäulen, Wegweisung zum ÖPNV) und neue Anlagen geschaffen werden.

Für die Zielgruppe der Pendler*innen verfügt die Landeshauptstadt Kiel bereits über P+R-Parkplätze, an denen der Umstieg auf Bus, Bahn oder Rad möglich ist. Aufgrund der Lage, Anbindung und momentanen Ausschilderung ist jedoch keine optimale Auslastung dieser Angebote gewährleistet. Deshalb wird die Einrichtung von weiteren P+R-Anlagen an Haltestellen in Stadtrandbereichen, die über eine perspektivische Stadtbahn-Anbindung (Drs. 0786/2022) oder SPNV-Anbindung verfügen und gleichzeitig eine gute Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ermöglichen, empfohlen.

Im Zuge der Stadtbahn-Planung wurde bereits eine Untersuchung potenzieller P+R-Standorte durchgeführt, welche es weiter zu konkretisieren und räumlich auf den Kreis Plön auszuweiten gilt. Für die Ausweisung neuer P+R-Standorte sind geeignete Flächen zu suchen und zu prüfen. Ein Fokus sollte dabei auf den zukünftigen Stadtbahn-Haltestellen sowie auf der Reaktivierung der SPNV-Verbindung in Richtung Schönberg liegen. Bestehende Anlagen sollten aufgewertet und die Anbindung der P+R-Anlagen aus allen Richtungen gezielt und offensiv ausgewiesen werden. Eine einheitliche Gestaltung der Wegweisung und Beschilderung führt zu einem hohen Wiedererkennungswertes in der gesamten KielRegion.

Das P+R-Angebot sollte deutlich günstiger als die Parkgebühren in innenstadtnahen Bereichen sein - es gilt zu prüfen, ob diese sogar entgeltfrei oder mit zunehmender Nähe zum Stadtzentrum höher ausfallen könnten (z. B. System des hvv). Zusätzlich sollten Vergünstigungen für Abonnement-Kund*innen des ÖPNV sowie die Möglichkeit zur Buchung von Jahres- und Monatskarten angeboten werden.

Handlungsschritte

- Flächensuche neuer P+R-Standorte und Prüfung bereits identifizierter Standorte (u. a. aus der Stadtbahn-Studie)
- Entwicklung eines einheitlichen, gebietsübergreifenden Beschilderungskonzeptes
- Offensive Beschilderung bestehender und neuer P+R-Standorte von allen Hauptverkehrsstraßen aus (integriert in ein digitales Verkehrsmanagement, mit Zeit- und Kostenvergleichen)
- Optimierung der Zugänglichkeit (z.B. mittels Zeitschranken), um Überlastungen und Fremdnutzungen zu vermeiden
- Erarbeitung einer gebietsübergreifenden Tarifstruktur, welche mit zunehmender Nähe zum Stadtzentrum höhere Entgelte vorsieht
- Einbindung von Live-Auslastungsdaten der P+R Standorte in eine Online-Karte (z. B. auf der Datenplattform der KielRegion) sowie auf Info-Tafeln vor Ort
- Aufwertung der Bus-, Geh- und Radwegeverbindung von den P+R-Anlagen in Richtung Innenstadt und Stadtteilzentren
- Schaffung von Verknüpfungsmöglichkeiten mit Rad, Bahn, Bus an den P+R-Standorten durch Ausstattung mit B+R-Anlagen, Carsharing-Parkplätzen, SprottenFlotte-Stationen etc. inkl. Beschilderung für die Orientierung vor Ort
- Kooperationsmodelle mit Verkehrsverbänden initiieren (z. B. rabattierte Halbjahres- oder Jahreskarten für Abonennnt*innen)
- Bewerbung des P+R-Angebots bei großen Arbeitgeber*innen am Kieler Ostufer und in der Öffentlichkeit

Bezug zu anderen Maßnahmen

- C1** Weiterentwicklung Schienenverkehr
- C2** Schnellbuskonzept
- D1** Ausweitung Sharing-Angebote
- D5** Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen
- E6** Einrichtung von Quartiersgaragen

Beispielhafte Verortung

- Bahnhof Elmschenhagen
- Potenziell: Stadtbahn-Haltestellen (z. B. B76, Anst. Wellseedamm; Schwentinebrücke; B76, B202 Bahnhof Raisdorf)
- SPNV-Achse nach Schönberg

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Standort
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D2
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Verkehrsverbände und -unternehmen (NAH.SH, KVG, VKP), Gemeinden, KielRegion, StattAuto
Bezug zu Sofortprojekt	S2
Good Practice	Foto: Ausweisung von P+R in Dortmund; P+R-System des HVV

D3 Raumverträgliche Optimierung von E-Scootern



Beschreibung

Die Ordnung und Gestaltung des E-Scooter-Sharings im öffentlichen Raum des Kieler Ostufers soll ausgeweitet werden (z. B. Prüfung von Abstellflächen an frequentierten Bereichen).

Mit der Drucksache 0285/2022 wurde die Landeshauptstadt Kiel aufgefordert, verschiedene Maßnahmen zum Eindämmen des Falsch-Abstellens von E-Scootern umzusetzen. Im Folgenden werden weiterführende Empfehlungen zum Umgang formuliert.

Es soll geprüft werden (z. B. in einer Testphase), inwieweit eine Ausweitung der Bediengebiete auf die umgebenden und weiter entfernt liegenden Wohnbereiche am Kieler Ostufer sinnvoll ist. Auch in den peripheren Lagen sind Angebote vorzuhalten, um so ein attraktives Angebot zur Fahrt zur nächsten ÖPNV-Haltestelle zu ermöglichen.

Um Nutzungskonflikten zwischen E-Scootern und Fußgänger*innen weiter vorzubeugen, hat die Landeshauptstadt Kiel bereits zahlreiche Zonen festgelegt, in denen E-Scooter nicht abgestellt werden können (z. B. Elisabethstraße) - diese werden stetig angepasst und erweitert. Von Bedeutung sind dabei insbesondere weitere zentrale Bereiche der Fußgängerzonen, Parkanlagen sowie hochfrequentierte Bereiche (z. B. Campus der Fachhochschule Kiel). Außerdem wurden bereits erste feste Abstellflächen geschaffen, etwa an den Mobilitätsstationen (bspw. Tilsiter Platz). Diese gilt es gerade in hochfrequentierte Bereiche wie in den Nahversorgungszentren, Bildungseinrichtungen usw. flächendeckend einzurichten.

Weitere Handlungsschritte sind im Folgenden dargestellt.

Handlungsschritte

- Die in der Stadt Kiel bestehende Vereinbarung mit Anbietern von E-Scootern wird in regelmäßigen Abständen mit der Bestandssituation (z. B. in Bezug auf Sperrzonen) abgeglichen und angepasst
- Eine Erweiterung der Angebote in periphere Stadtteile am Ostufer wird vor dem Hintergrund der Erschließung der letzten Meile geprüft
- Beschilderungsanpassung (z. B. Zusatzzeichen 1022-16 zur Freigabe für Elektrokleinstfahrzeuge) werden geprüft
- Ausweitung der Abstellflächen, innerhalb derer die Scooter abzustellen sind (mittels Geofencing), insbesondere an frequentierten Bereichen
- Kampagnen zur Nutzung und dem verkehrssicheren Umgang mit E-Scootern
- Abstellen an Mobilitätsstationen in Quartieren ohne ÖPNV-Anbindung sowie an Haltestellen des ÖPNV durch tarifliche Vergünstigungen attraktiver machen, um so das ungeordnete Abstellen zu vermeiden
- Punktuelle Förderung der Einrichtung von E-Scooter Racks an wichtigen Zielorten (in Zusammenarbeit mit Betrieben) unter Berücksichtigung von raumverträglichen Standorten (keine Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmenden); ggf. Evaluation

Bezug zu anderen Maßnahmen

- D1** Ausweitung der Sharing-Angebote
- D2** Aufbau P+R-System
- D4** Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
- D5** Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen

Beispielhafte Verortung

- Bahnhöfe (z. B. Ellerbek, Hbf., Schulen am Langsee),
- Fähranleger
- Bushaltestellen
- P+R-Parkplätze
- Stadtteilzentren
- Arbeitgeber/Bildungseinrichtungen (z. B. Fachhochschule Kiel, Seefischmarkt)

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Kommunikation/Vermittlung
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, E-Scooter Anbieter
Bezug zu Sofortprojekt	S5
Good Practice	Foto: E-Scooter Abstellfläche in der Landeshauptstadt Kiel

D4 Einrichtung von kleinen Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten



Beschreibung

Am Kieler Ostufer sollen kleinere Mobilitätsstationen mit geringeren Ausstattungsmerkmalen in Wohn- und Gewerbegebieten im Corporate Design der bisherigen Mobilitätsstationen der KielRegion eingerichtet und perspektivisch auf den Kreis Plön ausgeweitet werden (vgl. auch Maßnahmen B.2.2 Masterplan Mobilität).

Mobilitätsstationen können als haltestellenunabhängige intermodale Schnittstelle für Quartiere entwickelt werden. Zudem bieten kleine Mobilitätsstationen in Quartieren oder Gewerbegebieten dabei den Vorteil, multimodale Angebote abseits des ÖPNV bereitzustellen. Sie nehmen weniger Raum in Anspruch und bieten meist ein reduziertes Mobilitätsangebot an, welches bspw. 2-3 Verkehrsmittel miteinander vernetzt. Mögliche Ergänzungen umfassen Sitzgelegenheiten oder Paketstationen, die Mobilitätsstationen als zentrale Orte im Quartier integrieren.

Das Programm „Mobilitätsstationen 2023“ der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0383/2023) sieht zwar eine Prioritätenliste verschiedener künftiger Standorte am Ostufer - z. T. auch in den Quartieren wie bspw. am Andreas-Hofer-Platz oder am Vinetaplatz - vor, eine ausdifferenzierte Betrachtung der Ausstattungsmerkmale wurde jedoch noch nicht vorgenommen. Mögliche Standorte von kleineren Mobilitätsstationen mit ausgewählten Elementen nach dem Modulkatalog der KielRegion sind insbesondere Neubauquartiere (z. B. Hörn, Postareal, Neubau Holsatiamühle), aber auch verdichtete Bestandsquartiere sowie Gewerbegebiete (vgl. Abbildung 7). Je näher die kleinen Mobilitätsstationen an einer potenziell hohen Nutzer*innenzahl liegt (z. B. über kurze Wege zu Fuß), desto höher ist die Attraktivität dieser Station.

Handlungsschritte

- Identifikation potenzieller Standorte für kleine Mobilitätsstationen (Prioritär an Standorten aus der Prioritätenliste Kiels, z. B. Andreas-Hofer-Platz; Vinetaplatz)
- Prüfung der Flächenverfügbarkeit vor Ort und Differenzierung des Ausstattungsangebots (Mobilitätsangebote, Serviceangebote)
- Abstimmung mit Betreibern der Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing usw.)
- Kooperationen mit Wohnungsbauunternehmen und Betrieben initiieren, um wohn- und arbeitsplatzstandortnahe Angebote zu entwickeln
- Partizipative Entwicklung der Angebote und Ausstattungsmerkmale im Quartier
- Aufbau und medienwirksame Einweihung, bspw. im Zuge eines Quartiersfestes

Bezug zu anderen Maßnahmen

- D1** Ausweitung Sharing-Angebote
- D3** Regulierung von E-Scootern
- E7** Parkraumkonzepte in den Quartieren

Beispielhafte Verortung

- Wohnquartiere in Ellerbek, Elmschenhagen, Gaarden
- Gewerbegebiete (z. B. Wellsee, Schönkirchen, Seefischmarkt)

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Mobilitätsstation
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, KielRegion, Sharing-Anbieter (StattAuto, E-Scooter), Stadtteilbüros, Wohnungsbaugesellschaften
Bezug zu Sofortprojekt	S2
Good Practice	Foto: Radabstellanlage in der Landeshauptstadt Kiel

D5 Einrichtung von Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen



Beschreibung

Potenzielle Stadtbahn-Haltestellen, die sich bereits an bestehenden ÖPNV-Haltestellen befinden, sollen zu Mobilitätsstationen ausgestattet werden, um frühzeitig für einen Umstieg auf den Umweltverbund zu sensibilisieren.

Die potenziellen Stadtbahn-Stationen liegen überwiegend an bereits bestehenden Haltestellen des ÖPNV. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, im Vorlauf der Realisierung der Stadtbahn die schrittweise Anordnung ergänzender Mobilitätsangebote zu konzipieren, um zum Zeitpunkt der Realisierung der Stadtbahn-Haltestellen bereits vollwertige Mobilitätsstationen vorzufinden. Dadurch kann eine frühzeitige Sensibilisierung vernetzter Mobilität im Vorfeld der Umsetzung der Stadtbahn gewährleistet werden.

Sowohl die KielRegion als auch die Landeshauptstadt Kiel verfügen bereits über eine große Expertise für den Bau und Betrieb von Mobilitätsstationen (vgl. B.2.2 Masterplan Mobilität). Für die Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen können etwa bisher als Pkw-Parkplätze genutzte Flächen abgegrenzt werden (z. B. durch Markierungen) und der Nutzung für Mobilitätsangebote (z. B. Fahrradbügel, Abstellflächen Bikesharing oder E-Scooter) zugeschrieben werden. Die Stationen können aus den verschiedenen Standardmodulen der KielRegion und Landeshauptstadt Kiel (z. B. Fahrradbügel, kleinere Fahrradservice-Station, digitale Stelen) bestehen und über die Jahre stetig erweitert werden.

Auf Basis verschiedener Kriterien wurden einige potenzielle Stadtbahn-Standorte ermittelt und zur weiteren Prüfung vorgeschlagen. Diese konzentrieren sich vor allem auf Haltestellen des ÖPNV, die bereits heute bestehen und frequentiert sind. Weitere Kriterien sind eine erhöhte Nutzungsdichte im direkten Umfeld (z. B. Nahversorgung, Bildung etc.) sowie eine bestehende Nachfrage nach Mobilitätsangeboten.

Handlungsschritte

- Vertiefte Prüfung der empfohlenen (und weiterer) Standorte für Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen (inkl. Prüfung der Flächenverfügbarkeit), z. B. Technischer Campus Gaarden, Alte Schwentinebrücke, Franziusallee, Villacher Straße, Andreas-Hofer-Platz, Teplitzer Allee, Isarweg, Wellingdorf Zentrum
- Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes für die Stationen mit beschleunigter Realisierungsmöglichkeit im Corporate Design bisheriger Mobilitätsstationen
- Regelmäßige Anpassung der Empfehlungen im Zuge der Konkretisierung der Entwurfsplanung der Stadtbahn
- Öffentlichkeitswirksame Bewerbung der Mobilitätsstationen
- Evaluation des Potenzials der einzelnen Standorte während der Umsetzungszeit sowie kontinuierlicher Ausbau der Mobilitätsstationen

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Mobilitätsstation
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Mobilitätsanbieter (StattAuto, E-Scooter), KielRegion, NAH.SH
Bezug zu Sofortprojekt	S2
Good Practice	Foto: Mobilitätsstation Tilsiter Platz Kiel

Bezug zu anderen Maßnahmen

- D1** Ausweitung Sharing-Angebote
- D2** Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R Systems
- D3** Regulierung von E-Scootern
- D6** Ausbau des B+R-Netzes

Beispielhafte Verortung

- Technischer Campus Gaarden
- Alte Schwentinebrücke
- Langer Rehm/Masurenring
- Franziusallee
- Villacher Straße
- Andreas-Hofer-Platz
- Teplitzer Allee
- Isarweg
- Wellingdorf Zentrum

D6 Ausbau des B+R-Netzes



Beschreibung

Das bestehende Netz von Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen sowie Bushaltestellen in der Stadt Kiel und im Kreis Plön soll unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten flächendeckend ausgebaut werden.

Im Untersuchungsgebiet wurden bereits an einigen Bahnhöfen und Fähranlegern B+R-Anlagen mit verschließbaren Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet (z. B. Fähranleger Dietrichsdorf). Darüber hinaus existieren an weiteren Haltestellen B+R-Anlagen im Sinne von (überdachten) Fahrradabstellanlagen, die jedoch nicht gesichert sind und deren Qualität und Auslastung je nach Standort variieren.

Für eine zielgerichtete Ausweitung des Netztes von B+R-Anlagen am Kieler Ostufer sowie im Kreis Plön, soll eine Evaluation der bestehenden Anlagen durchgeführt werden. Mithilfe von Erhebungen wird die Auslastung der Anlagen analysiert, um Aussagen zu möglichen Kapazitätserweiterungen treffen zu können. Durch die Evaluation kann ebenfalls beurteilt werden, inwiefern eine qualitative Aufwertung in Form von Überdachungen, Beleuchtung etc. sinnvoll ist.

Zur Ausweitung des B+R-Angebots wird vor allem der Bahnhof Raisdorf als wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt empfohlen. Zudem sollte das B+R-Angebot an der Ostseite des Kieler Hauptbahnhofs verbessert werden, um für Radfahrende vom Ostufer eine komfortablere Anbindung sicherzustellen. Weitere B+R-Anlagen im Sinne verschließbarer Sammelanlagen sollten an den Bahnhöfen in Elmschenhagen, Schulen am Langsee sowie an den Fähranlegern in Mönkeberg, Heikendorf und Laboe installiert werden. Darüber hinaus sollte eine perspektivische Ausweitung an wichtigen Stadtbahn-Knotenpunkten sowie S-Bahnhöfen bedacht werden.

Handlungsschritte

- Evaluierung der Auslastung bestehender B+R-Anlagen in Hinblick auf eine mögliche Kapazitätserweiterung
- Einrichtung von B+R-Anlagen am Bahnhof Raisdorf, Elmschenhagen, Schulen am Langsee und Ostseite des Hauptbahnhofs mit verschließbaren Sammelanlagen unter Prüfung von Fördermöglichkeiten (z. B. NAH.SH)
- Qualitative Aufwertung/Modernisierung bestehender Anlagen (u. a. Überdachung, Anschlussmöglichkeiten, Beleuchtung)
- Perspektivischer Ausbau von B+R-Anlagen an weiteren reaktivierten SPNV-Haltestellen sowie Stadtbahn-Haltestellen
- Vereinheitlichung/Zusammenführung der Buchungssysteme für gesicherte Abstellmöglichkeiten in B+R-Anlagen
- Beschilderung der B+R-Anlagen aus verschiedenen Richtungen, um für eine klare Wegweisung zu sorgen und die Sichtbarkeit zu erhöhen
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung bestehender B+R-Anlagen, in der die Funktion und der Vorteil der Anlagen verdeutlicht wird

Bezug zu anderen Maßnahmen

B6	Offensive Fahrradparken
C1	Weiterentwicklung Schienenverkehr
C4	Fördequerende Verbindungen
D5	Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen

Beispielhafte Verortung

- Hauptbahnhof
- Bahnhof Elmschenhagen
- Bahnhof Raisdorf
- Potentiell: Stadtbahn-Haltestellen

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 je Anlage
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, NAH.SH, Pironex GmbH
Bezug zu Sofortprojekt	S1 S2
Good Practice	Foto: B+R-Stationen der NAH.SH am Bhf. Ellerbek, Oppendorf, Preetz

Handlungsfeld E: Kfz-Verkehr



Übersicht Maßnahmen

Maßnahme	Priorität
E1 Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken	★
E2 Änderung der Verkehrsführung und Klassifizierung von Straßen	★★
E3 Stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen	★★
E4 „Superblocks“	★
E5 Fortführung Förderung Elektromobilität	★★
E6 Umsetzungskonzept für die sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen	★★
E7 Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten in den Quartieren	★★★
E8 Mehrfachnutzung von Parkflächen	★
E9 Pilotvorhaben: Curbside-Management	★

E1 Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken



Beschreibung

In der Vergangenheit richtete sich der Aufbau von Straßen oft nach dem Wachstum des Kfz-Verkehrs. Hierdurch wurden Straßenräume zu reinen Transiträumen für den Kfz-Verkehr. Dabei wurden Aspekte wie Verkehrssicherheit, die Belange von Fußgänger*innen und Radfahrenden und die Aufenthaltsqualität nicht berücksichtigt. Die Straßenraumaufteilung orientierte sich einseitig an der Leistungsfähigkeit des schnellen Kfz-Verkehrs. Wenn Straßen ganzheitlich aus der Perspektive einer lebenswerten Stadt neu gedacht werden (vgl. Umweltbundesamt (UBA) 2017 [8]), sind die Platzanforderungen des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV, der Anwohner*innen, des Einzelhandels und der Gastronomie mit denen des Kfz-Verkehrs abzuwägen. Insbesondere im Bereich von Hauptverkehrsstraßen, welche begrenzte Platzverhältnisse vorweisen, folgt somit ein Kompromiss zwischen der begrenzten Menge an Fahrzeugen und der resultierenden Reduzierung von Geschwindigkeiten.

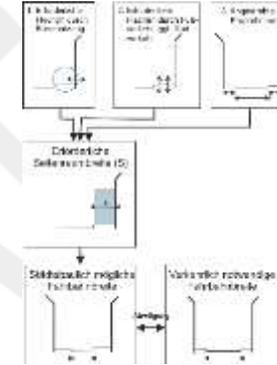
Mit diesem Planungsprinzip soll zunächst für die Hauptverkehrsstraßen am Ostufer geprüft werden, welche Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr stadtverträglich und welche Verkehrsstärken hier letztlich abgewickelt werden können. Daraus lassen sich Zielverkehrsstärken definieren und daraus Verlagerungsziele ableiten: Wie viele Pkw-Fahrten müssen in einem Korridor in Zukunft auf andere Verkehrsmittel verlagert werden, damit der verbleibende Verkehr inkl. dem Wirtschaftsverkehr stadtverträglich abgewickelt werden kann.

Zudem ermöglicht dieses Vorgehen gleichzeitig die Identifikation essenzieller Verkehrsachsen für den Kfz-Verkehr, welche von besonderer (regionaler) Bedeutung für den Transitverkehr sind (bspw. Straßengüterverkehr).

Handlungsschritte

- Definition Screenlines (Querschnitte, an denen die Gesamtverkehrsmengen gemessen werden),
- Analyse stadtverträglicher Kapazitäten und Vergleich mit aktuellen Verkehrsbelastungen
 - Messgrößen benennen (z. B. Flächenverfügbarkeit, Geschwindigkeiten)
 - Ggf. Aktualisierung von Verkehrserhebungen (für alle Verkehrsträger)
 - Zielwerte definieren und Abgleich mit aktuellen Zahlen
 - Stellschrauben für Verlagerungspotenziale des MIV (motorisierter Individualverkehr) auf den Umweltverbund lokalspezifisch identifizieren

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



für Gutachten

Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

C1, E2

Beteiligte Akteure

Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden

Bezug zu Sofortprojekt

S4

Good Practice

Bezug zu anderen Maßnahmen

- C2** Schnellbuskonzept
- E2** Änderung der Verkehrsführung
- E3** Stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen

Beispielhafte Verortung

- mögliche Screenlines:
- Schwentinequerung
 - zwischen Elmschenhagen und Gaarden
 - Zwischen Ost- und Westufer

E2 Änderung der Verkehrsführung und Klassifizierung von Straßen



Beschreibung

Durch eine Änderung der Verkehrsführung, ggf. in Kombination mit kurzen Neubauabschnitten im Straßennetz und der Sperrung/Abstufung anderer Abschnitte, sollen sensible Bereiche vom Kfz-Verkehr entlastet werden und der Kfz-Verkehr - insb. der Schwerlastverkehr - in unkritische Abschnitte verlagert werden.

Am Ostufer könnten folgende Maßnahmen auf ihre verkehrlichen Wirkungen geprüft werden:

- „Verlegung B502“:
 - Neubau B502n von der Schwentinebrücke bis zur L52 und Ausbau L52 zur B502n bis zur Anschlussstelle Schwentimental-Nord der B76
 - Abstufung des Wehdenwegs zur Gemeindestraße
 - Umbau Ostring (Busspuren, stadtverträgliche Umgestaltung)
- „Anbindung Werftstraße an B76“: Verlängerung Schwedendamm unter der Bahn zur Ratzeburger Straße/Tonberg unter den Bahngleisen hindurch bei Abstufung der Bahnhofstr./Sörensenstr., um den Hafen über die Werftstraße an das Barkauer Kreuz anzubinden
- „Westumgehung Neumühlen-Dietrichsdorf“: Aus-/Neubau Anbindung Ostuferhafen über Straße zwischen Grenzstraße und Hasselfelde, Führung des Durchgangsverkehrs von Mönkeberg über die neue Straße anstatt über Langer Rehm/Ostring in Neumühlen

Erste Sensitivitätsuntersuchungen der verkehrlichen Wirkungen und zur Bewertung der Vor- und Nachteile verschiedener Varianten (erzielbare Entlastungseffekte mögliche Mehrbelastungen auf Alternativrouten) zeigen einige Erkenntnisse:

Lösungsansätze wie die Führung der B502 über den Phillip-Reis-Weg und den Ellerbeker Weg Richtung Wellseedamm konnten als nicht zielführend verworfen werden, da diese durch dicht bebauten Gebiet führt und hier zudem eine Hauptradroute entlangführt.

Das Thema „Verlegung B502 über die L 52“ ist ein interessanter Lösungsansatz mit großen Potenzialen für den Umbau des Ostrings, aber noch hohem Untersuchungsbedarf im Hinblick auf die Optimierung der Verkehrsführung im Hinblick auf Verlagerungseffekte auf Parallelrouten.

eine mögliche „Westumgehung Neumühlen-Dietrichsdorf“ ist im Hinblick auf die Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Grenzstraße und die Potenziale für die Standortentwicklung des FH-Campus und der Stadtentwicklung in Neumühlen zu betrachten.

Eine „direkte Anbindung der Werftstraße an das Barkauer Kreuz“ könnte heute hochbelastete Straßen in Gaarden Süd deutlich entlasten, wirft aber sehr komplexe verkehrstechnische Fragestellungen der Unterquerung der Bahn und der Integration einer Anbindung an das Barkauer Kreuzes auf und ist daher sehr kostenintensiv.

Handlungsschritte

- Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt zu den stadtentwicklungsplanerischen Zielen und Rahmenbedingungen möglicher verkehrlicher Maßnahmen
- Verkehrsuntersuchungen zu den verkehrlichen Wirkungen der geplanten Maßnahmen
- Prüfung der baulichen Machbarkeit, der Kosten und der Umweltverträglichkeit
- Abwägung der Vor- und Nachteile verschiedener Varianten
- Planfeststellung für Neubaustrecken
- Verfahren zur Umstufung des klassifizierten Straßennetzes gemeinsam mit allen Baulasträgern

Bezug zu anderen Maßnahmen

C2	Schnellbuskonzept
E1	Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken
F1	Entwicklung Lkw-Führungskonzept

Beispielhafte Verortung

- Verlegung B502 zur AS Schwentimental Nord
- Westumgehung Neumühlen-Dietrichsdorf

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



Baukosten



Verkehrsgutachten

Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

C1, E2, E3

Beteiligte Akteure

Baulasträger (Bund, LBV, Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, Kreis Plön)

Bezug zu Sofortprojekt

S4

Good Practice

-

E3 Stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen



Beschreibung

Basierend auf der Analyse der Anforderungen der verschiedenen Nutzer*innengruppen sollen Konzepte für den Umbau innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen erstellt werden. Die Ziele greifen dabei unterschiedliche Aspekte von der Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität über die Verbesserung der Verkehrssicherheit bis hin zu der Herstellung komfortabler Rad- und Fußwege, die Verstetigung des Verkehrsflusses und die Beschleunigung des ÖPNV.

Zur Realisierung dieser Ziele gehören:

- die Änderung der Querschnittsaufteilung,
- Ggf. Integration einer Stadtbahntrasse
- der Umbau von Knotenpunkten,
- die Anpassung der Steuerung der Lichtsignalanlagen,
- angepasste Höchstgeschwindigkeiten,
- die Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

Hauptverkehrsstraßen mit besonderem Handlungsbedarf am Ostufer sind im Kasten "Beispielhafte Verortung" aufgeführt. Dabei besteht am Ostring in Gaarden und Ellerbek ein besonderer Handlungsbedarf. Eine Entlastung durch eine Verlegung der B502 (s. Maßnahme E2) ist allenfalls langfristig möglich. Daher sollte ein kurz- bis mittelfristig umsetzbares, integriertes Konzept für den Straßenraum und die Knotenpunkte des Ostrings erarbeitet werden, mit den Zielen

- beschleunigter und zuverlässiger Busverkehr,
- sichere und attraktive Führung der Rad-Ergänzungsrouten,
- sichere und attraktive Gehwege und Querungsmöglichkeiten,
- Verstetigung des Verkehrsablaufs des Kfz-Verkehrs.

Im Kontext der Bundesverkehrswegeplanung sollte perspektivisch neben dem Ostring / B502 auch die B76 hinsichtlich städtebaulicher Weiterentwicklung – im Sinne der Schaffung multifunktionaler Stadt- und Straßenräume – geprüft werden (z.B. Deckelung der B76 in Gaarden, Elmschenhagen oder Schwientental), um Flächenpotenziale für die Innenentwicklung zu nutzen.

Zudem ist es eine wesentliche Leitlinie dieser Maßnahmen, den vorhandenen (bebauten) Raum so effizient wie möglich zu nutzen. Gleichzeitig bedeutet dies, weitere Flächeninanspruchnahme bzw. Flächenversiegelung zu vermeiden.

Handlungsschritte

- Variantenentwicklung verschiedener Umbau-Optionen (z. B. Wettbewerb)
 - Berücksichtigung einer ganzheitlichen Straßenraumgestaltung
 - Berücksichtigung von städtebaulichen Entwicklungspotenzialen
- Intensive Beteiligung von Stakeholdern und der Öffentlichkeit
 - aktive und aufsuchende Beteiligung
- Auswahl der Ziel-Varianten
- Festlegung der Umbaukonzeption

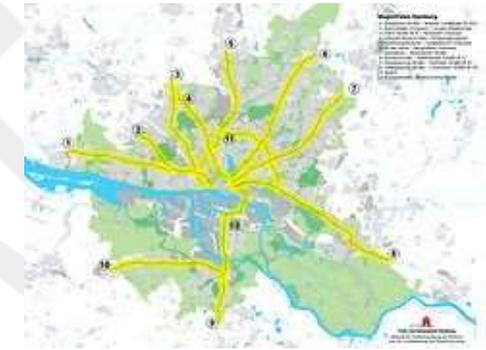
Bezug zu anderen Maßnahmen

- C2** Schnellbuskonzept
- E1** Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken
- E2** Änderung der Verkehrsführung

Beispielhafte Verortung

- Im Kontext Stadtbahnplanung
- Werftstraße/Schönberger Straße
 - Ostring/Lange Rehm in Neumühlen
- Weitere Strecken
- Ostring in Gaarden/Ellerbek
 - Schönberger Landstraße in Schönkirchen
 - K51 in Heikendorf und Mönkeberg

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Baukosten
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	C1, E2
Beteiligte Akteure	Baulastträger (Bund, LBV, Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, Kreis Plön)
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Masterplan Magistralen Hamburg

E4 "Superblocks"



Beschreibung

Das Prinzip der "Superblocks" umfasst eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren durch die Unterbindung von Durchgangsverkehren und eine Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs.

Dabei umfassen notwendige Maßnahmen folgende Aspekte:

- Diagonalsperren für den Kfz-Verkehr, die eine Durchfahrt für Radfahrende (und Einsatzfahrzeuge) erlauben
- Schaffung von Plätzen mit Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des Flächenverbrauchs für fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr
- Steigerung Verkehrssicherheit.

Das Konzept stammt aus Barcelona, das mit seinem quadratischen Straßenraster idealtypische Superblocks ermöglicht. Am Kieler Ostufer muss das Grundprinzip der Superblocks auf die jeweils örtlichen Gegebenheiten angepasst werden.

Beispielhafte Bereiche für eine Umsetzung sind im Kastel "Beispielhafte Verortung" aufgeführt:

Handlungsschritte

- Erstellung von integrierten Verkehrskonzepten für einzelne Superblocks
- Intensive Beteiligung der Bevölkerung
- Konzept für den fließenden Verkehr, inkl. ÖPNV und Einsatzfahrzeuge
- Konzept für den ruhenden Verkehr
- Gestaltungskonzept für neue Plätze

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Baukosten
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	E2
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinde, Ortsbeiräte
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-

Bezug zu anderen Maßnahmen Beispielhafte Verortung

Maßnahme	Beispielhafte Verortung
A4 Partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	• Gaarden-Mitte zwischen Wertstraße, Karlstal und Ostring
E1 Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken	• Ellerbek zwischen Wertstr. und Ostring
E2 Änderung der Verkehrsführung	• Elmschenhagen rund um den Andreas-Hofer-Platz • Heikendorf zwischen Tobringer und Dorfstr.

E5 Fortführung Förderung Elektromobilität



Beschreibung

Die bestehenden Anstrengungen zur Förderung der Elektromobilität durch den Kreis Plön und die Landeshauptstadt Kiel (vgl. Maßnahmen C.3. Masterplan Mobilität) sollen durch das Ostuferverskehrskonzept unterstützt und mit dem vorliegenden Handlungskonzept flankiert werden.

Der Kreis Plön und die Landeshauptstadt Kiel weisen bereits aktuell gültige Konzeptionen und Strategien zum Thema Elektromobilität vor (Drs. 0293/2022 Landeshauptstadt Kiel sowie die Richtlinie des Kreises Plön zur Förderung der E-Mobilität⁹). Zur Unterstützung der Zielsetzungen und Absichten sollten auch im interkommunalen Raum die wesentlichen Ansatzpunkte gemeinsam verankert werden:

(1) Ausbau Ladeinfrastruktur im (öffentlichen) Raum

Zur Anpassung bestehender Ausbauplanungen ist ein laufendes Monitoring relevant, um den E-Pkw- und Ladeinfrastruktur-Bestand stets auf Aktualität zu prüfen. Für den Kreis Plön spielen dabei Freizeiteinrichtungen (touristische Ziele) eine wichtige Rolle für den Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, für dessen Ausbau durch die privaten Akteure anhand eines Förderprogramm bereits Anreize bestehen. Darüber hinaus besteht noch der kommunikative Weg offen, um die relevanten Akteure auf die Thematik hinzuweisen. In der Landeshauptstadt Kiel sind die Wechselwirkungen um den ruhenden Kfz-Verkehr von besonderer Bedeutung („Fokus auf anwohnerfreundliche Normalladeinfrastruktur für lange Standzeiten über Nacht“).

(2) ÖPNV und Intermodalität

Die Elektrifizierung des ÖPNV sollte insbesondere im Rahmen des intervallbezogenen Austauschs Fahrzeuge berücksichtigen (z. B. ALFA-Angebot und Busse sowie zwei Elektrofähren der SFK). Aber auch die Bereitstellung von elektromobilen Angeboten (Ladeinfrastruktur, E-Carsharing, Pedelecs) an intermodalen Verknüpfungspunkten (vgl. Maßnahme D5) spielt eine wesentliche Rolle für die Sensibilisierung und Förderung der Elektromobilität in der Fläche.

(3) Kommunikation

Die Ansprache weiterer Akteure und Stakeholder aus dem öffentlichen sowie privaten Sektor ist essenziell für die breite Förderung der Elektromobilität. Über die Kommunikation und Sensibilisierung kann ein gewisser Einfluss auf die Flottenzusammensetzung von Unternehmen und Einrichtungen genommen werden, um auch hier eine Elektrifizierung voranzutreiben. Dies betrifft einerseits Dienstwagenflotten, aber auch bspw. Logistikunternehmen im Kurier- Express- und Paketdienstleister (KEP)-Sektor, welche zusätzlich noch durch begleitende Maßnahmen im Parkraummanagement unterstützt werden können (vgl. Maßnahme F3).

Handlungsschritte

- laufende Evaluation des E-Pkw- und Ladeinfrastruktur-Bestandes im Untersuchungsraum
- Ggf. Anpassung der Ausbauplanungen für Ladeinfrastruktur
- Konsequenter Fahrzeug-Austausch im Rahmen der Flottenerneuerung kommunaler sowie Busflotten (im Rahmen betrieblicher Machbarkeit) durch Elektrofahrzeuge
- Forcierung des Beschlusses zur elektrischen Belieferung der Kieler Innenstadt durch KEP-Dienstleister
- Aufbau eines interkommunalen Unternehmensnetzwerkes für Elektromobilitätsmanagement

Bezug zu anderen Maßnahmen

- D5** Mobilitätsstationen
- E7** Parkraumkonzepte in den Quartieren
- F3** Innovative City-Logistik

Beispielhafte Verortung

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	F3, G2
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Unternehmen, Bund/Land (Förderung für Elektrifizierung ÖPNV)
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-

E6 Umsetzungskonzept für die sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen



Beschreibung

Es soll ein Umsetzungskonzept für die sukzessive Einrichtung von Quartiersgaragen am Kieler Ostufer erarbeitet werden. Perspektivisch soll das Konzept auf die verdichteten Quartiere im Kreis Plön übertragen werden. Mithilfe von Quartiersgaragen kann privater Parkraum in einem Parkhaus oder Tiefgarage gebündelt werden.

In der Landeshauptstadt Kiel wird die Einrichtung von Quartiersgaragen sowohl bei der Anlage neuer Wohnquartiere als auch in den Bestandsquartieren mit erhöhtem Parkdruck (vgl. Abbildung 8) unter Berücksichtigung der E-Mobilität und weiterer Angebote empfohlen. Nach einer Umsetzung in der Landeshauptstadt Kiel soll geprüft werden, inwieweit eine Übertragbarkeit auf die Gemeinden im Kreis Plön zielführend ist. Voraussetzung für die Akzeptanz von Quartiersgaragen ist u. a., dass in den Wohnquartieren ein hoher Parkdruck, insbesondere für die Anwohner*innen, besteht. In der 2019 durchgeführten und 2021 veröffentlichten Parkraumuntersuchung¹⁰ wurde der Parkdruck für einen Teil der Quartiere am Kieler Ostufer stellenweise mit hoch identifiziert - für die übrigen Quartiere am Ostufer sollen weitere Erhebungen durchgeführt werden. Die anschließende Realisierung bedarf der Einbindung der Akteure vor Ort (v. a. Ortsbeiräte). Bereits laufende Planung durch das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel zu Quartiersgaragen im Rahmen der Stadtbahnplanungen gilt es zu berücksichtigen und aufzunehmen. Darüber hinaus eine situationsabhängige Nutzung der Garagen durch andere Gruppen als Anwohner*innen, z. B. Besucher*innen, berücksichtigt werden, um Verdrängungseffekte in andere Quartiere zu verhindern. Zudem sollte eine Öffnung als P+R-Parkplatz ebenfalls geprüft werden.

Die Etablierung von Quartiersgaragen ist im engen Zusammenhang mit der Umsetzung des „Mobilitätskonzept | ruhender Kfz-Verkehr 2035“¹¹ sowie weiteren Parkraumkonzepten (vgl. Maßnahmen E6) zu sehen, da die Effekte von Quartiersgaragen lediglich mit weiteren parkraumregulierenden Maßnahmen auftreten (vgl. Maßnahme A.3.4 Masterplan Mobilität).

Handlungsschritte

- Ableitung ausgewählter Quartiere mit besonderem Handlungsdruck auf Basis der 2019 durchgeführten Parkraumuntersuchung
- Prüfung weiterer Quartiere auf Basis von weiteren Parkraumerhebungen
- Identifizierung von geeigneten Flächen unter Berücksichtigung der lokalen baulichen Gegebenheiten (z. B. Leerstände) sowie Prüfung der Standorteignung (Anschluss an Verkehrsnetz etc.)
- Ermittlung des quartiersspezifischen Parkraumbedarfs mithilfe eines Stellplatzschlüssels
- Ermittlung des Nachfragepotenzials in den Quartieren (Bedarf an Carsharing, Besucher*innenparkplätze etc.)
- Erstellen eines Anforderungsprofils an die Quartiersgarage (Mindestgröße, Ausstattung (z. B. Fahrradanhänger) sowie Prüfung komplementärer Nutzungen (z. B. Einzelhandel, Micro-Hubs)
- Entwicklung eines Betreiber- und Betriebskonzeptes mithilfe der Prüfung verschiedener Betreibermodelle (i. d. R. Finanzierung der Garagen durch private Investoren, bei ausreichend finanzielle Mittel auch durch die Kommune; Betrieb durch bspw. Eigentümergemeinschaft der Stellplätze und/oder Haus- und Immobilienverwaltung oder eine Mobilitätszentrale)
- Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsprüfung (u. a. durch Betrachtung der Investitionskosten, Betriebskosten, Einnahmen)
- Umsetzung der Quartiersgarage (frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, Evaluation der Quartiersgarage)

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	E1
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, Betreiber
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Begrüntes Parkhaus mit Fahrradabstellboxen in Kiel

Bezug zu anderen Maßnahmen

D2	Aufbau P+R-System
E7	Parkraumkonzepte in den Quartieren

Beispielhafte Verortung

- Elmschenhagen (Nord)
- Gaarden-Ost
- Ellerbek
- Wellingdorf

E7 Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten in den Quartieren



Beschreibung

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Entlastung des öffentlichen Raums von ruhendem Kfz-Verkehr sowie Parksuchverkehr sollen für die Quartiere am Kieler Ostufer quartiersspezifische Parkraumkonzepte entwickelt werden (z. B. Elmschenhagen).

Prioritär sind dabei die Quartiere mit hohem Parkdruck zu behandeln. Die Grundlage für die Parkraumkonzepte bildet das „Mobilitätskonzept | ruhender Kfz-Verkehr 2035“. Aufgrund dessen werden für die Quartiere am Kieler Ostufer - ähnlich wie bereits im Französischen Viertel in Kiel (Drs. 0797/2020) - quartiersspezifische Parkraumkonzepte entwickelt. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und unter Beachtung rechtlicher Anforderungen – z. B. der Regelungen zur Einrichtung von Bewohner*innenparkzonen – sowie begleitend durch den Ausbau alternativer Angebote. Eine Entwicklung von Parkraumkonzepten in den Kommunen im Kreis Plön wird geprüft (z. B. Preetz), potenzielle Verdrängungseffekte in die angrenzenden Gemeinden der Landeshauptstadt Kiel gilt es zu vermeiden (vgl. A.3.4 Masterplan Mobilität). Die Parkraumkonzepte sollten u. a. die folgenden grundsätzlichen Ziele verfolgen:

- Parkgebühren-Verhältnis wird in partizipativen Prozess erarbeitet: Straße > teurer als Parkhaus > teurer als P+R > teurer als Busticket
- Alternative Mobilitätsangebote schaffen, z. B. P+R-Parkplätze, Car- und Bikesharing-Angebote (vgl. Maßnahme D1,D2,D4)
- Berücksichtigung des „Mobilitätskonzept | ruhender Kfz-Verkehr 2035“. Hierrunter fällt u.a.
 - Neuordnung des Gehwegparkens
 - Mehrfachnutzung von Parkflächen (vgl. Maßnahme E7)
 - Bewohner*innenparkzonen neu entwickeln und Gebühren verträglich erhöhen, sobald gesetzliche Grundlage auf Landesebene vorliegen²³
 - Entlastung des öffentlichen Raums durch Quartiersgaragen (vgl. Maßnahme E6)

Handlungsschritte

- Prüfung der in der Parkraumuntersuchung der Landeshauptstadt Kiel identifizierten Quartiere mit hohen Parkraumproblematiken
- Umfassende Parkraumerhebungen weiterer Gebiete (z. B. Gaarden) als Ergänzung zur den 2019 durchgeführten Erhebungen
- Erarbeitung oder Ausschreibung der quartiersspezifischen Parkraumkonzepte; Quartiere mit hohem Parkdruck werden prioritär betrachtet:
- Aufgreifen der bestehenden Maßnahmenansätze im „Mobilitätskonzept | ruhender Kfz-Verkehr 2035“
- Schaffen alternativer Angebote zum Parken: Geh-/Radwege, ÖPNV, Car-/Bikesharing, Fahrradabstellanlagen; Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit steigern
- Quartiersbezogene Beteiligung bei der Entwicklung und Gestaltung der Parkraumkonzepte, wie bspw. im Französischen Viertel (z. B. unter der Verwendung von DIPAS) zur Steigerung der Akzeptanz von Seiten der Bevölkerung
- Sukzessive Umsetzung der erarbeiteten Parkraumkonzepte unter Berücksichtigung kontinuierlicher Evaluation

Bezug zu anderen Maßnahmen

D1	Ausweitung Sharing-Angebote
D4	Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
E6	Einrichtung von Quartiersgaragen
F3	Innovative City-Logistik

Beispielhafte Verortung

- Elmschenhagen
- Gaarden-Ost
- Ellerbek
- Wellingdorf

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

E1

Beteiligte Akteure

Landeshauptstadt Kiel, Bevölkerung, Sharing-Anbieter

Bezug zu Sofortprojekt

-

Good Practice

Parkraumkonzept im Kieler Stinkviertel und Französischem Viertel

E8 Mehrfachnutzung von Parkflächen



Beschreibung

Die Mehrfachnutzung privater oder halböffentlicher Parkflächen durch Dritte (Anwohnende etc.) sollte vorangetrieben werden.

Die Mehrfachnutzung von Parkflächen ist im „Mobilitätskonzept | ruhender Kfz-Verkehr 2035“ der Landeshauptstadt Kiel verankert. Darin wird angestrebt, durch Kooperationen bspw. mit Einzelhändler*innen eine Stellplatzanmietung für Quartiersbewohner*innen in den Abend- und Nachtstunden zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang sind zwischen der Landeshauptstadt Kiel und verschiedenen potenziellen Partner*innen Gespräche im Gange. Eine Handlungsempfehlung für die Mehrfachnutzung von Parkflächen wird derzeit durch die KielRegion fertig gestellt und bald veröffentlicht. Dieses Vorhaben gilt es konsequent zu kommunizieren und durch entsprechende Argumentationsgrundlagen gezielt zu verankern. Um die Argumentationsgrundlage für eine Mehrfachnutzung zu stärken, sind in Tabelle 3 einige Lösungsvorschläge aufgezeigt. Wechselwirkungen zur laufenden Planung von Quartiersgaragen und P+R-Anlagen im Rahmen der Stadtbahnplanungen sind hierbei zu berücksichtigen.

Zur konsequenten Umsetzung sind in den Quartieren mit hohem Parkdruck im öffentlichen Straßenraum (z. B. Gaarden-Ost) systematisch zuerst die großen, privaten oder halb-öffentlichen Stellplatzflächen zu identifizieren (vgl. Abbildung 8). Dies sind vornehmlich durch Einzelhandelsbetriebe oder größere Gewerbetreibende im Quartier betriebene oder genutzte Flächen. Von einer Vermietung einzelner Stellplätze bis zur Vermietung aller Stellplätze bieten sich je nach örtlichen Gegebenheiten unterschiedliche Möglichkeiten an, die Stellplätze für verschiedene Nutzer*innengruppen temporär zu öffnen. Moderne Sensortechniken, wie sie in der Landeshauptstadt Kiel bereits genutzt werden, können die Abwicklung unterstützen. Aktuell angespannte Situation auf diesen Flächen sollten durch diese Maßnahmen jedoch nicht verschärft werden. Entscheidend ist jedoch auch hier das Verhältnis der möglichen Gebühren, die abhängig sind von Wirtschaftlichkeit und ggf. der Regelung im öffentlichen Raum (vgl. Maßnahme E6). Darüber hinaus kann die Maßnahme auch für Freizeitverkehre sowie für Orte mit touristischen Verkehren in Betracht gezogen werden. Hierbei gilt es dann auch eine attraktive Anschlussmobilität sicherzustellen.

Handlungsschritte

- Identifizierung der großen privaten oder halb-öffentlichen Parkflächen unter Berücksichtigung der Analyseergebnisse und Ergebnisse der Parkraumuntersuchung
- Kontaktaufnahme mit Eigentümer*innen zur Aktivierung privater Parkflächen, welche durch die Stadt Kiel bilateral initiiert wird
- Information und Aufklärung in Form von beratenden Akteursgesprächen, sodass die Bedenken der Eigentümer*innen wahrgenommen werden und Vorteile sowie Handlungsmöglichkeiten besprochen werden (vgl. Tabelle 3)
- Einbindung einer städtischen oder externen Park-Gesellschaft als Vermittlung
 - Die Stadt Kiel betreibt bereits verschiedene Parkbauten im Stadtgebiet. Je nach eigentumsrechtlicher Situation kann sie den Eigentümer*innen anbieten, die Bewirtschaftung, technische Gestaltung und Organisation im Rahmen einer vertraglichen Regelung selbst zu übernehmen.
 - Ggf. sind auch außerhalb der Stadt Kiel bestehenden, deutschlandweite Akteure mit entsprechenden Systemen (z. B. per App-Steuerung) als Betreiber*innen zu prüfen (z. B. Ampido)
- Aktivierung eigener Flächen der Landeshauptstadt Kiel, um eine Pilotfunktion zu übernehmen
- Einsatz von bestehender notwendiger Technik (z. B. Sensoren) für den Betrieb/Überwachung mit Unterstützung des Know-Hows der KielRegion (u. a. Projekt Smartparken)

Bezug zu anderen Maßnahmen

- E7** Parkraumkonzepte in den Quartieren
- E9** Pilotvorhaben: Curbside-Management

Beispielhafte Verortung

- Stadt Kiel
- Gemeinden im Kreis Plön

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	E1, E3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, KielRegion, Einzelhändler bzw. Eigentümer Parkflächen, Betreiber (z. B. Ampido)
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Foto: Feierabendparken bei der Lidl-Filiale in Düsseldorf



Befürchtung seitens der Eigentümer*innen

Befürchtung	Lösungsvorschlag
<p>1. Stellplatzflächen sind zweckbestimmt und bestimmten Nutzer*innengruppen vorbehalten. Werden Stellplatzflächen durch die Aktivierung für weitere Nutzer*innengruppen, in diesem Fall Bewohnende, geöffnet, sehen die Eigentümer*innen der Stellplatzflächen eine Gefahr darin, dass Bewohnende (Nutzende) auch außerhalb der vertraglich vereinbarten Zeiten ihren angemieteten Stellplatz nutzen. Dies kann insbesondere dann ein Problem sein, wenn der Nutzungszeitraum auf einen bestimmten Zeitraum im Tagesverlauf beschränkt ist. Eine derartige Fehlnutzung kann dazu führen, dass das Stellplatzangebot bereits während der Geschäftszeiten und insbesondere zu den Stoß- und Kernzeiten reduziert wird. Sollte dies der Fall sein, könnte die Nachfrage größer sein als das Angebot. Eine Unzufriedenheit seitens der gewünschten Nutzer*innengruppe, etwa Kundschaft oder Beschäftigte, kann die Folge sein.</p>	<p>Der Einsatz einer entsprechenden Technik in Zusammenhang mit einer automatisierten bzw. kontinuierlichen, manuellen Kontrolle und Ahndung von Vertragsverletzungen kann eine derartige Fehlnutzung reduzieren. Die Höhe der Vertragsstrafen sollte so festgelegt werden, dass sie abschreckend und empfindlich wirkt.</p>
<p>2. Darüber hinaus sehen Eigentümer*innen von Stellplatzflächen die Gefahr einer mögliche Fremd- und Fehlnutzung außerhalb der Geschäftszeiten, beispielsweise für nächtliche Treffen. Ruhestörung, Lichtverschmutzung, Vermüllung und Vandalismus können die Folge sein. Dies kann negative Auswirkungen auf das Eigentum sowie auf die Zufriedenheit der zweckmäßigen Nutzer*innengruppe, aber auch der Nachbarschaft der Stellplatzflächen, haben. Diese Gefahr besteht insbesondere dann, wenn die Stellplatzflächen zu jeder Tages- und Nachtzeit für jeden frei zugänglich sind.</p>	<p>Nächtliche Zugangsbeschränkungen in Kombination mit der Bereitstellung entsprechender Zugangsmedien für die Mieter*innen, z. B. Transponder, Chipkarten oder Codes, können diesen Gefahren entgegenwirken. Kontrollen und Überwachung können ebenso einen Beitrag leisten. Da die Vermietung der Stellplätze ausschließlich an registrierte Nutzende erfolgt, sind mögliche Fehlnutzungen und Vertragsverletzungen nachverfolgbar.</p>



Befürchtung seitens der Eigentümer*innen

Befürchtung	Lösungsvorschlag
<p>3. Die Belieferung von Verkaufsstätten etc. erfolgt oftmals außerhalb der Geschäfts- bzw. Kernzeiten. Eigentümer*innen sehen die Gefahr, dass der Lieferverkehr durch parkende Fahrzeuge der Bewohnenden behindert oder eingeschränkt wird.</p>	<p>Diesem Umstand kann entgegengewirkt werden, indem Stellplätze in einem fest definierten und ausgewiesenen Bereich der Stellplatzfläche zur Verfügung gestellt werden.</p>
<p>4. Abschreckend wirken außerdem mögliche finanzielle Investitionen in die Infrastruktur, in Technik und in Personal sowie der entstehende Verwaltungsaufwand.</p>	<p>Den finanziellen Investitionen stehen bestenfalls kontinuierliche, zusätzliche Mieteinnahmen gegenüber. Die Investition in neue Infrastruktur und Technik erfolgt i. d. R. einmalig, abgesehen von Wartungskosten. Grundsätzlich kann die Einrichtung eines digitalen Parkraumsystems zu einer besseren Auslastung und weiteren Vorteilen für die Eigentümer*innen, aber auch für die Nutzenden, führen. Durch ein Outsourcen des Betriebs und der Verwaltung an einen entsprechenden Dienstleistenden oder städtischen Betrieb kann der Verwaltungsaufwand für die Eigentümer*innen der Stellplatzfläche minimiert werden.</p>



Befürchtungen seitens der Nutzenden

Befürchtung	Lösungsvorschlag
<p>1. Die Nutzenden sehen zunächst den finanziellen Aspekt als Nachteil, da vielerorts das Parken im öffentlichen Straßenraum oder ein Bewohner*innenparkausweis deutlich günstiger ist.</p>	<p>Durch die angepasste Bepreisung von Bewohner*innenparken erfolgt eine Annäherung an die private Stellplatzmiete. Hinzu kommen Vorteile gegenüber dem Straßenparken: Da die Stellplatzflächen i. d. R. zugangs- und zufahrtsbeschränkt sowie überwacht sind, erhöht sich die Sicherheit. Handelt es sich bei der Stellplatzfläche zudem um ein Parkhaus oder eine Tiefgarage, steigt der Komfort durch einen entsprechenden Witterungsschutz.</p>
<p>2. Seitens der Nutzenden spricht die mögliche Entfernung zum Stellplatz gegen eine Nutzung, da sich diese Stellplatzflächen oftmals nicht direkt vor der eigenen Wohnungstür befinden.</p>	<p>Durch die steigende Anzahl an Kfz wird es immer schwieriger werden, auch vor der eigenen Haustür einen freien Straßenparkplatz zu finden. Ein fester, sicherer Standort wird auch in gewisser Entfernung eher akzeptiert als eine lange Parksuchdauer.</p>



Befürchtungen seitens der Nutzenden

Befürchtung	Lösungsvorschlag
<p>3. Darüber hinaus befürchten Nutzende Einbußen hinsichtlich ihrer persönlichen Flexibilität. Es wird nicht nur zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten ein Stellplatz benötigt, sondern i. d. R. dauerhaft und damit auch an Wochenenden. Zudem wird erwartet, dass der Zugang und der Zugriff auf das eigene Kfz rund um die Uhr bestehen.</p>	<p>Durch die Bereitstellung eines entsprechenden Zugangsmediums bei Vertragsabschluss bzw. Mietbeginn kann gewährleistet werden, dass berechnigte Nutzende zu jeder Zeit Zugriff auf das Fahrzeug haben. Dies setzt eine entsprechende Technik voraus. Werden überschüssige Stellplätze zudem dauerhaft, auch während der Geschäftszeiten, vermietet, so haben die Nutzenden eine Gewährleistung, dass der Stellplatz zu jeder Zeit verfügbar ist. Werden Stellplätze dagegen nur für einen bestimmten Zeitraum im Tagesverlauf, i. d. R. über Nacht, vermietet, schränkt dies die Flexibilität der Nutzenden ein, da der Quell- und Zielverkehr des Berufsverkehrs i. d. R. eine andere Ganglinie aufweist als die des Freizeit- inkl. Einkaufsverkehrs bzw. sich mit den Geschäftszeiten überschneidet. Die eingeschränkte Flexibilität bezieht sich insbesondere auch auf unerwartete Ereignisse seitens der Nutzenden. Beispielsweise bei einer plötzlichen Erkrankung oder einem kurzfristigen Homeoffice-Tag müsste das Kfz dennoch bewegt werden, um den Stellplatz freizumachen. Das Einräumen von gewissen Karenzzeiten zwischen dem Mietzeitpunkt und dem tatsächlichen Räumen des Stellplatzes kann die Flexibilität für die Nutzenden in einem geringen Umfang erhöhen.</p>

E9 Pilotvorhaben: Curbside-Management



Beschreibung

Durch die Initiierung eines Pilotvorhabens in der Landeshauptstadt Kiel kann erprobt werden, inwieweit der Raum in der Stadt durch Curbside-Management intelligenter genutzt und aufgeteilt werden kann.

Durch ein sogenanntes Curbside-Management (auch smartes Flächenmanagement genannt) können die Flächen an der Seite des Straßenraums (bspw. Bordsteinkante) dynamisch verschiedenen Nutzungen zugewiesen werden. Während der Woche kann die Bordsteinkante beispielsweise verschiedene temporäre Funktionen (Lieferzone, Parkplatz etc.) erfüllen, welche sich nicht nur auf den Kfz-Verkehr beschränken, sondern den ruhenden Verkehr aller Mobilitätsangebote (z. B. Abstellflächen für Mikromobilität) berücksichtigen.

Durch die dynamische Flächennutzung kann die Landeshauptstadt Kiel eine auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnittene Nutzung einer Fläche ermöglichen und übergeordnet den Verkehr entlasten. Grundvoraussetzung dafür ist eine umfangreiche Datengrundlage über die vorhandenen Mobilitätsangebote sowie das Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen. Dafür hat die KielRegion bereits heute mit der Bündelung verschiedener Live-Daten auf der Datenplattform „Mobility Live Access“ eine gute Datengrundlage geschaffen, welche es in den kommenden Jahren auszubauen gilt.

In der Landeshauptstadt Kiel soll aufgrund einer bereits fundierten Datengrundlage ein Pilotprojekt initiiert werden, welches in einem Quartier auf dem Kieler Ostufer erste Curbside-Management Ansätze erprobt (vgl. Abbildung 8). Dieses Projekt wird evaluiert und perspektivisch auf weitere Quartiere ausgeweitet. Mögliche Kooperationspartner für die Initiierung erster Curbside-Management Pilotprojekte sind z. B. DB Curbside Management oder Coding the Curbs aus den Niederlanden.

Handlungsschritte

- Initiierung eines Pilotprojekts in einem ausgewählten Quartier am Kieler Ostufer zur Erprobung von Curbside-Management durch Unterstützung der KielRegion und der Datenplattform
- Akquise von Projektpartner*innen wie bspw. DB Curbside Management
- Laufende Evaluierung des Projekts
- Langfristige Umsetzung in weiteren Teilen am Kieler Ostufer sowie im Kreis Plön

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	E1, E3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, KielRegion, Projektpartner (z. B. DB Curbside Management)
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	Gutenbergstraße Projekt „Parken und Fahren“

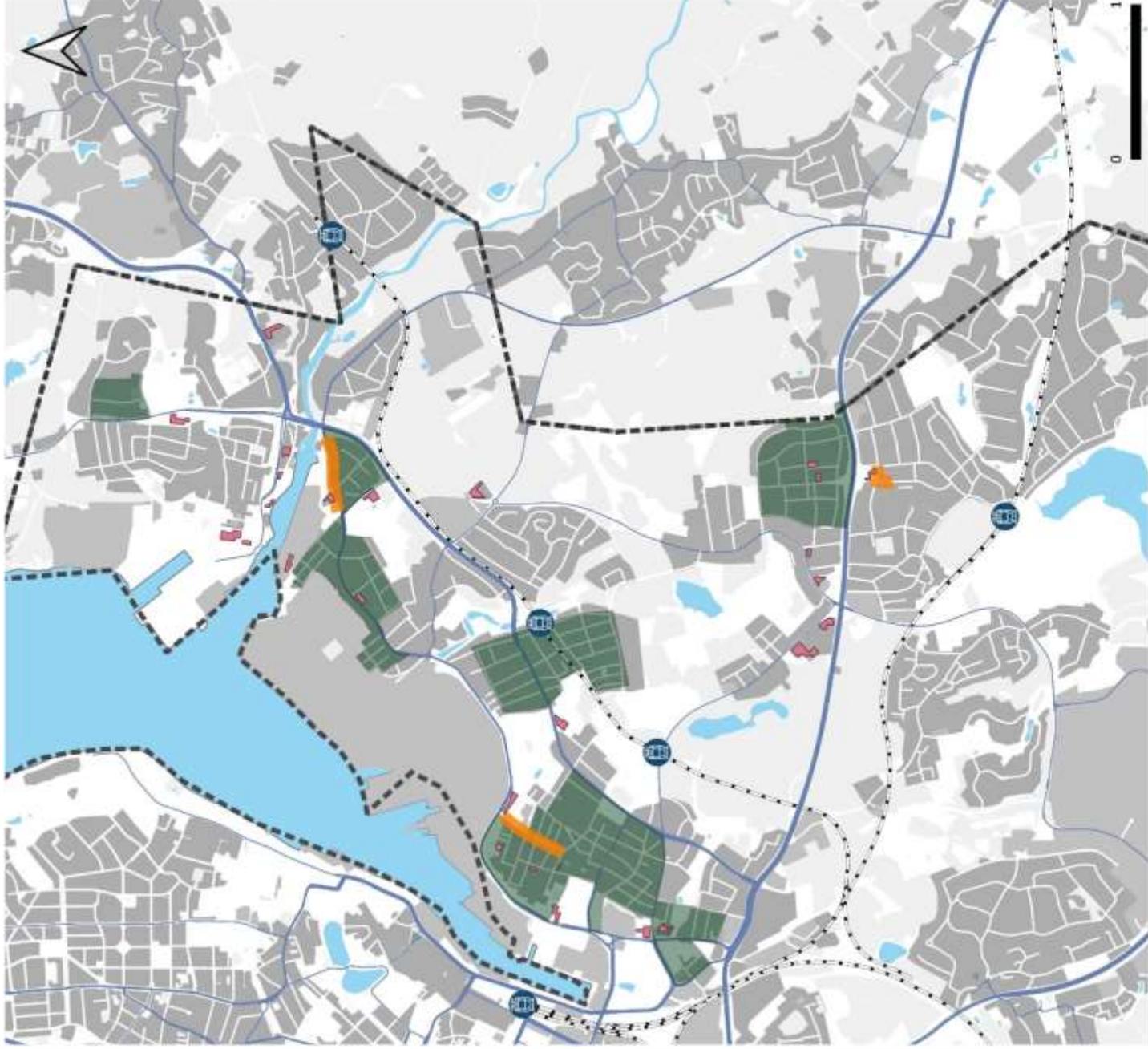
Bezug zu anderen Maßnahmen

E8 Mehrfachnutzung von Parkflächen

Beispielhafte Verortung

- Elisabethstraße
- Schönberger Straße
- Bebelplatz
- Gutenbergstraße

Abbildung 11: Maßnahmen des ruhenden Kfz-Verkehrs (Quelle: Planersocietät)



Legende

- Bahnhofe
- Siedlungsfläche
- Gewerbefläche
- Gewässer
- Straßennetz
- Bahnnetz
- Quartiere für potentielle Quartiersgaragen
- Parkflächen zur Mehrfachnutzung
- Straßenzüge für Curbside-Management Modellprojekte

Hintergrundkarte: © OpenStreetMap
contributors

Stand: Oktober 2023

Planersocietät
Mobilität, Stadtl. Dialog



Handlungsfeld F: Wirtschaftsverkehr



Übersicht Maßnahmen

Maßnahme	Priorität
F1 Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs	★★
F2 Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene	★★★
F3 Maßnahmenprogramm: Innovative City-Logistik	★★
F4 Modellvorhaben: Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund	★
F5 Nachhaltige Mobilitätsangebote für den Kreuzfahrttourismus in Kiel	★★

F1 Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs



Beschreibung

Es soll ein gebietsübergreifendes Lkw-Führungskonzept zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs entwickelt und umgesetzt werden.

Das Lkw-Führungskonzept der Landeshauptstadt Kiel soll perspektivisch an die Weiterentwicklung und Klassifizierung des Hauptverkehrsstraßennetzes (vgl. Maßnahme E3) angepasst werden. Eine Überarbeitung des Konzeptes konnte im Zuge des Sofortprojekts SEVAS bereits angestoßen werden.

Um eine regionale Umsetzung sicherzustellen, ist es notwendig, ein gemeindeübergreifendes Lkw-Führungskonzept zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön zu entwickeln (vgl. Maßnahme C.2.6 Masterplan Mobilität). Hierfür ist auch die Entwicklung eines kreisweiten Führungskonzeptes für den Kreis Plön unter Berücksichtigung der Anordnung zusätzlicher Lkw-Durchfahrtsverbote zu prüfen. Anschließend werden die Informationen in den Routingsystemen, z. B. durch eine gebietsübergreifende Kooperation mit SEVAS oder ähnlich Systemen, den Lkw-Fahrer*innen bereitgestellt.

Möglichkeiten und Anforderungen für Lkw-Durchfahrtsverbote

Verkehrlenkende Maßnahmen sind gem. § 45 StVO erforderlich. Die Straßenverkehrsbehörden kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO). Ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr ist:

1. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 3 StVO)
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 2 StVO)
3. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Ziffer 5 StVO)
4. aus Gründen der Sicherheit und Ordnung (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO) dringend geboten.

Darüber hinaus kann die Straßenverkehrsbehörde gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO verkehrslenkende Maßnahmen anordnen, wenn es veränderte Verkehrsverhältnisse aufgrund von Ausweichstrecken mautpflichtiger Straßen gibt. Dies gilt es in Hinblick auf die vermuteten veränderten Verkehrsverhältnisse bzgl. der Mautstation B502/Richtung Wendtorf mit Folgen für Probsteierhagen zu prüfen

Handlungsschritte

- Aktualisierung des bestehenden Führungskonzeptes der Landeshauptstadt sowie Entwicklung eines Führungskonzeptes für den Kreis Plön unter Beteiligung der ansässigen Stakeholder sowie Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein
- Prüfung zusätzlicher verkehrsrechtlicher Anordnungen in der Stadt Kiel sowie im Kreis Plön (z. B. Optimierung von Fahrtrouten für Lkw)
- Prüfung von Anordnungen für verkehrslenkende Maßnahmen nach StVO aufgrund des Ausweichens mautpflichtiger Straßen (z. B. B502/Probsteierhagen)
- Prüfung zur Einführung von Einfahrtsrestriktionen für Lkw mit Verbrennungsmotoren ins Stadtgebiet der Stadt Kiel im Einklang mit dem technischen Fortschritt und Fahrzeugangebot CO2-neutraler Antriebe
- Einpflegen des Lkw-Führungskonzeptes in ein digitales Routingsystem (z. B. Verstetigung der Kooperation aus dem Sofortprojekt mit SEVAS)
- Perspektivisch: Einspeisung von Lieferzonen und Baustellen in die Routingsysteme, sodass der Lieferverkehr direkt auf (freie) Lieferzonen gelenkt werden kann (vgl. Maßnahme F2)

Bezug zu anderen Maßnahmen Beispielhafte Verortung

E3	Änderung Verkehrsführung u. Klassifizierung von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> • Landeshauptstadt Kiel • Kreis Plön
F2	Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene	

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	E3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Gemeinden, Kreis Plön, LBV, Verkehrsbehörde, Stakeholder
Bezug zu Sofortprojekt	S4
Good Practice	Foto: Digitalisierung von Vorrangrouten mithilfe von SEVAS

F2 Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene



Beschreibung

Es soll ein Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene erarbeitet werden, um das Potenzial bestehender intermodaler Schnittstellen (Wasser – Straße – Schiene) auszuschöpfen.

Das bestehende Schienennetz in der Landeshauptstadt Kiel sowie der Zugang zur Ostsee bieten Potenzial, Güterverkehre verstärkt auf der Schiene abzuwickeln (vgl. Maßnahme C.2.7 Masterplan Mobilität). Dadurch können die teils belasteten Straßen vom Güterverkehr entlastet und ein Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität geleistet werden. Gleichzeitig können dadurch Güterverkehre, die über die Straße abzuwickeln sind, effizienter gesteuert werden. Darüber hinaus sind verbesserte Bedingungen für die verstärkte Steuerung des Güterverkehrs über das Schienen- und Schifffahrtsnetz auch ein wichtiger Standortfaktor des Wirtschaftsstandorts am Kieler Ostufer. Aufgrund vergangener Rück- und Überbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur (z. B. Kiel-Hassee-Kiel-West) geht es künftig darum, bestehende Schienenanbindungen und Gleisanschlüsse zu sichern und Standorte für die Wiedererrichtung von Schieneninfrastruktur zu identifizieren.

Darüber hinaus spielt der Transport zum Port of Kiel, welcher mit dem Hafenteil des Ostuferhafens im direkten Untersuchungsgebiet liegt, eine maßgebliche Rolle für eine Stärkung der Transport-Verlagerung auf die Schiene. Durch das bestehende KV-Terminal (Terminal für den Kombinierten Verkehr) am Ostuferhafen ist die Ausstattung und Kapazität zur Abwicklung eines deutlich höheren intermodalen Anteils möglich. Potenzielle Stellschrauben zur Förderung intermodaler Güterverkehre am Ostufer sind (vgl. Abbildung 9):

- Infrastruktureller Ausbau des Schienennetzes um den Ostuferhafen (zur Reduzierung von Rangierkosten) zur Abwicklung von Langzügen
 - z. B. Begradigung des Trassenabschnitts zum Kieler Fuchsberg
 - Anpassung der Signalabstände und Bahnübergänge auf der Strecke vom Ostuferhafen zum Rangierbahnhof Meimersdorf
- Ausbau des Knotens Kiel Süd zur leistungsfähigeren Abwicklung von SPNV und Güterverkehr Richtung Meimersdorf unter Erhalt des Anschlussgleises nach Wellsee

- Prüfung Kapazitätsressourcen für Abwicklung des Güter- und S-Bahnverkehrs am Knoten Süd - Abzweig Ostuferhafen
- Ausbau des Rangierbahnhofs Meimersdorf zum Güterverkehrszentrum (GVZ); Vorteil: Port of Kiel würde wettbewerbsfähiger werden
- Bestehende Schienenanbindungen und Gleisanschlüsse sichern und Standorte identifizieren, bei denen sich eine Wiedererrichtung von Gleisen oder Anschlüssen lohnt (Nutzung der Anschlussförderrichtlinie (BMDV))
- Übergangslösung zur Reduktion von Luft- und Lärmemissionen: Güterverkehre ab Meimersdorf mithilfe von E-Trucks zum Ostuferhafen transportieren
- Überzeugungsarbeit der Speditionen, mehr Ladung am Port of Kiel von dem Schiff auf die Schiene (und nicht Straße) verladen zu lassen

Handlungsschritte

- Relevante Akteure (z. B. Speditionen, Port of Kiel, DB, Landeshauptstadt Kiel) zusammenbringen, z. B. im Rahmen eines Runden Tisches
 - Einflussbereich und Stellschrauben identifizieren
 - Zielvision benennen
 - Gemeinsame Sichtung bestehender Optionen
- Weiterentwicklung/Konkretisierung des bestehenden Gutachtens von Port of Kiel zum Ausbau des schienenseitigen Hinterlandverkehrs
- Neu-Konzeption der Hafen(hinterland)verkehre des Kieler Hafens unter Berücksichtigung der Evaluierung und potenziellen Anpassung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) (z. B. Masterplan Logistik)

Bezug zu anderen Maßnahmen

C1 Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland

F1 Lkw-Führungskonzept

Beispielhafte Verortung

- Bahntrassen Ostufer
- Knoten Kiel Süd
- Gewerbegebiete, z.B. Wellsee, Schönkirchen, Schwentinental

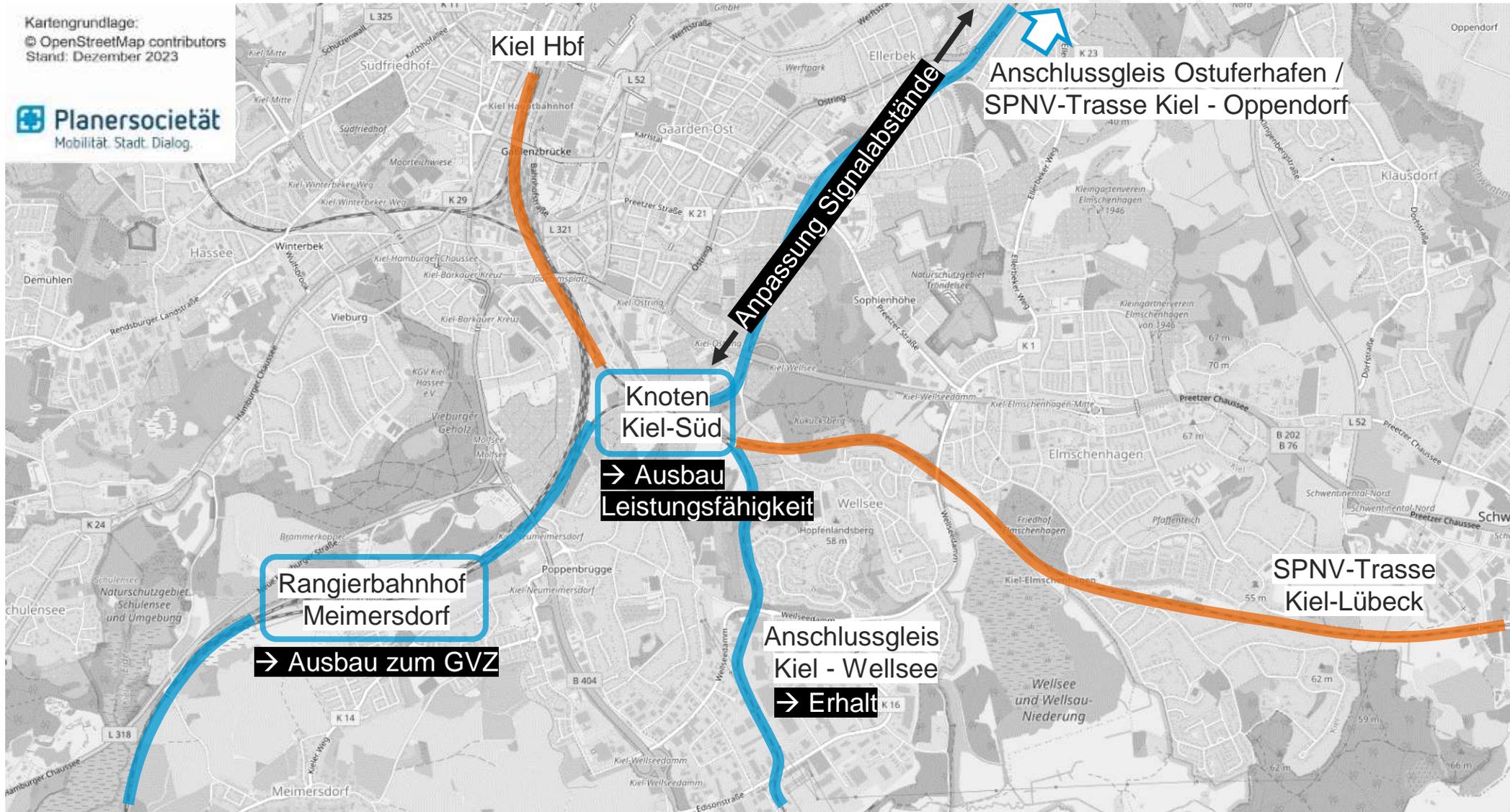
Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	F1
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Port of Kiel, Eisenbahninfrastruktur- und verkehrsunternehmen (EIU, EVU), Spediteure
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-



Abbildung 12: Relevante Knoten und Gleisabschnitte für die Maßnahme F2 (Quelle: Planersocietät)



F3 Maßnahmenprogramm: Innovative City-Logistik



Beschreibung

Die Förderung der innovativen City-Logistik in den Zentren am Kieler Ostufer und den zentralen Einkaufsbereichen in Preetz und Plön soll durch Maßnahmen wie Lieferzonen, Mikro-Hubs etc. voranschreiten und dazu beitragen, die notwendigen Lieferverkehre zu bündeln und verkehrsbedingte Emissionen zu mindern.

Die Maßnahme zur Förderung einer stadtverträglichen City-Logistik baut im Wesentlichen auf denen in der Elektromobilitätsstrategie der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0293/2022) identifizierten Maßnahmen mit dem Fokus auf das Untersuchungsgebiet auf. Auch der Masterplan Mobilität greift die Thematik auf (Maßnahme C.2.4 und C.2.5). Die Maßnahmen wurden v. a. am Kieler Ostufer bislang kaum in die Umsetzung gebracht - die Prioritätenliste Elektromobilität (Drs. 0162/2023) sieht für 2023 keine Maßnahmen diesbezüglich vor.

Um die innovative City-Logistik im Untersuchungsgebiet zu stärken, wird die Einrichtung von Mikrodepots zunächst im Stadtteilzentrum Gaarden-Ost sowie in den zentralen Einkaufsbereichen in Preetz und Plön geprüft. Eine enge Abstimmung mit den KEP*- und Logistikunternehmen (z. B. noord transport) ist zu empfehlen. Darüber hinaus ist die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen zu prüfen, hier kann die Stadt Kiel bereits auf Erfahrungen von multifunktionalen Flächen (tagsüber Lieferzone, abends/nachts Parkplätze) zurückgreifen. Aktuell kann das Freihalten von Lieferzonen durch die Verkehrszeichen 286 oder 283 (eingeschränktes oder absolutes Halteverbot) in Kombination mit Zusatzzeichen geschehen. Künftig soll die rechtliche Grundlage für Ladezonen das in der momentan diskutierten StVO-Novelle verankerte, neue Verkehrszeichen „Ladezone“ bilden.

Für die Landeshauptstadt Kiel wird bedeutend sein, koordinierend und als Impulsgeber auf die innovative City-Logistik, in enger Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) und der Handwerkskammer (HWK), einzuwirken. Fördernde Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Logistik sollten etabliert und Überzeugungsarbeit durch Anreize geleistet werden, sodass Unternehmen eigenmotiviert ihre Fahrzeugflotte stufenweise umstellen.

* KEP: Kurier- Express- und Paketdienstleister

Handlungsschritte

- Initiierung eines Modellprojekts in einem der drei Zentren (Gaarden-Ost, Preetz, Plön)
 - Kurzfristige Prüfung von Standorten für Mikrodepots (z. B. an Parkplätzen oder Bahnhöfen sowie im Zusammenspiel mit Mobilitätsstationen und Quartiersgaragen (vgl. Maßnahme E5))
 - Erprobung von Stadtteilboxen in zentralen öffentlichen Orten und Wohnquartieren
 - Identifizierung erster Bereiche für die Erprobung alternativer Zustellmöglichkeiten z. B. Lastenrad-Einsatz
 - Bevorzugung verträglicherer Fahrzeugtypen bei Zufahrts- und Parkregelungen, etwa durch Nutzung der neuen Möglichkeiten der StVO zur Förderung von Elektrofahrzeugen (z. B. gesonderte Stellplätze für Elektrofahrzeuge, Ausweisung spezieller Ladezonen für Lieferfahrzeuge wie bereits in der Holtenauer Straße)
- Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Überzeugungsarbeit für innovative Fahrzeuge (z. B. durch eine gezielte Ansprache von Unternehmen, öffentlichkeitswirksame Würdigung und Zertifizierung von Unternehmen; Testmöglichkeit von Lastenfahrrädern der SprottenFlotte für Unternehmen)

Bezug zu anderen Maßnahmen

E7 Parkraumkonzepte in den Quartieren

Beispielhafte Verortung

- Gaarden-Ost
- Zentrum Preetz
- Zentrum Plön

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	F3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, IHK, HWK, KEP- und Logistikunternehmen (z. B. DHL, UPS, noord transport)
Bezug zu Sofortprojekt	S4
Good Practice	Foto: Mikro-Depot in Dortmund

F4 Modellvorhaben: Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund



Beschreibung

Für ein ausgewähltes Gewerbegebiet am Kieler Ostufer oder in den Nachbargemeinden im Kreis Plön sollen die Potenziale zur besseren Anbindung mit dem Umweltverbund geprüft und umgesetzt werden.

Die Landeshauptstadt Kiel verfolgt bereits das Ziel den Anteil der mittels Umweltverbund zurückgelegten Arbeitswege zu steigern. Gleichzeitig haben auch Ämter eine gute Anbindung als wichtige Voraussetzung bereits erkannt (z. B. Amtsbuslinie im Amt Schrevenborn). Kernpunkt bildet dabei die Beratung von Unternehmen sowie Institutionen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Um die kommunalen, finanziellen und personellen Kapazitäten möglichst effizient einzusetzen, sollen die Potenziale zur besseren Anbindung von Gewerbegebieten für ein Modellvorhaben in der Landeshauptstadt Kiel oder im Kreis Plön mit dem Umweltverbund geprüft werden. Dabei sind stets die aktuellen Entwicklungen der Stadtbahn-Planung (Drs. 0786/2022) sowie das Zielnetz im Radverkehr (vgl. Maßnahme B2) zu berücksichtigen. Als Modellvorhaben eignet sich ein Gewerbegebiet mit einer hohen Anzahl an Arbeitsplätzen, unabhängig von der Anzahl der dort ansässigen Unternehmen, um eine größtmögliche Wirkung zu erzielen. Mögliche Maßnahmen könnten sein:

- Neue Verbindungen im ÖPNV, veränderte Linienführungen oder zusätzliche Haltestellen sowie On-Demand-Verkehr
- Sichere und zügig zu befahrende Radwege (auch Durchwegung im Gewerbegebiet) sowie qualitativ hochwertige und sichere Abstellanlagen
- Bessere Vernetzung durch SprottenFlotte-Stationen oder Mobilitätsstationen (vgl. Maßnahme D4)

Handlungsschritte

- Auswahl eines Modellgebiets unter Berücksichtigung der Eignung zur optimierten Anbindung mit dem Umweltverbund (z. B. Gewerbegebiet Schönkirchen, Schwentimental)
- Analyse der strukturellen Voraussetzungen des Gewerbegebiets (v. a. Lage, räumliche Einbindung in die Siedlungsstrukturen, Art und Anzahl der Beschäftigten)
- Berücksichtigung vorhandener Befragungen der NAH.SH zur Nutzer*innenzufriedenheit (z.B. NAH.SH-Mobilitätspanel) und bedarfsorientierte vertiefende Analyse unter Befragung der im Gebiet tätigen Beschäftigten, ob eine optimierte Anbindung eine Nachfragesteigerung zur Folge hätte
- Analyse der verkehrlichen Anbindung mit dem ÖPNV und dem Radverkehr
- Gemeinsame Erarbeitung und Realisierung von Maßnahmenansätzen mit den Unternehmen

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	F2, G1
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, KielRegion, Verkehrsverbände und -unternehmen (NAH.SH, KVG, VKP) Unternehmen, Gewerbevereine (z. B. HIP Wellsee)
Bezug zu Sofortprojekt	S5
Good Practice	-

Bezug zu anderen Maßnahmen

B2	Aufwertung übergeordneter Radrouten
D1	Ausweitung Sharing-Angebote
D4	Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
G1	Förderung betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement

Beispielhafte Verortung

- Gewerbegebiet Wellsee
- Seefischmarkt bzw. Schwentinemündung
- Gewerbegebiet Schönkirchen
- Gewerbegebiet Schwentimental

F5 Nachhaltige Mobilitätsangebote für den Kreuzfahrttourismus in Kiel



Beschreibung

Ziel eines kooperativen Projektes soll es sein, im Bereich der touristischen Mobilität möglichst viele der An- und Abreiseverkehre sowie der Ausflugsverkehre in der Förderregion auf nachhaltige Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote zu verlagern.

Der Port of Kiel verzeichnete mit über 1 Million Kreuzfahrtgästen in 2023 das passagierreichste Jahr in seiner Geschichte. Im Vergleich zum Vorjahr wurde die Gästeanzahl um 42 Prozent gesteigert (Quelle IHK zu Kiel 2024). Hinzu kommen noch rund 1,6 Millionen Fährpassagiere. Dies erzeugt ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen für die An- und Abfahrt der ab Kiel startenden Gäste und der externen Gäste beim Landgang.

Mit dieser Maßnahme geht es auch um eine Entlastung der Straßeninfrastruktur (in der ganzen Region) sowie der Parkplatzsituation von Tourismusverkehren im Umfeld und eine Reduzierung der verkehrlichen Konfliktpotenziale im Umfeld der Kaianlagen bzw. Terminals für die Kreuzfahrtschiffe.

Mögliche Maßnahmenbausteine sind dabei:

- Weiterer Ausbau der Attraktivität der An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln insbesondere der Bahn (z.B. Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur).
- Einrichten von Langzeit-P&R-Angeboten mit Shuttleanbindung an die Kreuzfahrt- und Fährterminals.
- Kooperation von Reedereien, der NAH.SH und Mobilitätsdienstleistern im Hinblick auf die Angebotsgestaltung, tariflicher Angebote (z.B. Kombi-Tickets).

Hierbei können auch Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen entstehen, wie beispielsweise F2 (Ausbau Schiene für Hafenlogistik), wenn die Schieneninfrastruktur auch für Personentransporte genutzt wird.

Handlungsschritte

- Entwicklung einer Vorgehensweise und Vorabstimmung mit den Mobilitätsdienstleistern (insbesondere NAH.SH, EBK, DB) zum Ausloten der Handlungsspielräume
- Ansprache der Kreuzfahrt- und Fährreedereien und Einführung eines runden Tisches für die konkrete Angebotsentwicklung
- Evaluation der Gästestrukturen und des Mobilitätsverhaltens unter Einbeziehung vorhandener Marktstudien (z.B. durch das Institut NIT)
- Ausarbeitung konzeptioneller Ansätze auf verschiedenen Ebenen des Mobilitätssystems mit Prüfung auf Realisierbarkeit
- Entwicklung von Aktivitäten zur Information und Ansprache der Kreuzfahrttouristen
- Durchführen eines Pilotversuches z.B. für den Norwegenkai

Bezug zu anderen Maßnahmen

D2	Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R Systems
F2	Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene

Beispielhafte Verortung

- Norwegenkai
- Schwedenkai
- Ostseekai

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D2, F1
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Seehafen Kiel, Reedereien, NAH.SH, EVUs, KVG, EBK
Bezug zu Sofortprojekt	S1
Good Practice	Foto: Kreuzfahrtterminal Warnemünde ¹

¹) Quelle: <https://www.rostock-port.de/schiffsverkehr/kreuzschiffahrt/passagierinformationen?nomobile=1&cHash=5d49172d6365eb2686377cf382b007d0>

Handlungsfeld G: Mobilitätsmanagement



Übersicht Maßnahmen

Maßnahme	Priorität
G1 Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement	★★
G2 Initiative: zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	★
G3 Allianz: Radverkehr am Ostufer	★★
G4 Ziel- und Werte-Kommunikation auf allen Umsetzungsebenen	★★★

G1 Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement



Beschreibung

Das betriebsübergreifende Mobilitätsmanagement soll gefördert werden, um die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten durch nachhaltige Angebote zu verbessern und Synergieeffekte zwischen den ansässigen Betrieben zu nutzen.

Während in der Vergangenheit oftmals ein betriebsinternes Mobilitätsmanagement entwickelt wurde, hat inzwischen die Erarbeitung betriebsübergreifender Maßnahmen für einen Standort an Bedeutung gewonnen. Dabei können Synergien zwischen den Betrieben, welche bspw. in Gewerbegebieten ansässig sind, genutzt sowie die Standortattraktivität gesteigert werden. Voraussetzung dafür ist, dass alle Beteiligten (Unternehmen, Kommunen, Verkehrsbetriebe) gemeinsam Maßnahmen entwickeln. Ziel ist es eine effiziente sowie umweltfreundliche Mobilität sicherzustellen. Dazu ist es erforderlich, eine möglichst große Anzahl an Unternehmen und Gewerbetreibenden mit den Angeboten und Potenzialen im Bereich des betriebsübergreifenden Mobilitätsmanagements zu erreichen. Es sollte eine enge Verzahnung mit der Maßnahme F4 stattfinden.

Für ein betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement eignen sich bspw. die Gewerbegebiete in Schönkirchen, Schwentimental oder auch der Seefischmarkt. Maßnahmenbereiche können sein:

- Überbetrieblicher Betriebsshuttle-Service
- Einführung von Fahrzeugpooling für Arbeitnehmende
- Betriebsübergreifendens Car- und Bikesharing-Angebote (Kooperationsvertrag)
- Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf firmeneigenem Gelände
- Verbesserung der Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Weg zur Arbeit (z. B. Infrastruktur wie Duschen/Radabstellmöglichkeiten/Reparaturmöglichkeiten)
- Gemeinsam genutzte Micro Hubs oder zentral organisierte Fuhrparks

Handlungsschritte

- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Unternehmen, Betrieben und Gewerbetreibenden für betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement, betreut durch die KielRegion/Stadt Kiel
- Auswahl eines modellhaften Gewerbegebiets im Untersuchungsraum
- Einführende Informationsveranstaltung für interessierte Unternehmen unter Hervorhebung der Relevanz der Unternehmen, Betriebe und Gewerbetreibenden in Kiel/Kreis Plön für die Umsetzung und die Zielerreichung des Ostuferverkehrskonzeptes
- Initiierung eines Netzwerks durch die KielRegion/Landeshauptstadt Kiel
- Erarbeitung und Zusammenstellung einer Maßnahmenammlung zur Etablierung von betriebsübergreifenden Maßnahmen im Mobilitätsmanagement
- Prüfung von Fördermöglichkeiten für externen Beratungsleistungen in Unternehmen, Betrieben und bei Gewerbetreibenden
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen
- Regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Maßnahmen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- F4** Anbindung von Gewerbegebieten mit Umweltverbund
- E7** Parkraumkonzepte in Quartieren

Beispielhafte Verortung

- Gewerbegebiet Wellsee
- Seefischmarkt bzw. Schwentinemündung
- Gewerbegebiet Schönkirchen
- Gewerbegebiet Schwentimental

Übersicht



UMFRAGE: Wie kommen Sie zur Arbeit?

Die Bezirksämter Altona und Eimsbüttel erarbeiten aktuell ein nachhaltiges Entwicklungskonzept für den Standort rund um die Schnackenburgallee. Dabei spielen die Fragen, wie die Beschäftigten ihre Arbeitsstelle erreichen, und welche Wünsche sie an die Infrastruktur und Angebote haben, eine zentrale Rolle. Ihr Unternehmen beteiligt sich an einer Beschäftigtenbefragung zum Thema Mobilität auf dem Weg zur Arbeit.

Zeithorizont	
Kostenrahmen	 pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	G1
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, KielRegion, Unternehmen, Verkehrsbetriebe, Sharing-Anbieter
Bezug zu Sofortprojekt	S5
Good Practice	<ul style="list-style-type: none"> • Schnackenburgallee in Hamburg • Gewerbegebiet Köln Butzweilerhof • HIP Wellsee (Klimaschutzkonzept)

G2 Initiative: zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement



Beschreibung

Eine zielgruppenspezifische Kommunikation soll aufgesetzt werden, um Personen mit unterschiedlichen Altersgruppen, Bildungshintergründen und Sprachkompetenzen über das Thema Mobilitätswende zu informieren und dafür zu begeistern.

Wesentlicher Bestandteil dieser Initiative sind zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze. Sie beinhalten insbesondere Beratungs- und Serviceleistungen, die auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten sind. Während die Stadt Kiel bereits zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement betreibt (z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement), ist die Ansprache weiterer Zielgruppen insbesondere am Kieler Ostufer von hoher Relevanz. Um Mobilitätsmanagement auch außerhalb von Institutionen, wie Unternehmen oder Schulen, an die Bevölkerung am Kieler Ostufer heranzutragen, besteht die Möglichkeit, innerhalb der Quartiere Mobilitätsmanagement zu betreiben. Die Zielgruppen können sich über sozio-demographische Merkmale wie das Alter, den Bildungshintergrund oder die Sprachkompetenz abgrenzen. Ein zielgruppengerechtes Mobilitätsmanagement für die Stadtteile am Ostufer erscheint aufgrund diverser Sprach- und Bildungshintergründe sinnvoll. Des Weiteren erfordert dieser Ansatz grenzüberschreitendes Agieren, sowohl in räumlicher als auch interdisziplinärer Hinsicht, unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus. Die Stadt Kiel nimmt dabei eine wesentliche regulierende, koordinierende sowie informierende Funktion ein. Für verschiedene Quartiere am Kieler Ostufer werden zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze im Mobilitätsmanagement entwickelt. Hierfür ist eine intensive Auseinandersetzung mit den Bedürfnissen und Ansprüchen der Anwohner*innen vor Ort nötig. Gleichzeitig ist die Zusammenarbeit mit lokal ansässigen Initiativen wie den Stadtteilbüros am Kieler Ostufer oder die Stadtteilgenossenschaft Gaarden eG nötig. Denkbare Maßnahmenansätze sind bspw. zielgruppengerechte Öffentlichkeitskampagnen zur Förderung des Umweltverbands, welche bspw. in verschiedenen Sprachen durchgeführt werden.

Handlungsschritte

- Bisherige Aktivitäten im Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schulen etc. sollen fortgeführt und auf weitere Teile am Kieler Ostufer ausgeweitet werden
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Akteuren für Mobilitätsmanagement im Quartier (z. B. Ortsbeiräte, Wohnungsbaugesellschaften, Mieter*innenvereine, Stadtteilbüros)
- Entwicklung einer gezielten Mobilitätsmanagementstrategie für die einzelnen Quartiere am Kieler Ostufer
 - Erhebung relevanter Daten (z. B. Befragung von Einwohner*innen bestimmter Gebietseinheiten oder Mieter*innen zu ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten)
 - Verwendung weitere Beteiligungsmöglichkeiten zur Analyse der Bedürfnisse und Ansprüche unterschiedlicher Zielgruppen an Mobilität
 - Regelmäßige Aktions- und Informationsprogramme zu nachhaltiger Mobilität auf verschiedenen Sprachen in den Quartieren
 - Entwicklung weiterer zielgruppengerichteter Maßnahmen wie bspw. die Installation von mehrsprachigen Wegweisungs-elementen zu nahegelegenen Haltestellen und Einrichtung digitaler Abfahrtsanzeigen in den Quartieren mit hohem Anteil an fremdsprachigen Anwohner*innen, Förderung von Mieter*innentickets

Bezug zu anderen Maßnahmen

Beispielhafte Verortung

- Gaarden-Ost
- Elmschenhagen

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	G2
Beteiligte Akteure	KielRegion, Landeshauptstadt Kiel, Stadtteilbüros am Ostufer, Stadtteilgenossenschaft Gaarden eG
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-

G3 Allianz: Radverkehr am Ostufer



Beschreibung

Es soll eine akteursübergreifende Allianz zur gemeinsamen Radverkehrsförderung gebildet werden.

Um das Thema klimafreundliche Mobilität im Allgemeinen, und die Stärkung des Radverkehrs im Speziellen, im Ostuferverkehrskonzept fest zu verankern, ist eine möglichst breite Basis von Akteuren und Unterstützenden zu schaffen und eine akteursübergreifende Allianz zur gemeinsamen Radverkehrsförderung zu bilden. Mit einem gemeinsamen Vorgehen und konzertierten Aktionen kann die Radverkehrsförderung effizienter gestaltet und eine neue Fahrrad- und Mobilitätskultur schneller erreicht werden. Daher sollten mit potenziellen Partner*innen Kooperationsmodelle entwickelt und realisiert und auf ihren Erfolg hin überprüft werden. Für Kooperationsmodelle bieten sich neben öffentlichen Institutionen und Einrichtungen insbesondere an:

- Fachhochschule
- Schulen, Hochschulen und andere Ausbildungsstätten
- Gewerbegebiete, Unternehmen und Forschungseinrichtungen
- Nahversorger und Einzelhandel
- Wohnungsunternehmen und Immobilienverwaltungen
- Freizeit- und Kultureinrichtungen
- Vereine

Handlungsschritte

- Entwicklung übergreifender Ziele, Inhalte und Vorgehensweisen für ein Kooperationsmodell
- Identifikation konkreter Kooperationspartner*innen
- Gemeinsame Entwicklung konkreter Aktivitäten und Abstimmung von Unterstützungsbedarfen mit dem/der jeweiligen Kooperationspartner*innen
- Aufbau einer akteursübergreifenden Kommunikation zur Information und zum Austausch von Projekterfahrungen und Projektideen
- Prüfung von Fördermöglichkeiten für Beratungsleistungen und Projektbegleitung
- Begleitende Evaluation umgesetzter Projekte / Maßnahmen
- Aufbau einer akteursübergreifenden Kommunikation zur Information und zum Austausch von Projekterfahrungen und Projektideen mit regelmäßigen Netzwerktreffen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- B1** Radpremiumrouten
- B6** Offensive Fahrradparken
- B7** Leitsystem Radverkehr

Beispielhafte Verortung

- Bereich Fachhochschule und Schwentinemündung

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	G2
Beteiligte Akteure	KielRegion, Akteure verschiedener Bereiche
Bezug zu Sofortprojekt	S5
Good Practice	Radverkehr und Schwentinemündung

G4 Ziel- und Werte-Kommunikation auf allen Umsetzungsebenen



Beschreibung

Die Ziele und Absichten übergeordneter, strategischer Konzepte sollen auf alle Umsetzungsebenen der unterschiedlichen Akteure (z. B. Planung, Politik, Bau) und Maßstabsebenen kommuniziert werden.

Die enthaltenen Ziele des Ostuferverskehrskonzeptes konkretisieren das Leitbild des Masterplan Mobilität und definieren den Orientierungsansatz und die Ausrichtung des Verkehrskonzeptes. Dieser Grundsatz soll in allen Umsetzungsebenen des Untersuchungsraums kommuniziert werden, um eine allgemeingültige Kenntnisnahme und Berücksichtigung der Ziele und Ausrichtungen solcher Konzepte in der lokalen und kleinräumigen (Bauleit-)Planung sicherzustellen. Ziel ist es, für die erarbeiteten Absichten und Maßnahmen der übergeordneten und interkommunalen Konzepte eine stärkere Verbindlichkeit in der kommunalen, lokalen und kreisweiten Entwicklungs- und Bauleitplanung anzustreben.

Methodisch baut die Kommunikation auf drei Säulen auf:

(1) Transparente und direkte Kommunikation

Ansprache und Vermittlung der Ziele und Maßnahmen gegenüber den 1. Verantwortlichen auf Ämter-, Gemeinde- und Quartiersebene bzw. der zuständigen Straßenbaulasträger (z. B. durch die KielRegion).

(2) Anknüpfung an parallele/zukünftige Konzepte

Direkte Berücksichtigung der Ziele und Maßnahmen interkommunaler Konzepte in kleinräumigen Planwerken, wie z. B. Bauleitplanverfahren, Ortskernentwicklungskonzepte.

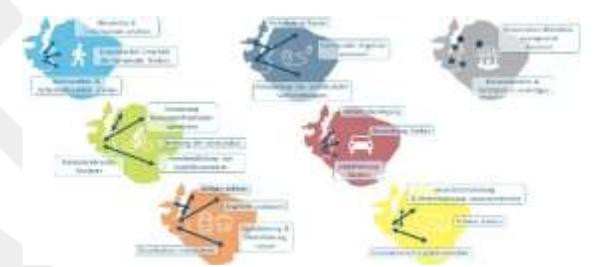
(3) Einbindung in die Gesamt-Evaluation

Berücksichtigung der vorgeschlagenen Evaluationsmethode und -inhalte der übergeordneten Konzepte auch auf kleinräumiger Ebene bzw. in lokalen Konzepten.

Handlungsschritte

- Erstellung eines Katasters relevanter/verantwortlicher Akteure als Multiplikatoren für die Ansprache und Kommunikation
- Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie
 - Identifikation geeigneter Formate (z. B. Ausschüsse, verwaltungsinterne Abstimmungsrunden)
 - ggf. Erstellung begleitender Materialien (z. B. Flyer/Leitfaden)
- „Werbe“-Runde durch die Gemeinden und Ämter sowie Ortsbeiräte
 - Gemeinsame Identifikation potenzieller (laufender) Anknüpfungspunkte und -konzepte
- Konkretisierung und ggf. praxisbezogene Ausdünnung der Evaluationskonzepte auf die Umsetzungsebene
 - regelmäßige Rückkopplung zw. KielRegion und den verantwortlichen Akteuren

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	pro Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	G2
Beteiligte Akteure	KielRegion, Landeshauptstadt, Kreis, Ämter, Gemeinden/ Bürgermeister
Bezug zu Sofortprojekt	-
Good Practice	-

Bezug zu anderen Maßnahmen

Beispielhafte Verortung

--	--

Quellenverzeichnis

[1] FGSV 2012. Empfehlungen für Verkehrserhebungen.

[2] FGSV 2020. Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. BBSV 2020.
https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/005_1.v.pdf

[3] KielRegion o.D. Qualitätsstandards für ein übergeordnetes Radwegenetz in der KielRegion.
https://www.kielregion.de/wp-content/uploads/2023/07/kielregion_factsheet_premiumradrouten_FINAL.pdf

[4] Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein o.D. Radverkehr.
https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/radstrategie_Infoseite.html (Abrufdatum: 22.02.2024).

[5] Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein 2021. Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein. https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/Fachinhalte/Tourismus/qualitaetsstandards_radtourismus.pdf

[6] Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein 2023. Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein.
https://transparenz.schleswig-holstein.de/dataset/37ca9252-e577-4883-b068-d545cb261582/resource/1af2694e-93ae-4f39-8e6d-56800738e6a8/download/radverkehrswegweisungserlass_2023.pdf

[7] Schleswig-Holsteinischer Landtag 2021. Fünfter Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2017 (LNVP bis 2027).
https://unternehmen.nah.sh/assets/2021/Landesweiter-Nahverkehrsplan-2022-bis-2027_final.pdf

[8] UBA 2017. Straßen und Plätze neu denken.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf

[9] Kreis Plön 2019. Richtlinie des Kreises Plön zur Förderung der E-Mobilität.
https://www.kreis-ploen.de/media/custom/2158_2906_1.PDF?1569836787

[10] Landeshauptstadt Kiel 2021. Parkraumuntersuchung und –bewirtschaftung.
https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/_dokumente_ruhender_verkehr/ruhender_verkehr_kiel_bericht_band_2_20210921.pdf

[11] Landeshauptstadt Kiel 2022. Mobilitätskonzept | ruhender Kfz-Verkehr 2035.
https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/_dokumente_ruhender_verkehr/kiel_konzept_ruhender_verkehr.pdf



Endbericht

Anlage B

Maßnahmenübersicht und

Priorisierungstabelle

	Maßnahmentitel	Priorisierung	Umsetzungs- beginn	Kostenrahmen	Beitrag zum Klimaschutz	Bezug zu Maßnahmen	Bezug zu Sofortprojekt
Fußverkehr	A1 Programm zur Umsetzung eines barrierefreien Fußwegesystems	★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A2, A3, A6, A7	-
	A2 Planung und Bau von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A3	S5
	A3 Bauliche Aufwertung zentraler Nahmobilitätsachsen	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A2, A4, A6, A7	-
	A3/a Achse Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A2, A4, A6, A7	-
	A3/b Achse Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A2, A4, A6, A7	S5
	A3/c Achse Gaarden Zentrum - Elmschenhagen	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A2, A4, A6, A7	-
	A3/d Achse Elmschenhagen - Wellsee	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A2, A4, A6, A7	-
A4 Partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A3	-	
A5 Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A2, A3	-	
A6 Aktionen zum Abbau von Angsträumen	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A3	-	
A7 Entwicklung und sukzessive Einrichtung eines gebietsübergreifenden Fußwegeleitsystems	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	A1, A3	-	
Radverkehr	B1 Vorzugstrassen und Umsetzungsplan für Radpremiumrouten	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	B3, B4	S3
	B2 Integrierte Planung übergeordneter Radverbindungen im Stadt-Umland-Raum	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	B1, B3, B4	S3
	B3 Einrichtung von Fahrradstraßen	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	B1, B2	S3
	B4 Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radverbindungen im übrigen Untersuchungsraum	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	B1, B2	-
	B5 Aufwertung regionaler touristischer Qualitätsrad- und -wanderrouen	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	B1, B4	S3
	B6 Fahrradparken an wichtigen Verkehrszielen	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	-	S1, S2
	B7 Optimierung und Vereinheitlichung eines Leitsystems für den Radverkehr	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	B1, B4	-
ÖPNV	C1 Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland (S-Bahn)	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	C3, D2, D6, F2	S1
	C2 Schnellbuskonzept + Hauptachsen Busverkehr	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	C3, D2, E3	S1
	C3 Zubringer zum SPNV und zur Stadtbahn	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	C1	S1
	C4 Fördequerende Verbindungen	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	D6	S1
	C5 Weiterentwicklung des bedarfsgesteuerten öffentlichen Verkehrs	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	C3	S1
Inter- und Multimodalität	D1 Ausweitung der Sharing-Angebote	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	D2, D4, D5, E7	S2, S5
	D1/a Ausweitung Carsharing	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	D2, D4, D5, E7	S2
	D1/b Ausweitung Bikesharing	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	D4, D5, E7	S2
	D2 Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R Systems	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	C1, C2, D1, D5, E6	S2
	D3 Raumverträgliche Optimierung von E-Scootern	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	D1, D2, D4, D5	S5
	D4 Einrichtung von kleinen Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	D1, D3, E7	S2
	D5 Einrichtung von Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen	★★★★	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	D1, D2, D3, D6	S2
D6 Ausbau des B+R-Netzes	★★★☆☆	🕒🕒🕒⌛	€ € € € € € € € € €	☁️ ☁️ ☁️	B6, C1, C4, D5	S1, S2	

Maßnahmentitel		Priorisierung	Umsetzungs- beginn	Kostenrahmen	Beitrag zum Klimaschutz	Bezug zu Maßnahmen	Bezug zu Sofortprojekt
Kfz-Verkehr	E1 Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	C2, E2, E3	S4
	Änderung der Verkehrsführung und Klassifizierung von Straßen	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	C2, E1, F1	S4
	E2 Baukosten Verkehrsgutachten	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	C2, E1	-
	E3 Stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	A4, E1, E2	-
	E4 "Superblocks"	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	D5, E7, F3	-
	E5 Fortführung Förderung Elektromobilität	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	D2, E7	-
	E6 Umsetzungskonzept für die sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	D1, D4, E6, F3	-
	E7 Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten in den Quartieren	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	E7, E9	-
	E8 Offensive: Mehrfachnutzung von Parkflächen	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	E8	-
E9 Pilotvorhaben: Curbside-Management	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱			
Wirtschafts- verkehr	F1 Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	E3, F2	S4
	F2 Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	C1, F1	-
	F3 Maßnahmenprogramm: Innovative City-Logistik	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	E7	S4
	F4 Modellvorhaben: Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	B2, D1, D4, G1	S5
	F5 Nachhaltige Mobilitätsangebote für den Kreuzfahrttourismus in Kiel	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	D2, F2	S1
Mobilitäts- manage- ment	G1 Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	F4, E7	S5
	G2 Initiative: zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	-	-
	G3 Allianz: Radverkehr am Ostufer	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	B1, B6, B7	S5
	G4 Ziel- und Werte-Kommunikation auf allen Umsetzungsebenen	★ ★ ★	🕒🕒🕒⌛	📦📦📦📦📦📦📦	🌱🌱🌱	-	-



Endbericht

Anlage C

Grundlagendokumente

Konzept/Planwerk	Jahr	Bezug
Verkehrsentwicklungsplan Kiel	2008	Landeshauptstadt Kiel
Integriertes Entwicklungskonzept Kieler Ostufer	2014	Landeshauptstadt Kiel
Masterplan Mobilität für die KielRegion	2017	KielRegion
Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Kiel	2017	Landeshauptstadt Kiel
Elektromobilitätskonzept Kreis Plön	2018	Kreis Plön
3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Plön	2018	Kreis Plön
Green City Plan der Landeshauptstadt Kiel	2018	Landeshauptstadt Kiel
Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Plön 2030	2019	Kreis Plön
Demografischer Wandel Kreis Plön	2019	Kreis Plön
Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel	2019	Landeshauptstadt Kiel
Teilfortschreibung VEP Kiel	2019	Landeshauptstadt Kiel
Luftreinhalteplan	2020	Landeshauptstadt Kiel
Radwegekonzept der Stadt Schwentinental	2020	Kreis Plön
Landesweiter Nahverkehrsplan	2021	KielRegion
Fortschreibung des Veloroutennetzplans 2035	2021	Landeshauptstadt Kiel
Lärmaktionsplan	2021	Landeshauptstadt Kiel
Klimaschutzkonzept der Stadt Plön	2021	Kreis Plön
FH Kiel Mobilitätskonzept	2022	Landeshauptstadt Kiel
Machbarkeitsuntersuchung einer neuen Schwentinequerung	2022	Landeshauptstadt Kiel
Elektromobilitätsstrategie	2022	Landeshauptstadt Kiel
Mobilitätskonzept ruhender Verkehr 2035	2022	Landeshauptstadt Kiel

Beschluss Hochwertiges ÖPNV-System	2022	Landeshauptstadt Kiel
Radverkehrskonzept Amt Schrevenborn	2022	Kreis Plön
Mobilitätskonzept Stadt Preetz und Umland	2022	Kreis Plön
6. Regionaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel	2023	Landeshauptstadt Kiel
Radwegekonzept Kreis Plön	2023	Kreis Plön
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept	fortlau- fend	Landeshauptstadt Kiel

Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Mönkeberg



Gertz Gutsche Rügenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Martin Albrecht
Dipl.-Ing. Stefanie Gutsche
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de
www.ggr-planung.de

1 Hintergrund und Zielsetzung: Multimodalität am Fähranleger Mönkeberg

Im Auftrag und in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie unter Beteiligung zahlreicher engagierter Akteurinnen und Akteure aus der Region erarbeiten die drei Büros Planersocietät, Urbanus und Gertz Gutsche Rügenapp das Ostuferverkehrskonzept für das Ostufer der Stadt Kiel sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden. In diesem Rahmen sollen in fünf Sofortprojekten konkrete Lösungs- und Handlungsansätze für aktuelle Herausforderungen und Problemstellungen entwickelt und deren Umsetzung möglichst weit vorbereitet werden.

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Multimodalität an den drei Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe. Das zentrale Ziel besteht darin, die Fördeschiffahrt besser in den ÖPNV zu integrieren. Dabei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- **Verbesserung der Anbindung** der Fähranleger an den ÖPNV sowie an hochwertige regionale Radrouten, inkl. Überlegungen zur besseren tariflichen Integration der Fährverkehre,
- zusätzliche **Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten** zwischen Verkehrsmitteln an den Fähranlegern, etwa
 - durch zusätzliche Angebote z.B. des Car- oder Bikesharings,
 - eine Aufwertung von Abstellmöglichkeiten und Verbesserungen der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
 - die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Elemente, klare Wegeführungen und Beschilderungen,
 - die Verbesserung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern auf den Fähren.

Im Rahmen der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes werden zudem Möglichkeiten für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt selbst – z.B. durch höhere Taktdichten oder zusätzliche Angebote (z.B. eine weitere Ost-West-Verbindung zur Förde-Querung) – analysiert, diskutiert und bewertet.

Im Fokus des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ stehen jedoch vor allem vergleichsweise schnell umsetzbare Ansätze für die einzelnen Fähranleger, die sich vor allem dem Bereich „Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten“ zuordnen lassen.

Diese wurden im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungsprozesses mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren. Die Überlegungen und der jeweils gesetzte Fokus für den jeweiligen Fähranleger sind in diesem Prozess zudem mit den Spitzen der kommunalen Verwaltungen verbindlich abgestimmt worden.

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Überlegungen zu möglichen Handlungsansätzen am Fähranleger Mönkeberg. Für die Fähranleger Laboe und Möltenort werden zeitgleich ähnliche Dokumente vorgelegt.

2 Ausgangslage

Für den Fähranleger Mönkeberg liegen folgende Informationen zu bestehenden Planungen und Planungsgrundlagen vor, die in den bisherigen Diskussionen berücksichtigt wurden:

- Bestandsplan Strandweg/ Fördewanderweg vom 24.7.2020, M 1:250, Vermessungsbüro Jeß
- Lagepläne Fähranleger, Amt Schrevenborn
- DFI Standort Mönkeberg
- Konzeptstudie Mönkeberger Strand, Büro BHF Bendfeldt Herrmann Franke LandschaftsArchitekten GmbH, 1.10.2022, M 1:250
- Entwurf Mönkeberger Strand Abschnitt 1, Büro BHF Bendfeldt Herrmann Franke LandschaftsArchitekten GmbH, 22.11.2022, M 1:200

Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme vor Ort und nachfolgenden Abstimmungen mit der Arbeitsgruppe wurden für den Fähranleger Mönkeberg Themen identifiziert, die im Sinne einer verbesserten Multimodalität am Standort relevant sind.

Die diskutierten Themen wurden im bisherigen Projektverlauf auf die folgenden drei Ansatzpunkte eingegrenzt und genauer besprochen:

1. Eine Inwertsetzung des Personenunterstandes auf dem Steg
2. Die Aufstellung eines Personenunterstandes am Bushalt am Fährhaus
3. Die Schaffung weiterer Fahrradabstellplätze im südlichen Bereich des Strandabschnittes

Abbildung 1: Verortung möglicher Ansatzpunkte am Fähranleger Mönkeberg. (© GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



3 Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Mönkeberg

3.1 Inwertsetzung des Personenunterstandes auf dem Steg

Perspektivisch bietet sich zur Inwertsetzung des Anlegers die Aufstellung eines neuen Personenunterstandes aus dem Modulkatalog der KielRegion am jetzigen Standort des vorhandenen Unterstandes an. In Frage kämen z. B. der Personenunterstand TYP A (3,5 m Breite) oder TYP B (5,2 m Breite).

Abbildung 2: Ist-Zustand Unterstand Mönkeberg im Juni 2023 und Modul TYP A (rechts)



3.2 Aufstellung eines Personenunterstandes am Fährhaus

Vorhandene Elemente an der Bushaltestelle sind momentan ein Haltestellenschild und eine freistehende Bank. Der Zugang zur Einstiegsstelle ist nicht barrierefrei. Es erscheint sehr sinnvoll, den Bushalt an geeigneter Stelle um einen Personenunterstand zu ergänzen. Dieser soll Wetterschutz und eine Sitzmöglichkeit unabhängig vom Café bieten. Des Weiteren soll mit Bezug zur Haltestelle eine analoge oder digitale Informations-Steale installiert werden.

Abbildung 3: links: Haltestellenschild und Sitzbank, Standort SprottenFlotte; rechts: Einblick in die Stubenrauchstraße



Für den Mönkeberger Strand existiert eine Konzeptstudie des Büros BHF Bendfeldt Herrmann Franke LandschaftsArchitekten GmbH aus dem Jahr 2020. Für den nördlichen Bereich liegt seit Ende 2022 zusätzlich ein Entwurf (Entwurf Mönkeberger Strand Abschnitt 1) vor. Die genaue Ausgestaltung endet nördlich des Steges und bezieht den Bereich des Fährhauses nicht mit ein. Die genannte Konzeptstudie sieht für den Abschnitt Fährhaus u. a. Folgendes vor:

- Fährhaus als Anlauf- und Treffpunkt im Winterhalbjahr, ganzjährige Gastronomie
- Behutsame Erweiterung des Gebäudes, zusätzliche Beleuchtung
- Platz und Promenade in einheitlicher, freundlicher Pflasterung (Shared Space)

Abbildung 4: Konzeptstudie Abschnitt Fährhaus, BHF LandschaftsArchitekten, 2020

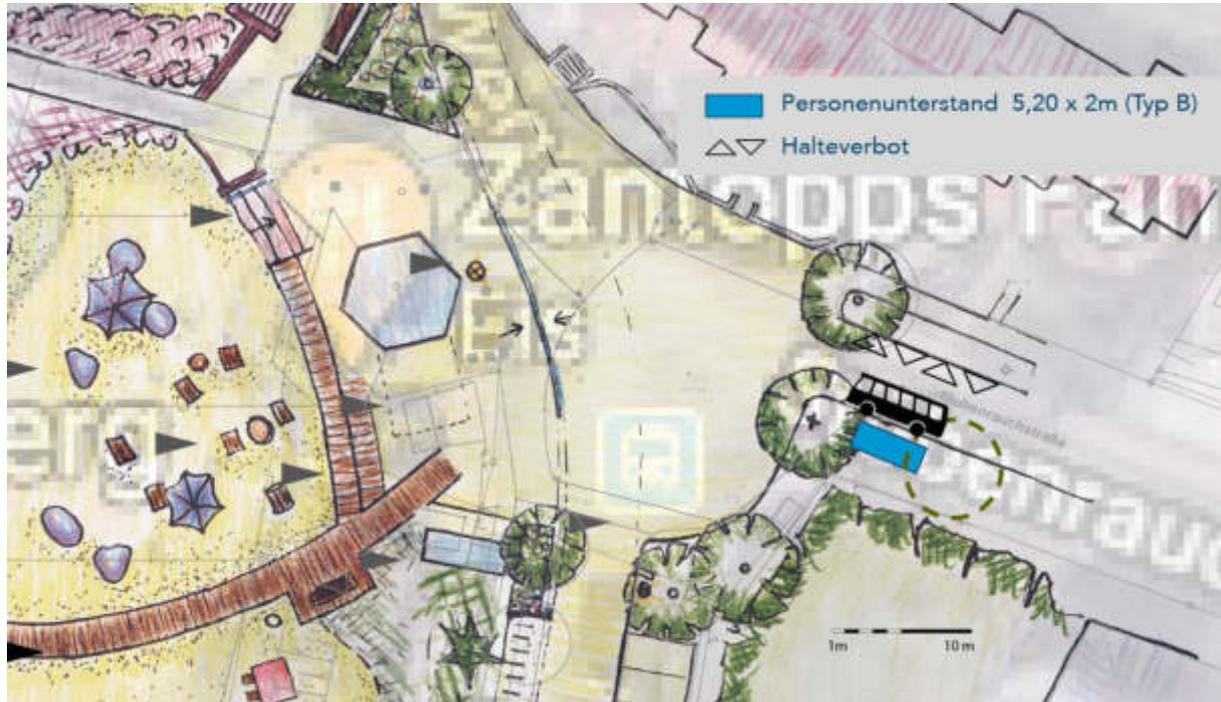


Eine mit der Promenade einheitliche, freundliche und vor allem niveaugleiche Pflasterung des Bereichs vor dem Fährhaus ist auch im Sinne der Barrierefreiheit sehr zu begrüßen. Für die Bestimmung des Standortes für den Personenunterstand ist v.a. der im Konzept dargestellte veränderte Bereich am Anfang der Stubenrauchstraße interessant. Wenn der Gehweg wie in der Konzeptstudie gezeigt vorgezogen wird, entsteht eine offensichtlichere Platzsituation mit klarem Eingang/ Ausgang. Dies wird durch eine Neubaumpflanzung auf der südlichen Straßenseite noch zusätzlich unterstützt (neuer Baum mit Kreuz). Gleichzeitig hätte der in der Konzeptstudie gezeigte neue Bordsteinverlauf an der Zufahrt zum Rondel als Shared Space Bereich eine Wirkung in Richtung einer höheren Verkehrssicherheit, da alle Verkehrsteilnehmenden achtsamer von und in die Stubenrauchstraße einbiegen. Bei allen Veränderungen in diesem Bereich muss allerdings sichergestellt sein, dass die verkehrenden Busse weiterhin wenden können.

Als Standort für einen Personenunterstand bspw. des TYPs B bietet sich eine Lage möglichst weit vorne auf der südlichen Seite der Stubenrauchstraße an, sodass der Unterstand vom Steg und der Promenade kommend gut sichtbar ist. Eine Vermaßung anhand des Luftbildes (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) lässt den Schluss zu, dass die Tiefe des momentan vorhandenen Grünstreifens mit drei Metern in diesem Abschnitt der Straße für die Aufstellung des genannten Personenunterstandes ausreicht, um die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) geforderten Abstandsflächen zu erfüllen (Abstand Bord-Schutzdach = 50 cm, Tiefe Unterstand 2m, Abstandsmaß dahinter mind. 30cm). Dieses ist vor Ort anhand der realen Maße zu überprüfen. Maßgeblich für die genaue Positionierung des Personenunterstandes in der Stubenrauchstraße ist die

Überprüfung, an welcher Stelle der Bus nach einer Wende den Bordstein wieder nah genug anfahren kann. Durch Fahrttests sollte auf Basis von praktischen Erkenntnissen ermittelt werden, wie weit die Haltestellenposition und die gegenüberliegende Halteverbotszone hierfür ortseinwärts verschoben werden müssen.

Abbildung 5: Ännäherungsweise Positionierung von Personenunterstand und Bushalt



Der Zugang vom Platz zum Haltebereich und der Einstieg in den Bus ist grundsätzlich barrierefrei auszugestalten. Zur Planung barrierefreier Bushaltestellen existiert der Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen.

Ob das bereits auf der gegenüber liegender Straßenseite bestehende Halteverbot in die Stubenrauchstraße hinein verlängert werden muss, ist zu überprüfen. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist es erstrebenswert bei kurzer Haltezeit keine Überholung des haltenden Busses zu ermöglichen.

Das Angebot der SprottenFlotte bildet dann eine Einheit mit dem Personenunterstand in direkter Nähe. Es wäre eine Überlegung, die den Standort begrenzenden SprottenFlotten Schilder weiter auseinander zu setzen, um mehr Rädern geordnet Platz dazwischen zu bieten.

Abbildung 6: Bezug neuer Standort Personenunterstand und SprossenFlotte



3.3 Schaffung weiterer Fahrradabstellplätze im südlichen Bereich des Strandabschnittes

Wenn die Planungen für den südlichen Strandabschnitt gemäß der Konzeptstudie weiterverfolgt werden und zwei direkte Wasserzugänge (einer davon barrierefrei vom Fährcafé aus) geschaffen werden, wird die Attraktivität des Standortes als Badestrand deutlich steigen. Im Zuge der zu erwartenden steigenden Besucherzahlen bietet es sich an, weitere Fahrradabstellmöglichkeiten in direktem Bezug zum südlichen Strandeingang zu schaffen. Dies können Fahrradabstellbügel gleichen Typs wie sie im nördlichen Bereich bereits geplant sind sein oder sogar ein Doppelstockparker aus dem Modulkatalog der Kielregion. Die Einpassung und detaillierte Standortsuche wäre Teil der Entwurfsplanung für den südlichen Strandabschnitt. Denkbar wäre ein Standort nördlich des Strandzuganges (siehe Bereich 3 in der nachfolgenden Abbildung)

Abbildung 7: Möglicher Standort weiterer Fahrradabstellbügel oder eines Fahrrad Doppelstockparkers (Luftbild links: © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0)



3.4 Zusammenfassung: Nächste Schritte

In der letzten Absprache der Arbeitsgruppe am 30.08.2023 wurde der Fokus für die Umsetzung im Rahmen des Sofortprojektes am Fähranleger Mönkeberg auf die Aufstellung des Personenunterstandes gesetzt.

Zum Fokus „Aufstellung des Personenunterstandes am Bushalt“

Der nächste Schritt besteht darin, zu klären, in welchen Gremien und Formaten die folgenden Punkte weiter vorangetrieben werden sollen:

- Prüfung Machbarkeit, Umsetzungswillen- und Horizont der Planungen aus der Konzeptstudie sowie Einarbeitung von Änderungswünschen/ Ergänzungen
⇒ Die Umsetzung des nördlichen Abschnittes ist in 2024 geplant, dies ist abhängig vom Erhalt des Förderbescheids.
⇒ Die Umsetzung des südlichen Abschnittes der Konzeptstudie wird unter der Voraussetzung vorhandener Fördermittel als mittelfristig realistisch angesehen.
- Bestimmen der genauen Position des Personenunterstandes anhand der konkreten Platzverhältnisse und benötigten Abstandsmaße vor Ort.
- Prüfen, inwieweit sich der Straßenabschnitt in dem der Bus zum Halten kommt, durch bauliche und gestalterische Maßnahmen in das Shared-Space Konzept des Platzes integrieren lässt.

Weitere planerische Fragestellungen vor Ort

- Standortbestimmung für eine Informations-Steile im Bereich des Platzes. Der DFI-Anzeiger ist am Steganfang mit Blick zum Wasser rechts geplant.
- Im Rahmen einer Oberflächensanierung des Steges die Möglichkeit der Aufstellung eines neuen Personenunterstandes prüfen.
- Bei einer Beauftragung einer Entwurfsplanung für den südlichen Strandabschnitt die Planung von weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten in der Nähe des südlichen Strandzuganges vorsehen.

4 Aspekte, die im Rahmen des Sofortprojektes nicht weiter vertieft werden sollten

Im Rahmen des bisherigen Prozesses mit der Arbeitsgruppe sind zudem Verabredungen im Hinblick auf Aspekte getroffen worden, die für die Situation am Fähranleger zwar von Bedeutung sind, im Rahmen des Sofortprojektes jedoch nicht weiter behandelt werden sollen. Dies sind in Bezug auf den Fähranleger in Mönkeberg folgende Punkte:

- Park-&-Ride (aufgrund der Flächenverfügbarkeit eher schwierig)
- Perspektive Pkw-Parken: Suche nach geeigneten Flächen in einer Entfernung, die ein Pendeln zwischen Parkplatz und Strand mit der SprottenFlotte ermöglicht.
- Entwicklung des Ölpier-Geländes

5 Maßnahmenbezug und Ausblick

Mit den hier vorgelegten und bereits mit der am Erarbeitungsprozess beteiligten Arbeitsgruppe abgestimmten Vorschlägen für gestalterische Anpassungsoptionen für den jeweiligen Fähranleger liegt eine Grundlage für die weitere Befassung in den relevanten Diskussionszusammenhängen und zuständigen Entscheidungsgremien vor.

Die Überlegungen stehen im engen Zusammenhang mit der Maßnahme C4 – Fördequerende Verbindungen.

Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Möltenort



Gertz Gutsche Rügenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Martin Albrecht
Dipl.-Ing. Stefanie Gutsche
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40

Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de

www.ggr-planung.de

1 Hintergrund und Zielsetzung: Multimodalität am Fähranleger Möltenort

Im Auftrag und in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie unter Beteiligung zahlreicher engagierter Akteurinnen und Akteure aus der Region erarbeiten die drei Büros Planersocietät, Urbanus und Gertz Gutsche Rümenapp das Ostuferverkehrskonzept für das Ostufer der Stadt Kiel sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden. In diesem Rahmen sollen in fünf Sofortprojekten konkrete Lösungs- und Handlungsansätze für aktuelle Herausforderungen und Problemstellungen entwickelt und deren Umsetzung möglichst weit vorbereitet werden.

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Multimodalität an den drei Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe. Das zentrale Ziel besteht darin, die Fördeschiffahrt besser in den ÖPNV zu integrieren. Dabei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- **Verbesserung der Anbindung** der Fähranleger an den ÖPNV sowie an hochwertige regionale Radrouten, inkl. Überlegungen zur besseren tariflichen Integration der Fährverkehre,
- zusätzliche **Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten** zwischen Verkehrsmitteln an den Fähranlegern, etwa
 - durch zusätzliche Angebote z.B. des Car- oder Bikesharings,
 - eine Aufwertung von Abstellmöglichkeiten und Verbesserungen der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
 - die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Elemente, klare Wegeführungen und Beschilderungen,
 - die Verbesserung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern auf den Fähren.

Im Rahmen der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes werden zudem Möglichkeiten für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt selbst – z.B. durch höhere Taktichten oder zusätzliche Angebote (z.B. eine weitere Ost-West-Verbindung zur Förde-Querung) – analysiert, diskutiert und bewertet.

Im Fokus des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ stehen jedoch vor allem vergleichsweise schnell umsetzbare Ansätze für die einzelnen Fähranleger, die sich vor allem dem Bereich „Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten“ zuordnen lassen.

Diese wurden im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungsprozesses mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren. Die Überlegungen und der jeweils gesetzte Fokus für den jeweiligen Fähranleger sind in diesem Prozess zudem mit den Spitzen der kommunalen Verwaltungen verbindlich abgestimmt worden.

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Überlegungen zu möglichen Handlungsansätzen am Fähranleger Möltenort. Für die Fähranleger Mönkeberg und Laboe werden zeitgleich ähnliche Dokumente vorgelegt.

2 Ausgangslage

Für den Fähranleger Möltenort liegen folgende Informationen zu bestehenden Planungen und Planungsgrundlagen vor, die in den bisherigen Diskussionen berücksichtigt wurden:

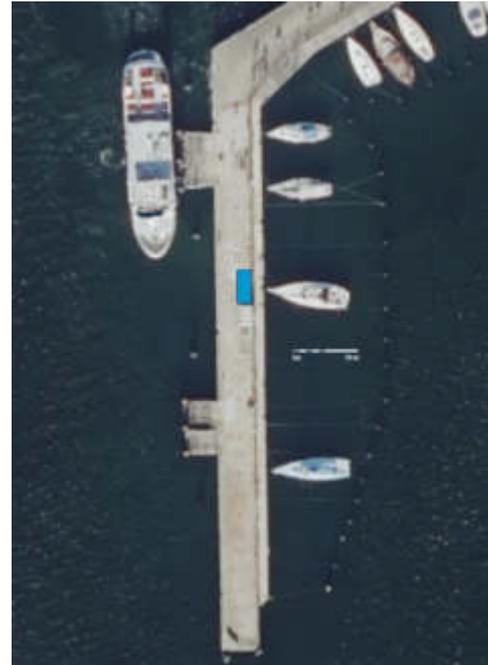
- Vermessungsplan neues Holzdeck Nordmole, 6.9.2021, Vermessungsbüro Jeß, M 1:150
- Vermessungsplan Fördewanderweg Teil II und III, 9.7.2019, Vermessungsbüro Jeß, M 1:500
- Lagepläne Fähranleger, Amt Schrevenborn
- DFI Standort Möltenort
- Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung (Diskussion, noch keine Planungsunterlagen)

Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme vor Ort sowie der Diskussion bestehender Herausforderungen und aktueller Überlegungen mit der Arbeitsgruppe wurden für den Fähranleger Möltenort unterschiedliche Themen identifiziert, die im Sinne einer verbesserten Multimodalität am Standort relevant sind.

Die diskutierten Themen wurden im Projektverlauf auf die folgenden Ansatzpunkte eingegrenzt und weiter detailliert:

1. Aufstellung eines neuen Personenunterstandes sowie neuer Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger.
2. Überlegungen zur neuen Halteposition des bald in beide Richtungen verkehrenden Amtsbusses.
3. Diskussion über die Notwendigkeit der Errichtung einer zusätzlichen Radabstellanlage eventuell mit einem Angebot der Sprottenflotte im südlichen Bereich beim Segelhafen.

Abbildung 1: Verortung der diskutierten Entwicklungsbereiche am Fähranleger Möltenort; rechts: neuer Personenunterstand (blau) - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



3 Gestalterische Ansätze für den Fähranleger

3.1 Neuer Personenunterstand und neue Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger

Auf dem Dampferanleger befindet sich ein Wartehäuschen, welches von einer Station der SprottenFlotte auf der einen und aufgestellten Fahrradanhängern auf der anderen Seite flankiert wird (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Sowohl Wartehäuschen als auch Fahrradanhänger entsprechen nicht mehr dem gewünschten Erscheinungsbild und sollen durch neue Einbauten ersetzt werden. Eventuell soll das Angebot der SprottenFlotte um eine kleine Service Station (Luftpumpe/ Werkzeug) ergänzt werden.

Abbildung 2: Aktuelles Wartehäuschen am Anleger Möltenort; möglicher neuer Personenunterstand aus dem Modulkatalog der KielRegion.

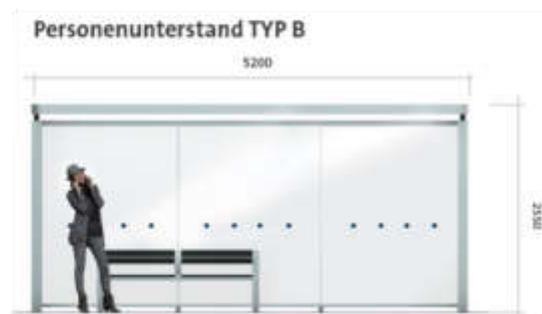


Abbildung 3: Aktuelles Wartehäuschen am Anleger Möltenort; möglicher neuer Personenunterstand aus dem Modulkatalog der KielRegion



Im Arbeitstreffen wurde sich darauf verständigt, den neuen Personenunterstand, die SprottenFlotte und neue Fahrradanhänger am nahezu gleichen Standort, zwischen den Anlegestellen der Fähren, zu positionieren. Möglich wäre auch eine Aufstellung von Fahrradanhängern oder Leihfahrrädern der SprottenFlotte zum Ende des Dampferanlegers hin, da diese Fläche ansonsten völlig ungenutzt ist. Dies würde etwas längere Wege bedeuten.

Neben der Positionierung des Personenunterstandes ist dessen Ausführung für diesen Standort so zu wählen, dass bei den vorherrschenden starken Winden aus verschiedenen Richtungen immer ein Windschutz gegeben ist. In der Diskussion dieses Papier wurde ein Unterstand in kreuzweiser

Ausführung vorgeschlagen (siehe folgende Abbildung 4), der dieses Kriterium erfüllt und gleichzeitig durch seine Transparenz und Offenheit nicht zu zweckfremder Nutzung einlädt.

Abbildung 4: Modellvorschlag für den neuen Personenunterstand auf dem Dampferanleger.



Für die Zeitplanung des Einbaus der neuen Elemente auf dem Dampferanleger ist relevant, dass kurzfristig eine bauwerkserhaltende Maßnahme der Oberfläche des Dampferanlegers ansteht. Der Aufbau der neuen Elemente soll sinnigerweise erst nach bzw. im Zuge der Sanierungsarbeiten erfolgen.

Geplant sind die Maßnahmen an der Oberfläche des Dampferanlegers für den Zeitraum November 2023 bis März 2024. Es gibt bis dato nach einer Voranfrage an ausführende Firmen kaum Rückmeldungen, so dass der tatsächliche Beginn der Maßnahmen noch unklar ist.

Während dieser Arbeiten am Dampferanleger wird der Anleger Möltenort normal zu erreichen sein, da es um eine reine Oberflächenbearbeitung geht, die stückweise erfolgt.

Die Sanierungsarbeiten an der Oberfläche des Dampferanlegers sind unabhängig von der ebenfalls anstehenden notwendigen Sanierung der Nordmole. Die Nordmole ist eine Fangedamm-Konstruktion, bei der Sand zwischen zwei Spundwände verfüllt wurde. Diese Konstruktion muss an der Innenseite der Nordmole erneuert werden, da die innenliegenden Spundwände durchlässig geworden sind und Sand in großem Maße ins Hafenbecken ausgetreten ist. Für die Beschlussfassung zu diesen Arbeiten im Verwaltungsrat fehlt noch der Zuwendungsbescheid des Fördermittelgebers. Geplant ist ab Winter 2023 mit der zu Anfang notwendigen Sondierung des Hafengrundes an den innengelegenen Spundwänden durch den Kampfmittelräumdienst zu beginnen. Da nur die innengelegenen Spundwände betroffen sind, wird die Nordmole während der Sanierungsmaßnahmen weiterhin begehbar und damit auch der Fähranleger zugänglich sein.

Generell ist bei allen Planungen die den Fähranleger betreffen ein hoher Abstimmungsbedarf gegeben: Die Mole ist im Eigentum der Gemeindewerke. Der Anleger, also der Bereich der Holzpodeste und Treppen, ist im Eigentum des Eigenbetriebs Beteiligungen Kiel. Es gab bereits Gespräche, ob die Gemeindewerke Heikendorf den Anleger übernehmen wolle. Die erscheint jedoch aufgrund der Kosten derzeit wenig wahrscheinlich.

Wie alle Haltestellen des ÖPNV soll auch der Anleger Möltenort barrierefrei ausgebaut werden. Dies ist allerdings eine langfristige Perspektive, da aufgrund personeller und finanzieller Engpässe die Priorität zunächst daraufgelegt wurde, die noch nicht barrierefreien Anleger im Kieler Stadtgebiet umzubauen.

Perspektivisch bedeutet dies, dass der EBK für den sanierten Dampferanleger eine barrierefreie Pontonlösung planen muss, die als fixen Anschlusspunkt die heutige Mole hat.

3.2 (Neue) Halteposition für den Amtsbus

Mit der Umstellung auf eine Bedienung der Bushaltestelle am Anleger Möltenort in beide Richtungen hat sich die Notwendigkeit der Gestaltung einer neuen Halteposition für den Amtsbus vor der heutigen Touristeninformation sowie allgemein der Übergangssituation vom Amtsbus zum Fähranleger ergeben. Für weitere Planungen im Bereich des Strandweges ist von Bedeutung, dass im Rahmen der Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung auch eine Umgestaltung des Strandweges in eine Shared Space Zone vom Gebäude der Touristeninformation bis zu den Haken hinter dem Hafenmeistergebäude angedacht ist. Diese Planungen befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium und werden intensiv diskutiert.

Abbildung 5: Haltestelle am Strandweg; Vorplatz der Touristeninformation; Blick von Süden aus in den Strandweg



Abbildung 6: Zwischenzeitlich umgesetzte Halteposition für den Amtsbus in den vorhandenen Parktaschen vor dem Fährhaus. © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



3.3 Errichtung einer zusätzlichen Radabstellanlage mit einem Angebot der SprottenFlotte im südlichen Bereich beim Segelhafen

Denkbar war die Errichtung einer zusätzlichen Radabstellanlage mit einem Angebot der SprottenFlotte im südlichen Bereich beim Segelhafen (Bereich 3 in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Hier war zu prüfen, wieviel Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten an dieser Stelle besteht und ob eher Fahrradanhänger oder sogar ein Doppelstockparker aus dem Modulkatalog der KielRegion sinnvoll wären.

Der Bedarf an Fahrradanhängern wird aktuell als wenig erheblich angesehen. Der Einbau einiger Fahrradanhänger beim Hafenmeistergebäude wäre ausreichend.

Aus Sicht des Hafensbetreibers sind Fahrradabstellanlagen oder gar eine Station der SprottenFlotte im Bereich des Segelhafens ausdrücklich nicht gewünscht. Hier wird jede Fläche für Nutzungen durch den Hafen gebraucht. Auch der Bereich der nicht genutzten Sitzflächen bei den „Haken“ soll demnächst anders genutzt werden. Dieser Bereich wird auch Teil der Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung sein.

3.4 Zusammenfassung: Nächste Schritte

In der letzten Absprache der Arbeitsgruppe am 30.08.2023 wurde der Fokus für die Weiterbearbeitung im Sofortprojekt auf die Aufstellung eines neuen Personenunterstandes, sowie neuer Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger gelegt.

Zum Fokus „Neuer Personenunterstand und neue Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger“

Der nächste Schritt besteht nun darin, zu klären, in welchen Gremien und Formaten die folgenden Punkte weiter vorangetrieben werden sollen:

- Abstimmung zu welchem Arbeitsschritt der bauwerkserhaltenden Maßnahmen am Dampferanleger der Einbau bzw. Aufbau von Personenunterstand und Fahrradanhänger sinnvoll ist. Der Beginn der Oberflächensanierung ist ab November 2023 geplant, es wird allerdings momentan noch eine ausführende Firma gesucht, so dass der eigentliche Arbeitsbeginn noch unklar ist.
- Für den Zeitpunkt der Aufstellung der neuen Elemente entscheidend ist der Fortgang der Oberflächensanierung auf dem Steg. Für die genaue Positionierung der Elemente sollte auch die endgültige Lage der entstehenden der Mole vorgelagerten Pontons, die schlussendlich die barrierefreie Zugänglichkeit des Anlegers sicherstellen sollen, bedacht werden. Die Zuständigkeit für die Planung der Pontons liegt bei den Eigenbetrieben Beteiligungen Kiel (in Abstimmung mit der SFK über die Lage)
- Entscheidung Art des Personenunterstandes (Vorschlag Typ B, Windschutz ausreichend? Alternativ Ausführung wie in Abb. 4?) und der Fahrradanhänger (gleicher Art wie im bereits umgebauten nördlichen Bereich des Strandabschnittes oder aus dem Modulkatalog der KielRegion?)

Weitere planerische Fragestellungen vor Ort

- Zukunft des Gebäudes der Tourist-Information?
- Umgestaltung des Strandweges in eine Shared Space Zone und Positionierung der neuen Bushaltestelle
- Ausgestaltung der Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung

4 Aspekte, die im Rahmen des Sofortprojektes nicht weiter vertieft werden sollten

Im Rahmen des bisherigen Prozesses mit der Arbeitsgruppe sind zudem Verabredungen im Hinblick auf Aspekte getroffen worden, die für die Situation am Fähranleger zwar von Bedeutung sind, im Rahmen des Sofortprojektes jedoch nicht weiter behandelt werden sollen. Dies sind in Bezug auf den Fähranleger in Möltenort folgende Punkte:

- Eine Verlängerung des Linienweges der Linie 15 über den Haltepunkt „Am Heidberg“ hinaus (über Kolonnenweg zum Strandweg) scheidet aufgrund der baulichen Situation (Engstellen) aus. Dieser Gedanke wird im Rahmen des Projektes nicht weiterverfolgt.
- Die Flächen, auf denen sich der Netzgarten befindet, sind in Privatbesitz. Hier gab es in der Vergangenheit verschiedene – teils kontrovers diskutierte – Ansätze für eine umfassende Umgestaltung. Dieser Bereich soll im Rahmen des Projektes nicht vertieft werden.

5 Maßnahmenbezug und Ausblick

Mit den hier vorgelegten und bereits mit der am Erarbeitungsprozess beteiligten Arbeitsgruppe abgestimmten Vorschlägen für gestalterische Anpassungsoptionen für den jeweiligen Fähranleger liegt eine Grundlage für die weitere Befassung in den relevanten Diskussionszusammenhängen und zuständigen Entscheidungsgremien vor.

Die Überlegungen stehen im engen Zusammenhang mit der Maßnahme C4 – Fördequerende Verbindungen.

Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Laboe



Gertz Gutsche Rügenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Martin Albrecht
Dipl.-Ing. Stefanie Gutsche
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de
www.ggr-planung.de

1 Hintergrund und Zielsetzung: Multimodalität am Fähranleger Laboe

Eines der Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Multimodalität an den drei Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe. Das zentrale Ziel besteht darin, die Fördeschiffahrt besser in den ÖPNV zu integrieren. Dabei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- Verbesserung der Anbindung der Fähranleger an den ÖPNV sowie an hochwertige regionale Radrouten, inkl. Überlegungen zur besseren tariflichen Integration der Fährverkehre,
- zusätzliche Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsmitteln an den Fähranlegern, etwa
 - durch zusätzliche Angebote z.B. des Car- oder Bikesharings,
 - eine Aufwertung von Abstellmöglichkeiten und Verbesserungen der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
 - die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Elemente, klare Wegführungen und Beschilderungen,
 - die Verbesserung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern auf den Fähren.

Im Rahmen der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes werden zudem Möglichkeiten für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt selbst – z.B. durch höhere Taktdichten oder zusätzliche Angebote (z.B. eine weitere Ost-West-Verbindung zur Förde-Querung) – analysiert, diskutiert und bewertet.

Im Fokus des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ stehen jedoch vor allem vergleichsweise schnell umsetzbare Ansätze für die einzelnen Fähranleger, die sich vor allem dem Bereich „Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten“ zuordnen lassen.

Diese wurden im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungsprozesses mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren. Die Überlegungen und der jeweils gesetzte Fokus für den jeweiligen Fähranleger sind in diesem Prozess zudem mit den Spitzen der kommunalen Verwaltungen verbindlich abgestimmt worden.

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Überlegungen zu möglichen Handlungsansätzen am Fähranleger Laboe. Für die Fähranleger Mönkeberg und Möltenort werden zeitgleich ähnliche Dokumente vorgelegt.

2 Ausgangslage

Für den Fähranleger Laboe liegen folgende Informationen zu bestehenden Planungen und Planungsgrundlagen vor, die in den bisherigen Diskussionen berücksichtigt wurden:

- Hafенplan Laboe Nordmole, 18.3.1998, knabe Ingenieure, M 1:500
- DFI-Standort Laboe

Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme vor Ort sowie der Diskussion bestehender Herausforderungen und aktueller Überlegungen mit der Arbeitsgruppe wurden für den Fähranleger Laboe unterschiedliche Themen identifiziert, die im Sinne einer verbesserten Multimodalität am Standort relevant sind.

Die diskutierten Themen wurden im Projektverlauf auf die folgenden Ansatzpunkte eingegrenzt und weiter detailliert:

1. Wegeführung/Wegweisung am Steg zum Bus/zur bestehenden Sprottenflotte
2. Neugestaltung des Bereichs der „roten Hütte“
3. Car-Sharing-Angebot
4. Ggf. Ausweitung Ladeinfrastruktur

Abbildung 1 Verortung möglicher Ansatzpunkte am Fähranleger - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



3 Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Laboe

3.1 Wegeführung/Wegweisung am Steg zum Bus/zur bestehenden SprottenFlotte

Von der Anlandestelle der Fähre in Laboe aus sind die nächsten vorhandenen Mobilitätsangebote Bus und SprottenFlotte in etwa 300 Metern erreichbar. Diese Angebote sind vom Steg aus jedoch nicht sichtbar. Auch wenn sich die Wegeführung „von selbst“ erschließt, wäre die Installation einer Informationstafel zu den Mobilitätsangeboten und weiteren Zielen mit Angabe der entsprechenden Entfernungen direkt am Anleger wünschenswert. Denkbar wäre es zudem, in diesem Bereich Bodenmarkierungen aufzubringen.

Abbildung 2: Anleger Laboe



3.2 Neugestaltung des Bereichs der „roten Hütte“

Die am Übergang zur Promenade stehende „rote Hütte“ wurde bislang so gut es geht in Schuss gehalten, entspricht aber nicht mehr dem gewünschten Erscheinungsbild für den Anleger. Die Arbeitsgruppe ist übereingekommen, dass die historische Bedeutung (gleiche Bauform wie die Hütten auf dem DLRG-Steg) dem Wunsch nach einer funktionaleren Lösung untergeordnet werden kann.

Abbildung 3: „rote Hütte“ am Anleger Laboe



Denkbar an gleicher Stelle ist ein Mobilitäts-Gesamtensemble bestehend aus einem Personenunterstand, einem Fahrkartenautomaten und dem geplanten DFI-Anzeiger (Digitale Fähre) (siehe Abbildung 4). Zu beachten ist, dass der Fahrkartenautomat witterungsgeschützt stehen, seinen Platz also unter dem Personenunterstand finden muss. In der Arbeitsgruppe wurde die bestehende Möglichkeit besprochen, hier ein Sondermodell eines maßangefertigten tieferen Moduls eines Personenunterstandes bspw. auf der Grundlage des Typs C aus dem Modulkatalog der KielRegion, in Auftrag zu geben. Dieser ist in der Standardform 6,92m breit und 2m tief. Anstelle der roten Hütte wäre ein Unterstand, der in etwa die jetzige Tiefe wieder aufnimmt wünschenswert (ca. 4,5 bis 5 Meter). Dieser würde zum einen eine größere Anzahl wartender Personen aufnehmen können als auch einem Fahrkartenautomaten Wetterschutz bieten. In welcher Anzahl und Form Sitzmöbel integriert werden sollen, ist noch abzustimmen.

Die KielRegion ist zurzeit in Verhandlungen zu neuen Aufträgen mit den ausführenden Firmen, das heißt hier wäre momentan ein günstiger Zeitpunkt ein Sondermodell anzufragen. Ansprechpartnerin ist Lena von Possel von der KielRegion.

In diesem Zuge des Umbaus würde der jetzige Fahrradaufstell-Bereich neben der roten Hütte rückgebaut. Im gesamten Hafengebiet und insbesondere auf dem Steg ist Fahrradfahren verboten, dennoch werden Fahrräder insbesondere von Tagesgästen auch für den Besuch des Imbisses mitgeführt. Damit diese Räder nicht wie bislang „frei“ im Bereich der Gastronomie abgestellt werden, bietet es sich an, zwischen dem neuen Personenunterstand und dem Kiosk bzw. dem Imbiss Fahrradanhänger zu installieren. Platz für 10 Fahrradanhänger ist vorhanden. Ob dafür die gemauerten Pflanzen-Rondells rückgebaut werden sollen, ist eine gestalterische Entscheidung.

Abbildung 4 Denkbares Ensemble aus Personenunterstand, Fahrkartenautomat, DFI-Anzeiger und Fahrradanhängern - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



Bei jeglicher Neuplanung im Bereich des Anlegers ist zu bedenken, dass auch eine Sanierung der Stegoberfläche dringend nötig ist (Kosten ca. 140.000 Euro) und eine Neugestaltung der Infrastruktur auf dem Steg mit dieser abgestimmt werden muss.

3.3 Car-Sharing-Angebot

Ein Car-Sharing-Angebot in der Nähe des Anlegers ist momentan noch nicht vorhanden. Eine Grundauslastung könnte ggf. bereits durch Bewohnerinnen und Bewohner Laboes sichergestellt werden, die durch Nutzung des Angebots Mobilitätsbedarfe, die sich nur schwer auf andere Verkehrsmittel verlagern lassen, auch ohne (zusätzlichen) privaten Pkw befriedigen könnten („zum Einkaufen müssen alle immer den Berg hoch“). Ein Standort wäre z.B. auf der Parkfläche des Gemeindefahrs Laboe zwischen DLRG-Gebäude und Spielplatz denkbar (vgl. Abbildung 1).

3.4 Ggf. Ausweitung Ladeinfrastruktur

Die zwei vorhandenen Ladesäulen auf dem Parkplatz am Marktplatz (VIRTA Charging Station) werden momentan oft über den Ladezeitraum hinaus beparkt. Eine Ausweitung der Ladeinfrastruktur bietet sich daher auch im Hinblick auf die sich in Richtung E-Mobilität verändernde Fahrzeugflotte an.

Günstig wäre ein weiterer Standort z.B. im Bereich der Parkplätze in der Hafenstraße.

3.5 Zusammenfassung: Nächste Schritte

In der letzten Absprache der Arbeitsgruppe am 30.08.2023 wurde der Fokus für die Umsetzung im Rahmen des Sofortprojektes am Fähranleger Laboe auf die Neugestaltung des Bereichs der „roten Hütte“ gesetzt.

Zum Fokus „Neugestaltung des Bereichs der roten Hütte“

Der nächste Schritt besteht darin, zu klären, in welchen Gremien und Formaten die folgenden Punkte weiter vorangetrieben werden sollen:

- Abstimmung der Planungen für die notwendigen Sanierungsarbeiten mit einem Rückbau und Umbau der „roten Hütte“, der Aufstellung des DFI-Anzeigers sowie möglichen weiteren Anforderungen an die Infrastruktur des Steges
- Anfrage zu den Möglichkeiten und Konditionen für die Bestellung eines besonderen Personenunterstandes über die KielRegion (Ansprechperson: Lena von Possel)
- Bestimmung eines möglichen Standortes sowie Inhalten für einen Wegweiser direkt am Anleger
- Entscheidung über die Installation von Fahrradanhängern am Ende des Steges

Weitere planerische Fragestellungen vor Ort

Es besteht Einigkeit darüber, dass keine weiteren Pkw-Parkplätze am Anleger Laboe entstehen sollen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit die Aspekte Car-Sharing und der Ausbau der Ladeinfrastruktur am Standort weiterverfolgt werden sollen. Falls dies bejaht wird: Welche Flächen könnten genutzt werden? Welche Anbieter und Betreibermodelle sind vorstellbar?

4 Aspekte, die im Rahmen des Sofortprojektes nicht weiter vertieft werden sollten

Im Rahmen des bisherigen Prozesses mit der Arbeitsgruppe sind zudem Verabredungen im Hinblick auf Aspekte getroffen worden, die für die Situation am Fähranleger zwar von Bedeutung sind, im Rahmen des Sofortprojektes jedoch nicht weiter behandelt werden sollen. Dies sind in Bezug auf den Fähranleger in Laboe folgende Punkte:

- Keine detaillierte Befassung mit der zentralen Kreuzung im Zugangsbereich zum Hafen
- Keine Detailplanung für den Bereich der Bushaltestelle (beides geschieht im Rahmen eines eigenen Projektes)

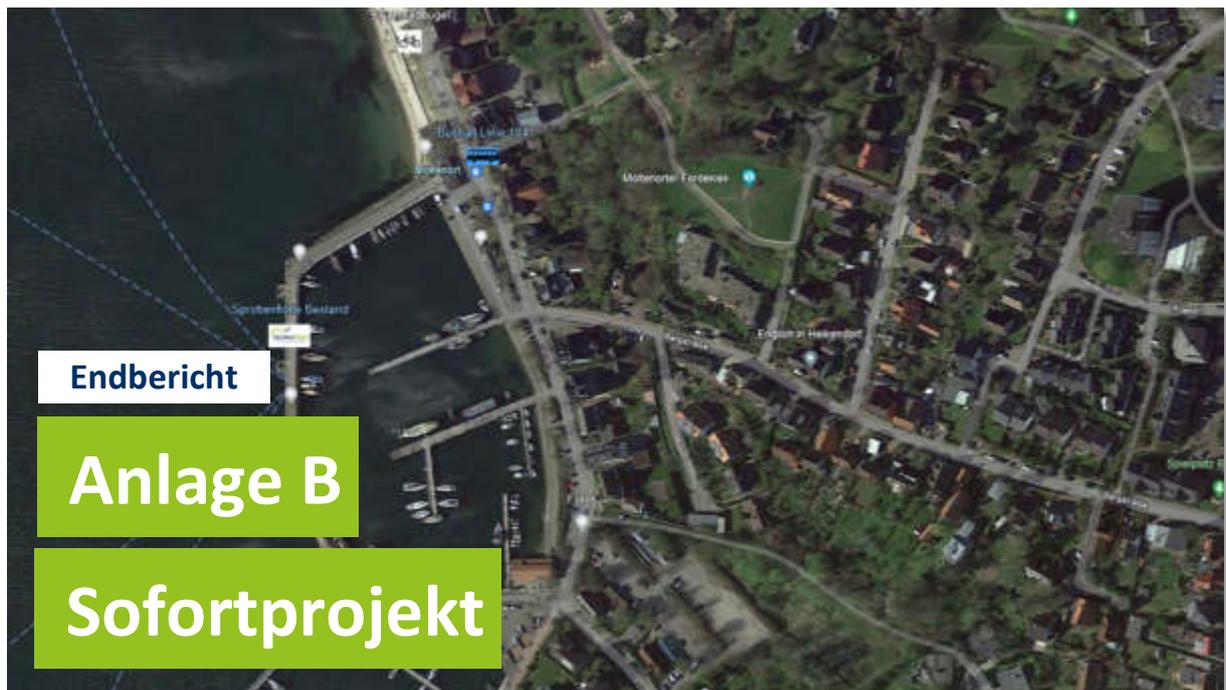
5 Maßnahmenbezug und Ausblick

Mit den hier vorgelegten und bereits mit der am Erarbeitungsprozess beteiligten Arbeitsgruppe abgestimmten Vorschlägen für gestalterische Anpassungsoptionen für den jeweiligen Fähranleger liegt eine Grundlage für die weitere Befassung in den relevanten Diskussionszusammenhängen und zuständigen Entscheidungsgremien vor.

Die Überlegungen stehen im engen Zusammenhang mit der Maßnahme C4 – Fördequerende Verbindungen.

Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

Tarifempfehlung für die Fahrradmitnahme auf den Fördefähren



Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Martin Albrecht
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de
www.ggr-planung.de

1 Hintergrund und Zielsetzung

Überlegungen zur Attraktivierung der Fördeschiffahrt sind bereits seit vielen Jahren in der Diskussion: Hierin wird ein wichtiger Beitrag gesehen, um die Barrierewirkung der Förde zu minimieren, die Möglichkeiten der Fördequerung zu verbessern und die Straßen am Ostufer sowie die Einfallstraßen von Osten in die Kieler Innenstadt hinein vom Kfz-Verkehr zu entlasten.¹ Dafür sollen insbesondere auch die Möglichkeiten zur Verknüpfung der Fördeschiffahrt mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verbessert werden. Dies betrifft z.B.

- eine verbesserte Anbindung der Fähranleger insbesondere am Ostufer durch den Busverkehr (Abstimmung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Informations- und Leitsysteme),
- Schaffung von Möglichkeiten zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von eigenen Fahrrädern,
- Ausweitung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten an den Fähranlegern,
- gestalterische Aufwertung der Fähranleger zur Steigerung der Aufenthalts- und Umsteigequalität.

Bereits im Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2017 sind die folgenden drei Maßnahmen, die sich konkret auf die Fördeschiffahrt beziehen, enthalten und der höchsten Prioritätsstufe zugeordnet:

- Stärkung von Fördequerungen und Angebotsgestaltung
- Ersatzbeschaffungen von Fähren
- Anleger werden zu Mobilitätsstationen.

In der Zwischenzeit wurden hier bereits Fortschritte erzielt:

- Nachdem eine kostenlose Fahrradmitnahme in Form eines Modellversuchs auf der Schwentine-Fährlinie erprobt wurde, konnte dies in den Regelbetrieb überführt werden. Die Mitnahme von je einem Fahrrad pro Fahrgast auf der Linie F2 ist nunmehr kostenlos.
- Eine Erhöhung der Fahrtenhäufigkeiten und der Taktichten für die Linie F1 sind bereits konzipiert und auch mit konkreten Fahrplanentwürfen untersetzt. Eine Überführung in die Praxis scheidet jedoch derzeit vor allem an der Verfügbarkeit von Fachpersonal (v.a. Kapitäninnen und Kapitänen).
- Auf der Linie F2 konnten folgende Verbesserungen erreicht werden:
 - Verlängerungen der Betriebszeiten unter der Woche bis in die Abendstunden hinein (seit März 2018)
 - Verdichtung des Bedienangebotes in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags auf einen 15-Minuten-Takt (seit 2021) sowie
 - Ausweitung der Betriebszeiten auch auf Samstag (seit 2023).
- Zusätzlich zu den vier zwischen 2020 und 2023 gebauten und in Betrieb genommenen Hybrid-Fähren² verkehren mit der „Düsternbrook“ (seit 2021) sowie der „Wellingdorf“ (seit 2022) zwei vollelektrische Fähren emissionsfrei auf der Förde. Außerdem konnte die MS Dietrichsdorf jüngst in Betrieb genommen werden (April 2024). Die MS Schilksee wird voraussichtlich im Jahr 2026 zur Verfügung stehen.
- Die Anleger Reventlou und Dietrichsdorf sind zu Mobilitätsstationen ausgebaut worden (mit z.B. witterungsgeschützten und sicheren Fahrradabstellanlagen, Bikesharing, Fahrradservice-

¹ Vgl. dazu u.a. auch die Drucksachen 0406/2021 „Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen sowie weiteres Vorgehen zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung“ sowie 0231/2022 Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt: Umsetzung weiterer Maßnahmen auf der Grundlage der Konzeption in Drucksache 0406/2021“.

² MS Gaarden, MS Friedrichsort, MS Wik und MS Laboe

Station und abgestimmter Busanbindung). Verbesserungen der Verknüpfungsmöglichkeiten (z.B. Bike-Sharing, Fahrradabstellsituation) wurden auch an anderen Fähranlegern erreicht.

- Verbesserungen sind in den letzten Jahren auch in Bezug auf die Busanbindung an den Fähranlegern des Ostufers erreicht worden. Diese Zielstellung wurde als wichtiger Aspekt in das Ostuferverkehrskonzept übernommen.

Im Ostuferverkehrskonzept sind im Rahmen des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ zudem konkrete Gestaltungsvorschläge für die Fähranleger Laboe, Möltenort und Mönkeberg erarbeitet und in Form von Konzeptpapieren für die weitere Befassung und zur Umsetzung ausgearbeitet worden.

Im Rahmen der Abstimmungen zu den Konzeptpapieren mit der begleitenden Projektgruppe wurde jedoch deutlich, dass über die benannten Aspekte hinaus eine Befassung mit den folgenden Punkten als wichtig erachtet wird:

- **Tarif:** Das Angebot Fähre wird von vielen Fahrgästen – insbesondere, wenn auf der F1 ein Fahrrad mitgeführt wird – als eher teuer wahrgenommen. Zudem ist der Ticketerwerb durch den Bordzuschlag sowie die Bezugsmöglichkeiten teilweise unkomfortabel.
- **Fahrradmitnahme:** Die Mitnahme von Fahrrädern erfordert auf der F1 ein kostenpflichtiges separates Ticket.³ Zudem kann eine Mitnahme von Fahrrädern aus Kapazitätsgründen nicht garantiert werden – ein Umstand, der in der „touristischen Hochzeit“ in den Sommermonaten zum Hindernis im Alltagsverkehr werden kann.

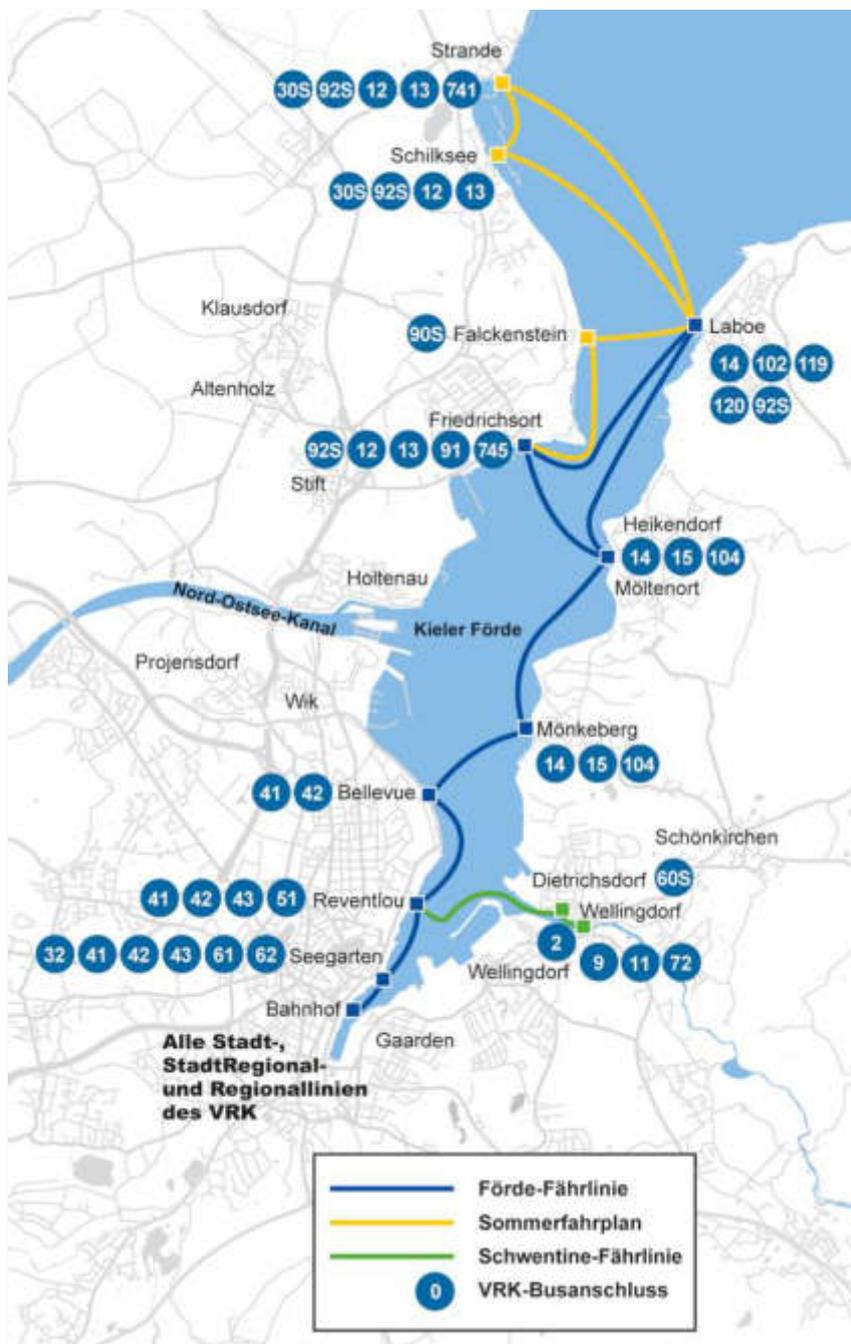
Dieses Arbeitspapier soll die Ausgangssituation in Bezug auf diese beiden Aspekte „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“ beschreiben und wesentliche Hemmnisse benennen und hiernach als Grundlage für die weiteren Diskussionen zu möglichen Anpassungsoptionen und Handlungsansätzen dienen.

³ Die Mitnahme von Falt- und Klapprädern ist im zusammengelegten Zustand hingegen kostenlos möglich.

2 Bestehendes Angebot im Fährverkehr

Auf der Kieler Förde verkehren derzeit die Förde-Fährlinie F1, bei der sich das Bediengebiet saisonal unterscheidet sowie die Schwentine-Fährlinie F2, für deren Betrieb ein Ganzjahresfahrplan gilt.

Abbildung 1: Linienübersicht – alle Schifflinien mit den angeschlossenen Buslinien.



Quelle: <https://www.sfk-kiel.de/de/faehrlinien/linien/>; [19.12.2023]

2.1 Förde-Fährlinie F1

Die Förde-Fährlinie führt im Frühjahr, Sommer und Herbst von der Kieler Bahnhofsbrücke über die Anlegestellen Seegarten, Reventlou und Bellevue am Westufer hinüber zum Ostufer mit den Haltestellen Mönkeberg und Möltenort und – nach einem erneuten Halt am Westufer in Friedrichsort – weiter nach

Laboe. In den Sommermonaten Mai bis Anfang September werden zusätzlich auch Falckenstein, Schilksee und Strande angelaufen.

Im Sommer 2024⁴ startet die erste Verbindung unter der Woche um 5:42h in Laboe über Möltenort nach Friedrichsort. Von hier aus legte um 6:04h das erste Schiff über Laboe in Richtung Innenstadt ab. Vom Kieler Bahnhof nach Laboe verkehrten wochentags acht Verbindungen. Die letzte um 18:35h (Laboe an 19:35h). In der Gegenrichtung verkehrten im Gültigkeitszeitraum des Sommerfahrplans über den Tag verteilt zehn Fahrten, die letzte 20:40h ab Laboe mit Ankunft am Bahnhof um 21:44h.

Die Schleife Laboe – Schilksee – Strande – Laboe wird zwischen Mai und Anfang September 2024 wochentags dreimal befahren. Jeweils mit Anschluss vom bzw. zum Kieler Hauptbahnhof in Laboe.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehrten je zehn Fahrten pro Tag in beide Richtungen, also von Laboe und Richtung Hauptbahnhof und in der Gegenrichtung. Der Streckenabschnitt Laboe – Schilksee – Strande – Laboe wird in den Sommermonaten des Jahres 2024 an den Wochenenden sogar viermal pro Tag bedient.

In den Wintermonaten ist das Angebot erheblich eingeschränkt: Von Oktober bis März fährt die F1 vorwiegend auf dem sogenannten „Winter-“ oder „Norddreieck“, also von Möltenort nach Friedrichsort und Laboe sowie zurück:⁵

- Von Möltenort aus verkehren wochentags neun (freitags) bzw. zehn (montags bis donnerstags) Verbindungen, von denen jeweils drei Friedrichsort *und* Laboe, drei ausschließlich Friedrichsort und drei bzw. vier lediglich Laboe anlaufen.
- In der Gegenrichtung erfolgt die Bedienung Möltenorts elfmal (Montag bis Donnerstag) bzw. zehnmal (Freitag) pro Wochentag: Dreimal bzw. viermal legen die Fähren dabei in Laboe und Friedrichsort an, drei Mal erfolgt die Bedienung nur von Laboe, viermal von Friedrichsort aus.
- Die Strecke vom Bahnhof nach Mönkeberg wird im Winterfahrplan unter der Woche einmal mittags, die Gegenrichtung einmal morgens und einmal am frühen Abend befahren. Dabei handelt es sich um durchgebundene Fahrten von/nach Laboe, Friedrichsort bzw. Möltenort.

Eine Bedienung in den Abendstunden bzw. an den Wochenenden und an Feiertagen erfolgt im Winter, also zwischen November und Mitte/Ende März auf der Linie F1 nicht.

2.2 Schwentine-Fährlinie F2

Auf der Schwentine-Fährlinie F2 verkehren die Schiffe ganzjährig⁶ zwischen dem Westufer ab der Anlegestelle Reventlou zum Ostufer nach Wellingdorf und Dietrichsdorf. Hier sind verschiedene Unternehmen, u.a. aus dem Bereich der maritimen Wirtschaft sowie die Fachhochschule ansässig.

Die Bedienung erfolgt unter der Woche morgens ab kurz nach 5 Uhr vom Ostufer aus im Halbstundentakt.⁷ Morgens zwischen etwa 7 und 9h sowie in den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 16h verkehren die Fährschiffe sogar im Viertelstundentakt, danach dann wieder alle halbe Stunde. Die letzte Verbindung startet derzeit um 21:38h ab Reventlou und erreicht das Ostufer um 21:48h bzw. 21:54h und kehrt um 22:06h zum Anleger Reventlou zurück.

An Samstagen erfolgt die Bedienung ab 8:30h im Halbstundentakt. Die letzte Verbindung fährt an Samstagen bereits um 16:15h ab Reventlou, erreicht Dietrichsdorf um 16:25h, Wellingdorf um 16:31h und wiederum Reventlou um 16:43h. An Sonn- und Feiertagen verkehren die Schiffe der Linie F2 nicht.

⁴ Fahrplanstand: Sommerfahrplan 2024. Gültig vom 6. Mai bis 8. September 2024

⁵ Fahrplanstand: Winterfahrplan 2023/24. Gültig vom 23. Oktober bis 17. März 2024

⁶ Mit Ausnahme des Zeitraums zwischen Weihnachten und Neujahr

⁷ Fahrplanstand: Ganzjahresfahrplan gültig ab 1. Februar 2024

3 Tarif

3.1 SH-Tarif⁸

Auf den Schiffen der SFK⁹ gilt grundsätzlich der SH-Tarif. Es werden Fahrkarten der Preisstufen 2ki, 2 oder 3 benötigt. Dies richtet sich danach, ob die Fahrt durch die beiden ovalen Bereiche in der folgenden **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** führt, nur innerhalb eines Ovals oder sogar nur innerhalb Kiels erfolgt.

Für die Nutzung der Fähren mit Tickets aus dem sog. Barverkauf (z.B. Einzeltickets) wird ein Bordzuschlag in Höhe von 1 € pro Fahrt für Erwachsene und 0,50 € pro Fahrt für Kinder bis 14 Jahren fällig. Neben den Einzeltickets ist auch die Nutzung von Mehrfahrtenkarten, Tageskarten oder Kleingruppenkarten möglich. Auch für diese wird der Bordzuschlag erhoben.

Auf der F2 Schwentinelinie zahlen Erwachsene seit Sommer 2021 nur noch 1 € für die gesamte Fahrt, Kinder zahlen 0,50 € pro Fahrt. Die Mitnahme von Fahrrädern kostet zwischen 2,40 € (innerhalb Kiels) und 3,70 € (Fährfahrt berührt beide Ovale in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) pro Fahrt. Dies gilt jedoch nur für die Linie F1: Die Fahrradmitnahme auf der Schwentine-Linie F2 ist seit Juli 2019 kostenlos. Die kostenlose Fahrradmitnahme wurde zunächst in Form eines Modellversuchs erprobt und dann in den Regelbetrieb überführt.

Darüber hinaus können auch Zeitkarten, also Wochen-, Monats- und Abokarten für die Fahrten mit den SFK-Fähren gekauft und genutzt werden. Bei deren Nutzung wird ein reduzierter Bordzuschlag (0,50 € bzw. 0,25 €) während der Gültigkeit des Winterfahrplans auf der Linie F1 erhoben.¹⁰ Außerhalb des Winterfahrplans bzw. auf der Linie F2 ist bei der Nutzung von Zeitkarten kein Bordzuschlag zu entrichten.

Somit ergeben sich für Erwerbstätige, die z.B. regelmäßig von Laboe mit einer Fähre in die Kieler Innenstadt fahren möchten, Fahrtkosten in Höhe von 88 € für eine Monatskarte. Soll regelmäßig ein Fahrrad mitgenommen werden – etwa, weil der Arbeitsweg in Kiel noch mit dem Rad fortgesetzt wird – kommen noch 46 € für eine Fahrradmonatskarte hinzu. Somit summieren sich die monatlichen Kosten für das Pendeln auf Relationen der Preisstufe 3 auf 134 € monatlich. In der Preisstufe 2, also z.B. auf der Relation Möltenort-Kiel, entstehen Kosten in Höhe von 69 € pro Monat. Zuzügliche einer Fahrradmonatskarte (46 € pro Monat) summiert sich die Kostenbelastung auf insgesamt 115 € monatlich.

Sofern ein Jahresabonnement genutzt wird, reduzieren sich diese Kosten z.B. von 88 € auf 73,33 € pro Monat in der Preisstufe 3 und von 69 € auf 57,50€ monatlich in der Preisstufe 2. Weitere Vergünstigungen ermöglicht ggf. die Nutzung des JobTickets der nah.SH bzw. des Deutschlandtickets.

Die Wochen-, Monats- und Jahresabonnementkarten für Erwachsene sind übertragbar – letztere auf Wunsch auch personengebunden.

Eine Abojahreskarte für die Fahrradmitnahme gibt es hingegen nicht.

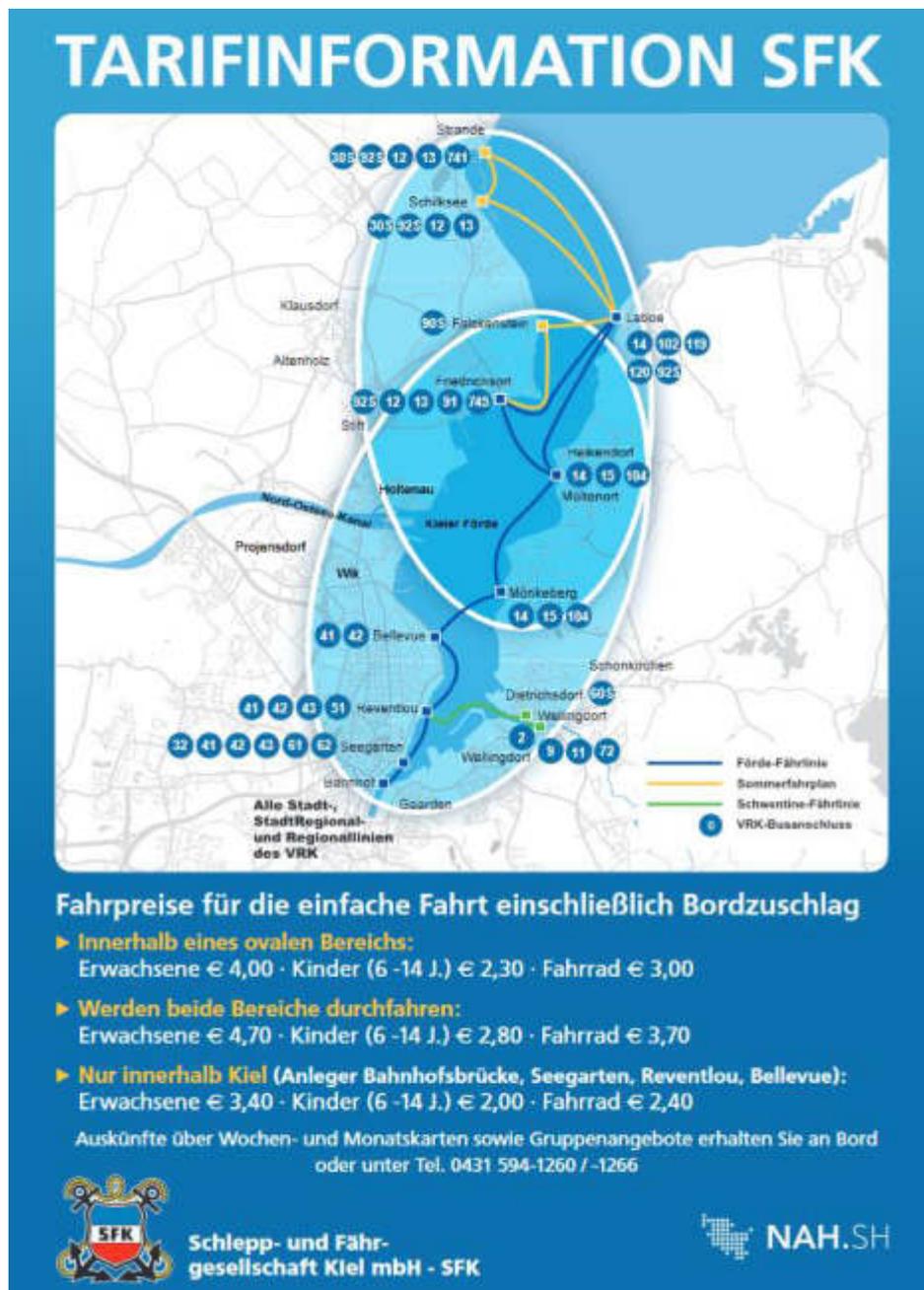
⁸ Quelle: Eigene Zusammenstellung von <https://www.sfk-kiel.de/de/tarife/fahrkarten/> [19.12.2023]

⁹ SFK = Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH. Die SFK ist ein Tochterunternehmen des Eigenbetriebs Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel (EBK) und ist für den Betrieb der Fördeschiffahrt verantwortlich.

¹⁰ Während der zeitlichen Gültigkeit des Winterfahrplans der Fährlinie 1 wird auf dieser Linie auch bei Zeitkarten (Wochen-, Monatskarte, Monatskarte im 12er-Abo, Monatskarte im Firmenabo, Jobticket) ein Bordzuschlag je Fahrt und je Person erhoben. Der Bordzuschlag beträgt bei allgemeinen Zeitkarten 0,50 € und bei Schülerzeitkarten 0,25 € (Quelle: https://www.nah.sh/assets/01_NSH/23-09-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf; S. 65f. [19.12.2023])

Quelle: https://www.sfk-kiel.de/de/tarife/fahrkarten/SFK-Tarifinformation2023_DINA4.pdf

Abbildung 2: Tarifinformationen der SFK



3.2 Deutschlandticket

Das Deutschlandticket wird auf den Fähren der Kieler Fördeschiffahrt anerkannt. Ein Bordzuschlag wird – mit Ausnahme des „Norddreiecks“ im Winter – nicht erhoben. Für die Fahrradmitnahme wird ein separates Ticket, wie z.B. eine Fahrrad Einzel- oder -monatskarte benötigt

3.3 Semesterticket

Studierende der Christian-Albrechts-Universität (CAU), der Fachhochschule Kiel (FH) und der Muthesius-Kunsthochschule (MH) erhalten ein Semesterticket. Mit diesem können auch die Fährlinien F1 und F2 genutzt werden – allerdings auf der F1 mit Ausnahme von Samstagen, Sonn- und Feiertagen während der Sommersaison vom 1. Mai bis 30. September sowie der Kieler Woche.

Studierende, die das Semesterticket nutzen, müssen für die Fahrradmitnahme auf der Fördelinie F1 ein separates Ticket erwerben. Die Fahrradmitnahme auf der Linie F2 ist auch bei Nutzung des Semestertickets kostenlos.

3.4 Erwerb von Fahrkarten

Die Fahrkarten für die Nutzung der Schiffe können an drei Verkaufsstellen der SFK im Vorverkauf erworben werden. Diese finden sich am Schalter direkt an der Bahnhofsbrücke, an der Anlegebrücke Möltenort sowie am Fähranleger Laboe. Darüber hinaus können Fahrkarten auf allen Schiffen gekauft werden.

Fahrkarten für die Nutzung der Fähren können auch über die nah.SH-App als Online- bzw. Handy-Ticket bezogen werden. Hier sind auch Einzel, Tages-, Kleingruppen- und Fahrradtageskarten erhältlich. Bei Nutzung der Fähre muss zusätzlich der sog. Bordzuschlag an den Verkaufsstellen oder auf den Schiffen der SFK gelöst werden. Abonnements können ebenfalls online bestellt werden, Monats- und Wochenkarten sind lediglich an den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen (auch des Landverkehrs) erhältlich.

Der DB-Navigator zeigt die Fährverbindungen an, Preisauskunft und Ticketkauf sind jedoch nicht möglich.

4 Fahrradmitnahme

Eine Mitnahme von Fahrrädern (je ein Rad pro Fahrgast) ist auf den Fähren der SFK grundsätzlich möglich. Die Tarifbestimmungen dazu wurden bereits beschrieben (vgl. Kapitel 0): Für die Fahrradmitnahme auf der Linie F1 muss eine Fahrredeinzel- oder -zeitkarte erworben werden. Auf der Schwentine-Fährlinie F2 ist die Fahrradmitnahme kostenlos.

Die Möglichkeit zur Mitnahme eines Fahrrads ist nur bei ausreichenden Kapazitäten auf dem Schiff möglich – und kann daher im Vorhinein nicht garantiert werden. Vorrang vor Fahrrädern haben Rollstühle und Kinderwagen. Für Tret- oder E-Tretroller gelten die gleichen Bestimmungen wie für Fahrräder. Kleinere Tretroller / E-Tretroller sowie zusammengeklappte Tretroller / E-Tretroller, die wie Handgepäck untergebracht sind, werden bei vorhandenen Platzkapazitäten unentgeltlich befördert. Dies gilt auch für zusammengelegte Klapp- oder Falträder.

Die Mitnahme von Lastenrädern ist ausschließlich auf den neuen Plug-in-Hybrid-Personenfähren oder den vollelektrischen Fähren – bei entsprechenden Platzkapazitäten – möglich.

5 Beschreibung der Herausforderungen

Dass das Fehlen eines Ganzjahresangebotes auf der Linie F1 mit den daraus resultierenden Einschränkungen die Attraktivität des Angebotes – vor allem für Berufspendelnde und Schülerinnen und Schüler mit Fahrtwunsch außerhalb des „Winterdreiecks“ stark mindert, ist den Verantwortlichen bekannt. Es wird angestrebt, daher so schnell wie möglich eine Ausweitung des Fährverkehrs (Bedienzeiten, Strecken, Takt, Fahrradmitnahme) umzusetzen, um ein verlässliches und attraktives Ganzjahresangebot vorhalten zu können. Hierfür ist zusätzliches Fährpersonal nötig, das jedoch kurzfristig nicht zur Verfügung steht. Von diesen Verbesserungen würden grundsätzlich auch Tourist*innen sowie Gelegenheitsnutzer*innen profitieren. Diese stehen jedoch bei den hier dokumentierten Überlegungen nicht im Fokus.

Einer regelmäßigen (Alltags-)Nutzung der Fährverbindungen über die Förde stehen bislang Hemmnisse entgegen. Diese sollen im Folgenden benannt und diskutiert werden.

Die Nutzung der Fähren ist ohne Deutschlandticket vergleichsweise teuer

Seit Einführung des Deutschlandtickets ist die Nutzung von Verkehrsmitteln des Regional- und Nahverkehrs vergleichsweise preiswert. Da die Nutzung der Fördeschiffahrt im Deutschlandticket inkludiert ist, ermöglicht dieses eine unter finanziellen Gesichtspunkten attraktive Nutzung des ÖPNV inkl. der SFK-Fähren: Bei rund 19 Arbeitstagen pro Monat bei einer Vollzeitstelle entspricht dies z.B. 2,60 € pro Arbeitstag. Für Schülerinnen und Schüler wären es nach der geplanten Einführung des Bildungstickets vss. zum Jahr 2025 zu einem (Maximal-)Preis von monatlich 29 €¹¹ pro Schultag rund 1,80 €.

Sofern das Deutschland-Ticket nicht weitergeführt wird, wird auch das Bildungsticket kippen. Damit würden sich die Kosten z.B. in der Tarifstufe 3 für Erwachsene auf 73,33 € pro Monat (rund 3,90 € pro Arbeitstag) bzw. für Schülerinnen und Schüler auf 60,30 € monatlich (etwa 3,60 € pro Schultag) erhöhen.¹² Hinzu kämen bei einer Fahrradmitnahme 46 € pro Monat, also etwa 2,40 € pro Arbeitstag bzw. 2,80 € pro Schultag (Diese Angaben beziehen sich auf die Fördelinie F1).

Bei dieser Preisgestaltung dürften sich je nach Länge des Alltagsweges gegenüber der Nutzung von Pkw immer noch teilweise erhebliche Kosteneinsparungen erzielen lassen. Dennoch bewerten potenzielle Nutzerinnen und Nutzer die Leistung „Fähre“ angesichts des derzeitigen Angebots (Bedienhäufigkeiten, ein saisonal wechselnder Fahrplan, keine Garantie für die Fahrradmitnahme, geringe Flexibilität) als zu teuer.

Dies kann hemmend auf den Umstieg wirken. Nicht nur aus diesem Grund steht zu hoffen, dass das Deutschland-Ticket und die Möglichkeit, mit diesem die Fähren nutzen zu können erhalten bleibt. Außerdem soll der SH-Tarif insgesamt gemäß Tarifentwicklungsplan der nah.SH durchgreifend reformiert werden. Daraus könnten sich Chancen für eine Reduzierung der Preise für lokal geltende Tickets ergeben.

Fahrkartenkauf ist aktuell eher umständlich

Der Fahrkartenkauf ist in der jetzigen Form eher umständlich. Dies gilt insbesondere für Tourist*innen und Gelegenheitsnutzer*innen: Diese werden ggf. entsprechende Tickets und bei Bedarf Fahrradtagskarten über die nah.SH buchen und direkt an den Fähranlegern oder den Schiffen den Bordzuschlag entrichten. Oder aber direkt Tickets an oder auf den Schiffen lösen. Hier sind dann bereits mögliche Weiterfahrten im nah.SH-Gebiet beim Fahrkartenkauf zu berücksichtigen. Diese Struktur kann für Tourist*innen und Gelegenheitsnutzer*innen verwirrend oder abschreckend wirken und dazu führen, dass Leistungen in Unkenntnis ggf. doppelt bezahlt werden.

¹¹ https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden//_startseite/Artikel2023/III/230920_mp_einigung_klv.html [19.12.2023]

¹² Berücksichtigt sind Kosten für eine Abojahreskarte in der Preisstufe 3 sowie 228 Arbeits- und 220 Schultage.

Für Pendelnde im Alltagsverkehr stellen sich Fragen des Fahrkartenkaufs noch einmal anders: Der Bezug von Zeitkarten kann nur teilweise über das Online-/App-Angebot der nah.SH erfolgen. Dies betrifft Abonnements, die über ein Online-Formular bei den Vertriebspartner*innen der nah.SH bezogen werden können. Monats- und Wochenkarten sind derzeit lediglich an stationären Verkaufsstellen erhältlich. Dies gilt ebenso für Monatskarten für die Fahrradmitnahme.

Fahrradmitnahme kann nicht garantiert werden

Nicht nur im Berufsverkehr ist es ärgerlich, wenn das – ggf. für die Bewältigung des Weges von der Anlegestelle zum Ziel vorgesehene eigene Fahrrad – aus Kapazitätsgründen nicht mitgenommen werden kann. Hier bliebe dann die Option, am Ziel-Fähranleger ein Rad der SprottenFlotte auszuleihen und für die Weiterfahrt z.B. zum Arbeitsplatz zu nutzen – wenn nicht die nächste Fahrtmöglichkeit abgewartet werden soll.

Allerdings treten Kapazitätsengpässe bei der Fahrradmitnahme derzeit vor allem in den Sommerwochen und dann vor allem an den Wochenenden auf – also dann, wenn bei gleichzeitig noch gutem Wetter besonders viele Tourist*innen unterwegs sind. Für Menschen, die Ihr Fahrrad beispielsweise für den weiteren Schul- oder Arbeitsweg auf der Fähre mitnehmen wollen, könnte hier ggf. in den Nachmittagsstunden die Situation entstehen, das Fahrrad nicht mit auf die Fähre zu bekommen.

Unzureichende Kombinationsmöglichkeiten bei Fahrradmitnahme in mehreren Verkehrsmitteln

Wird eine Fahrradtageskarte der nah.SH erworben, kann diese auch für die Fährn der SFK genutzt werden. Umgekehrt sind die auf den Fährn gelösten Fahrradkarten in den anderen Verkehrsmitteln des nah.SH-Tarifs nicht gültig.

Die für die Fährnutzung verfügbare Fahrradmonatskarte ist in den anderen Verkehrsmitteln der nah.SH nicht nutz- oder anrechenbar. Ein vergleichbares Angebot einer Zeitkarte für die Fahrradmitnahme gibt es ansonsten nicht (nur Einzel- oder Tageskarten).

Dies macht, insbesondere für diejenigen, die das Fahrrad regelmäßig nicht nur auf der Fähre, sondern im Vor- oder Nachlauf auch in weiteren Bahnen oder Bussen mitnehmen wollen, eine Nutzung wenig attraktiv: Da bei der nah.SH kein Zeitkartenangebot für die Fahrradmitnahme gibt, würden hier zusätzliche Kosten in Höhe von 5€ je Arbeitstag für die Fahrradmitnahme entstehen.

Zur Einordnung sei jedoch hinzugefügt, dass die Anzahl derjenigen, die ein Fahrrad im Bus mitnehmen (wollen) bzw. die von der Fähre auf den Bus umsteigen (oder umgekehrt) derzeit vergleichsweise niedrig ist. Der beschriebene Aspekt ist damit aktuell für eher wenige Personen relevant. Im Zusammenhang mit einer grundsätzlich verbesserten Einbindung des Fährverkehrs in den ÖPNV könnte diese Frage perspektivisch jedoch relevant werden.

6 Ansatzpunkte für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr

Die Funktion dieses Arbeitspapiers besteht absprachegemäß vor allem darin, eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Regelungen der Fördeschiffahrt in Bezug auf die Aspekte „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“ zu beschreiben und Hemmnisse in Bezug auf eine Nutzung der Fähren im Alltagsverkehr herauszustellen.

Im Sinne eines handlungsorientierten Projektes sollen an dieser Stelle dennoch einige Handlungsansätze für einen Einstieg und eine Konkretisierung in der weiteren Diskussion vorgeschlagen werden.

Weiterhin den Fokus auf Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten legen

Es ist offensichtlich, dass die maßgebliche Attraktivierung der Fährschiffahrt auf der Förde für den Alltagsverkehr durch ein verlässliches Ganzjahresangebot mit dichtem Taktverkehr gelingen könnte. Dies ist seit Langem bekannt und auf der Agenda der Verantwortlichen – dies soll aufgrund der Bedeutung für die Verbesserung der Möglichkeiten eines Umstiegs an dieser Stelle nochmals gesondert betont werden.

Den Umstieg an den Fähranlegern erleichtern, komfortabler und angenehmer machen

Jedwede Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten an den Fähranlegern – also z.B. die Abstimmung und Synchronisierung der verschiedenen ÖPNV-Angebote, witterungsgeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen, Angebote des Bike- oder Carsharings, intuitiv erfassbare und gut verständliche Informationsangebote oder eine allgemeine Steigerung der Aufenthaltsqualität – trägt dazu bei, die Fähren auch als Alltagsverkehrsmittel zu positionieren und zu stärken.

Dies ist allgemein bekannt und dieser Erkenntnis wurde im Rahmen des Projektes u.a. mit der Erstellung von Konzeptpapieren zu gestalterischen Aspekten an drei Fähranlegern Rechnung getragen.

Kosten für die Fahrradmitnahme reduzieren

Mit dem Deutschlandticket und dem zur Einführung vorgesehenen Bildungsticket bestehen Angebote, die eine preiswerte Nutzung von Angeboten des ÖPNV im Alltagsverkehr ermöglichen. Damit wird auch die Nutzung der Fähren als Teil der Wegekette z.B. zur Schule oder zum Arbeitsplatz unter finanziellen Aspekten attraktiv. Inwieweit dieses Angebot überhaupt und zu welchen Konditionen fortbesteht, ist Gegenstand von Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene. Aus Sicht der Alltagsnutzer*innen der Fähren wäre ein Erhalt zu den jetzigen Konditionen auf jeden Fall wünschenswert.

Auf der kommunalen Ebene ließe sich jedoch entscheiden, die Kosten für die Fahrradmitnahme zu reduzieren. Die nah.SH-Fahrradtageskarte, die dann benötigt wird, wenn nicht nur auf der Fähre, sondern auch in weiteren Verkehrsmitteln das eigene Fahrrad mitgenommen werden soll, ist für eine Nutzung mehrmals pro Woche schlichtweg zu teuer. Und auch die Fahrradmonatskarte der SFK wirkt mit monatlich 46 € gegenüber dem Deutschlandticket, das eine bundesweite Nutzung von Verkehrsmitteln des Nah- und Regionalverkehrs für 49 € ermöglicht, eher kostenintensiv.

Es sollte daher geprüft werden, ob die Fahrradmitnahme auch auf der Förde-Linie F1 kostenlos ermöglicht oder zumindest die Kosten dafür deutlich reduziert werden könnten. Aufgrund des Bedienegebietes der F1 kann diese Entscheidung – anders als bei der F2 – nicht allein durch die Landeshauptstadt Kiel getroffen werden, sondern setzt eine Einigung mit den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde voraus. Hier liegt eine Beschlusslage vor, nach der sich der Kreis Plön an der Finanzierung der Fördeschiffahrt beteiligt, sofern das Angebot verbessert wird.

Grundsätzlich vergütet die Stadt Kiel der SFK die Fahrradmitnahme auf der F2, die die Gelder im Rahmen des Einnahmeaufteilungsverfahrens an die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH weiterleitet.

Wenn befürchtet wird, dass die Kapazitäten auf den Fähren, die ja wie beschrieben nicht einfach kurzfristig ausgeweitet werden können, durch eine kostenlose Fahrradmitnahme deutlich überschritten werden könnten, wäre im Sinne einer Auslastungssteuerung vorstellbar, mindestens für Nutzer*innen von Zeitkarten der nah.SH, der SFK oder auch des Deutschlandtickets die Kosten für die Fahrradmitnahme auf den Fähren zu reduzieren oder ganz entfallen zu lassen. Organisatorisch könnte hier eine – im Idealfall (auch) online beziehbare - Fahrradmonatskarte für 0 € ausgegeben werden. Dies könnte beispielsweise in Form eines Modellversuches für Bewohner*innen der Gemeinden am Ostufer probiert und anschließend evaluiert werden. Zuvor müssten jedoch organisatorische Fragen der Kontrolle bzw. der Ausgabe der Karten diskutiert und geklärt werden, um hier eine praktikable und komfortable Möglichkeit zu schaffen.

Sofern eine vollständig kostenlose Fahrradmitnahme auf der F1 dennoch nicht gelingt, sollte quasi als „Minimallösung“ in jedem Fall darauf hingewirkt werden, die SFK-Fahrradmonatskarte auch im SH-Tarif anzuerkennen.

Für die regelmäßigen Alltagsnutzer*innen besteht weiterhin auch die (gute!) Möglichkeit, Falt- oder Klappräder auf den Fähren sowie in Bussen und Bahnen mitzunehmen. Deren Mitführung ist platzsparend, komfortabel und kostenlos möglich.

Fahrkartenkauf vereinfachen

Fahrkarten für die Nutzung der SFK-Fähren lassen sich (auch) über das Online- bzw. App-Angebot der nah.SH erwerben. Dies gilt auch für die Tickets zur Fahrradmitnahme.

Der Kauf von Zeitkarten ist hingegen über die App nicht möglich. Es wäre wünschenswert, hier entsprechende Möglichkeiten zu schaffen.

Zudem wäre auch ein Umgang mit dem Bordzuschlag zu entwickeln, der es ermöglicht, die Buchung mit einem Kaufvorgang zu erledigen (und z.B. nicht zusätzlich zu dem bereits erworbenen nah.SH-Ticket noch an Bord in einem separaten Kaufvorgang einen Bordzuschlag lösen zu müssen).

Bordzuschlag bei Zeitkartennutzung abschaffen

Für die allermeisten Zeitkarten wird kein Bordzuschlag erhoben. Daher sollte überprüft werden, ob der Bordzuschlag nicht auch für die Nutzung der F1 im Rahmen des Winterfahrplans entfallen könnte. Dies hätte neben monetären Effekten auch Auswirkungen auf eine Vereinfachung der Nutzung und des Fahrkartenkaufs.

Spezifische Angebote für eine verlässliche Fahrradmitnahme schaffen

Aus Sicht der lokalen Expertinnen und Experten ist die Wahrscheinlichkeit, dass eigene Fahrrad aus Kapazitätsgründen nicht mitnehmen zu können, derzeit auf wenige Wochen und auch in dieser Zeit nur auf bestimmte Tage und Tageszeiten beschränkt (siehe oben). Dennoch sollte die Verlässlichkeit der Fahrradmitnahme in den Blick genommen werden. Insbesondere, wenn die Anzahl der Fahrgäste und Fahrräder auf den Fähren aufgrund von Angebotsverbesserungen anwächst (und die Kapazitäten nicht unendlich ausgeweitet werden können), könnte die Konkurrenz um die zur Verfügung stehenden Fahrradstellplätze ansteigen. Die Folge könnten Frustrationen darüber sein, dass eine Mitnahme in der anvisierten Fährverbindung auch mal nicht möglich sein könnte.

In vielen Nahverkehrszügen besteht die Möglichkeit, eine Dauerreservierung vornehmen zu lassen (z.B. RE 7/70 Kiel – Flensburg – Hamburg für derzeit 40 € pro Jahr). Vorstellbar ist es z.B., diese Idee auf den Fährverkehr zu übertragen und einen Teil der Fahrradplätze für Dauernutzer*innen vorzuhalten, die

für „Ihre“ ggf. vorher festzulegende Verbindung einen Platz für die Fahrradmitnahme verbindlich buchen können. Hierbei wären jedoch organisatorische Fragen der Buchungssystematik (z.B. für bestimmte Streckenabschnitte) sowie der Zugangskontrolle am Fähranleger zu klären. Dies könnte jedoch insbesondere bei steigender Nachfrage nach Fahrradplätzen auf den Schiffen bedeuten, dass Frustrationen der Gelegenheitsnutzer*innen in Kauf genommen werden müssten, wenn die Fahrradmitnahme dann aus kapazitativen Gründen nicht klappt.

Als Rückfallebene oder als zusätzliches Angebot wäre es wünschenswert, an allen Fähranlegern für die Alltagsnutzer*innen attraktive Abstellmöglichkeiten zu schaffen. So könnte – sollte die Fahrradmitnahme auf der Fähre aus Kapazitätsgründen einmal nicht möglich sein - das eigene Fahrrad sicher und nach Möglichkeit witterungsgeschützt abgestellt werden und auf das Angebot der Sprottenflotte zurückgegriffen werden (Als Möglichkeit bleiben immer noch Klapp- und Falträder).

Gezielte und zielgruppengerechte Information und Kommunikation

Als besonders wichtig wurden von den Mitgliedern der Projektgruppe auch Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Information angesehen, damit Angebote bekannt gemacht und deren Nutzung möglichst komfortabel ausgestaltet werden kann (z.B. durch verbesserte und gezielte Beschilderung sowie Werbung und Informationsstrategien).

Die Recherchen im Rahmen der Erarbeitung dieses Arbeitspapiers haben ebenfalls gezeigt, dass die benötigten Informationen derzeit nicht kompakt und schnell und intuitiv verständlich bereitstehen. Hier könnte eine gezielte Kommunikation in Richtung unterschiedlicher Nutzer*innengruppen (z.B. Berufspendler*innen, Schüler*innen, Gelegenheitsnutzer*innen und Tourist*innen) Abhilfe schaffen. Einen guten Anknüpfungspunkt dafür bietet die Verbesserung der Kommunikation über (moderne) Medien und die vollständige Integration der SFK in die vorhandenen Info-Medien - in Verbindung mit Möglichkeiten für einen einfachen Fahrscheinwerb. Diese Aspekte werden jedoch bereits im Rahmen des Projektes „Digitale Fähre“ bearbeitet.

Vorstellbar wäre zudem auch eine Informationskampagne, die die Kosten für die Nutzung von Pkw bzw. Fähre/Bus/Fahrrad im Sinne einer ehrlichen Bilanzierung aller Kostenbestandteile in den Blick nimmt und vergleichend gegenüberstellt. Damit könnte – insbesondere, wenn ein Erhalt des Deutschlandtickets zu den jetzigen Konditionen sowie die Einführung des geplanten Bildungstickets gelingt – auf die Wahrnehmung, der Fährverkehr sei zu teuer, reagiert werden. Erfahrungsgemäß stellt insbesondere die individuelle Kostenbelastung eine maßgebliche Größe bei Entscheidungen zwischen Handlungsoptionen in der eigenen Mobilität dar.

7 Zusammenfassung

„Eine Attraktivitätssteigerung der Fährschiffahrt auf der Kieler Förde ist seit Jahren als eine im Interesse der Verknüpfung des Ost- und Westufers, der Verringerung des KFZ-Verkehrs um die Förde und damit auch der Verkehrswende liegende Notwendigkeit anerkannt.“¹³

Diese Prämisse besitzt weiterhin Gültigkeit – auch wenn in den letzten Jahren bereits Verbesserungen erzielt werden konnten: Dies betrifft z.B. die Ausweitung von Fahrtenhäufigkeiten und Bedienzeiten sowie die Reduzierung von Kosten für Fahrscheine und Fahrradmitnahme auf der Linie F2. Weitere Angebotsausweitungen, die bereits zur Umsetzung vorgesehen sind, können aufgrund fehlenden Fachpersonals derzeit noch nicht angegangen werden. Die Bemühungen werden jedoch weiter fortgesetzt.

Auch im Ostuferverkehrskonzept spielen Überlegungen zur weiteren Attraktivierung der Fördeschiffahrt eine wichtige Rolle. Im Mittelpunkt stehen dabei

- eine verbesserte Einbindung der Fähranleger in den ÖPNV,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel und Angebote und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe sowie
- die Identifikation von Handlungsbedarfen und Ansätzen in den Themenfeldern „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“.

Dieses Konzeptpapier widmet sich den im letzten Spiegelstrich genannten Aspekten. In den Diskussionen in den projektbegleitenden Gremien sowie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind dabei insbesondere folgende Punkte als Herausforderungen benannt worden:

- Die Nutzung der Fähren ist ohne Deutschlandticket vergleichsweise teuer
- Der Fahrkartenkauf ist aktuell eher umständlich
- Eine Fahrradmitnahme kann nicht garantiert werden
- Unzureichende Kombinationsmöglichkeiten bei Fahrradmitnahme in mehreren Verkehrsmitteln

Angesichts dieser Herausforderungen wurden im Rahmen dieses Konzeptpapiers einige Vorschläge für Handlungsansätze erarbeitet. Dies betrifft folgende Aspekte:

1. Weiterhin den Fokus auf Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten legen
2. Den Umstieg an den Fähranlegern erleichtern, komfortabler und angenehmer machen
3. Kosten für die Fahrradmitnahme reduzieren
4. Fahrkartenkauf erleichtern
5. Bordzuschlag bei Zeitkartennutzung abschaffen
6. Spezifische Angebote für eine verlässliche Fahrradmitnahme schaffen
7. Gezielte und zielgruppengerechte Information und Kommunikation

Diese Vorschläge sollen die weiteren Diskussionen um Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt im Sinne der oben genannten Zielsetzungen unterstützen.

¹³ Quelle: Drucksache 0406/2021 „Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen sowie weiteres Vorgehen zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung“

^[1] Quelle: Drucksache 0406/2021 „Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen sowie weiteres Vorgehen zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung“

8 Maßnahmenbezug und Ausblick

Dieses Konzeptpapier benennt konkrete Ansatzpunkte, die die laufenden Bemühungen um Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten im Sinne einer Attraktivierung der Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr ergänzen könnten. Diese gliedern sich in die Überlegungen der Maßnahme C4 – Fördequernde Verbindungen ein.

Sofortprojekt „Intermodalität und Park & Ride“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

Potenzialanalyse für PopUp Mobilitätsstationen



Gertz Gutsche Rügenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Max Bohnet
Dipl.-Ing. Martin Albrecht
Ruhrstraße 11
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de
www.ggr-planung.de

1 Hintergrund und Zielsetzung

Im Auftrag und in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie unter Beteiligung zahlreicher engagierter Akteurinnen und Akteure aus der Region erarbeiten die drei Büros Planersocietät, Urbanus und Gertz Gutsche Rümenapp das Ostuferverskehrskonzept für das Ostufer der Stadt Kiel sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden. In diesem Rahmen sollen in fünf Sofortprojekten konkrete Lösungs- und Handlungsansätze für aktuelle Herausforderungen und Problemstellungen entwickelt und deren Umsetzung möglichst weit vorbereitet werden.

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema Intermodalität. In dessen Rahmen ist dieses Arbeitspapier entstanden, das mögliche Suchräume und Standorte für PopUp Mobilitätsstationen benennt.

Dieses soll die Grundlage für die Identifikation von Standorten für die Einrichtung von PopUp Mobilitätsstationen dienen, die entlang von besonders stark frequentierten oder durch Baumaßnahmen in ihrer Funktionsfähigkeit eingeschränkten (Hauptverkehrs-)Straßen die Möglichkeit eines Umstiegs vom Pkw auf ein (Leih-)Fahrrad der Sprottenflotte bieten. So könnte die Belastung der Straßen reduziert, die individuelle Fahrzeit für den Arbeitsweg minimiert und eine Verlagerung von Verkehren vom Pkw auf das Rad erreicht werden.

Der Ansatz bietet zudem die Möglichkeit, Akzeptanz und Nutzungshäufigkeiten von Mobilitätsstationen an unterschiedlichen Standorten zu prüfen und diese

- in dauerhafte Mobilitätsstationen zu überführen oder aber
- z.B. nach Abschluss von Baumaßnahmen auch wieder abzubauen.

Dabei kann der Probier-Charakter dazu beitragen, Schlussfolgerungen für die Möglichkeiten zur Übertragung des Ansatzes auf andere Orte zu ziehen.

Die Grundidee für eine Suche nach Standorten für PopUp Mobilitätsstationen wurde im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungstermins mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren.

2 Ausgangslage

Viele Straßen, die von Osten nach Kiel hineinführen, sind insbesondere zu den klassischen Pendelzeiten hoch belastet. Teilweise länger andauernde Baumaßnahmen führen dazu, dass sich der Zeitaufwand für den Arbeitsweg für viele Erwerbstätige zusätzlich verlängert.

Die Idee ist daher, PopUp Mobilitätsstationen einzurichten, an denen ein Umstieg vom Pkw auf ein Leihrad oder – sofern sinnvoll – auf den ÖPNV erfolgen kann.

Gesucht werden daher Flächen, die in einem Einzugsbereich von 5-7 Kilometern um wichtige Alltagsziele in Kiel, insbesondere am Ostufer gelegen sind und die

- entlang wichtiger Routen im Berufsverkehr liegen und gleichzeitig
- möglichst attraktive Möglichkeiten bieten, von dort aus, mit dem Fahrrad weiterzufahren.

3 Analyse potenzieller Standorte für PopUp Mobilitätsstationen

Für die Analyse potenzieller Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation, bei dem Pkw-Pendler*innen auf das Fahrrad umsteigen können, wurde zunächst analysiert, ab wo regelmäßige Stausituationen auftreten. Hierzu wurden die Daten von Google Maps auf Beispielrelationen aus Richtung Nord-Osten (über B502), aus Richtung Süd-Osten (B76) oder aus Richtung Süden (über B404) ausgewertet, welche Stauerscheinungen Google Maps für Werkstage in der Morgen- bzw. Nachmittagsspitze prognostiziert.

Ein Umstieg aufs Fahrrad ist dann für Pendler*innen interessant, wenn ihr Zielort in einem Gebiet mit beschränktem Parkraumangebot liegt (dies ist insb. im Bereich der Innenstadt und Innenstadt-Randbezirke, Gaarden/TKMS sowie im Bereich der FH der Fall) und wenn die Fahrt mit dem Rad ab der Mobilitätsstation nicht wesentlich länger dauert als mit dem Pkw.

Hier wird zudem angenommen, dass mit „normalen“ Fahrrädern der Sprottenflotte Entfernungen von maximal 5 km von den Pkw-Fahrer*innen akzeptiert werden.

Kriterien für die Standortsuche sind also

- die Lage an einer Straße, die von vielen Berufspendelnden genutzt wird,
- eine generelle Flächenverfügbarkeit und -nutzbarkeit
- Platz für etwa 20 Pkw und ca. 30 Leihräder
- eine möglichst attraktive Radverkehrsanbindung an wichtige Alltagsziele in Kiel sowie
- ggf. Anschluss an den ÖPNV.

3.1 Aus Richtung Nord-Osten (B502)

Stauerscheinungen liegen in der Morgenspitze bzw. Nachmittagsspitze liegen im Bereich Gaarden und teilweise an der Schwentinebrücke.

Die Distanzen von einem potenziellen Standort nördlich der Schwentinebrücke bis in die Innenstadt sind mit über 7 km sehr lang für eine Fahrt mit einem SprottenFlotten-Fahrrad. Potenzielle Zielorte von Nutzer*innen einer Mobilitätsstation wären die Fachhochschule oder Arbeitgeber*innen in Wellingdorf/Gaarden wie z.B. TKMS, die in 2 bis 4 km zu erreichen wären.

Potenzielle Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation wären im Bereich der Schönkirchener Straße zwischen Famila und dem Hagebaumarkt zu suchen.

Abbildung 1: Suchraum für potenzielle PopUp Mobilitätsstationen im Bereich der Schönkirchener Straße zwischen Famila und dem Hagebaumarkt - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0

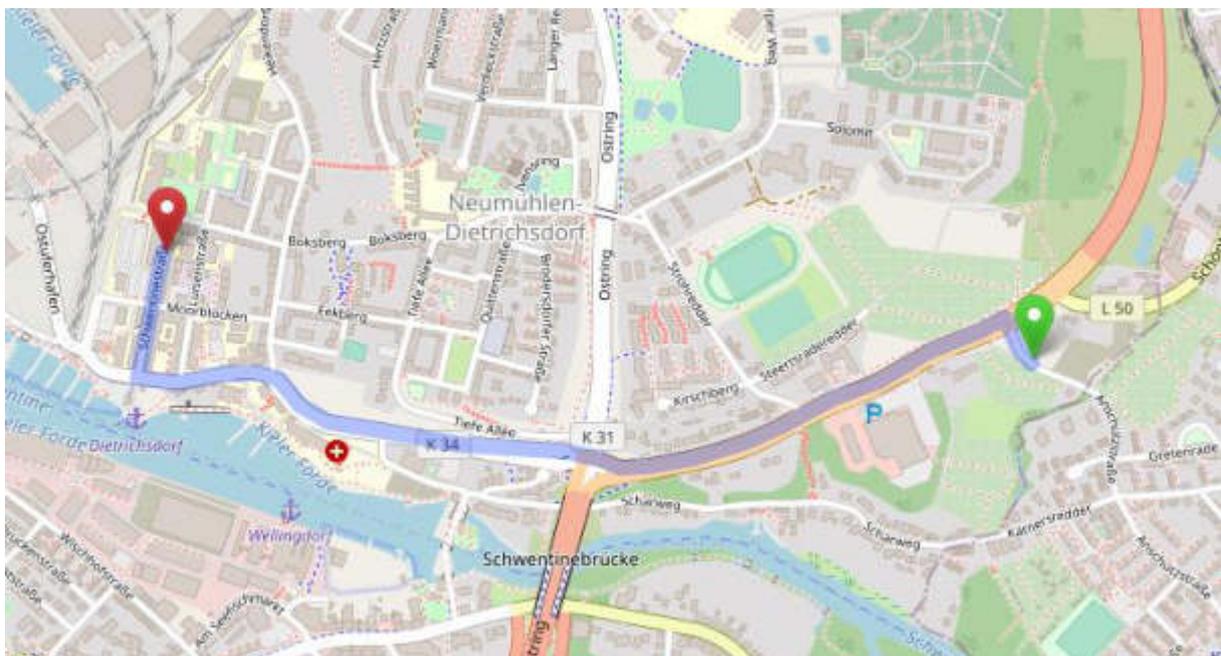


Radwegeverbindungen in Richtung Gaarden bzw. Fachhochschule verlaufen in Seitenlage zur Schönkirchener Straße und im weiteren Verlauf entlang der Wertstraße bzw. Heikendorfer Weg/Grenzstraße. Durch den Bau der Veloroute entlang der Wertstraße wird diese Verbindung in Zukunft für den Radverkehr deutlich attraktiver.

Abbildung 2: Radwegeverbindungen in Richtung Gaarden - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Abbildung 3: Radwegeverbindungen in Richtung Fachhochschule - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Ab der Haltestelle Schönkirchener Straße besteht eine Busanbindung im 15-Minuten-Takt – alternierend über die Wertstraße (Bus 201) und über den Ostring (Bus 102).

3.2 Aus Richtung Süd-Osten (B76)

Stauerscheinungen in der Morgenspitze bzw. Nachmittagspitze beginnen häufig auf der B76 im Bereich der Anschlussstellen Kiel-Wellsee bis Kiel Wellseedamm. Vom Wellseedamm bis in die Innenstadt sind es per Fahrrad je nach Zielort ca. 4 bis 5 km, von der Segeberger Landstraße ca. 3 bis 4 km.

Potenzielle Zielorte von Nutzer*innen einer Mobilitätsstation im Bereich der Anschlussstellen Wellsee oder Wellseedamm wären Arbeitgeber*innen in Gaarden und der Innenstadt.

Potenzielle Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation wären im Bereich der Anschlussstellen Wellseedamm oder Wellsee zu suchen. Im Bereich Wellseedamm wären mögliche Stellplatzstandorte an der Preetzer Straße zwischen Berufsbildungszentrum und Elmschenhagen oder am Wellseedamm/Villacher Straße zu suchen.

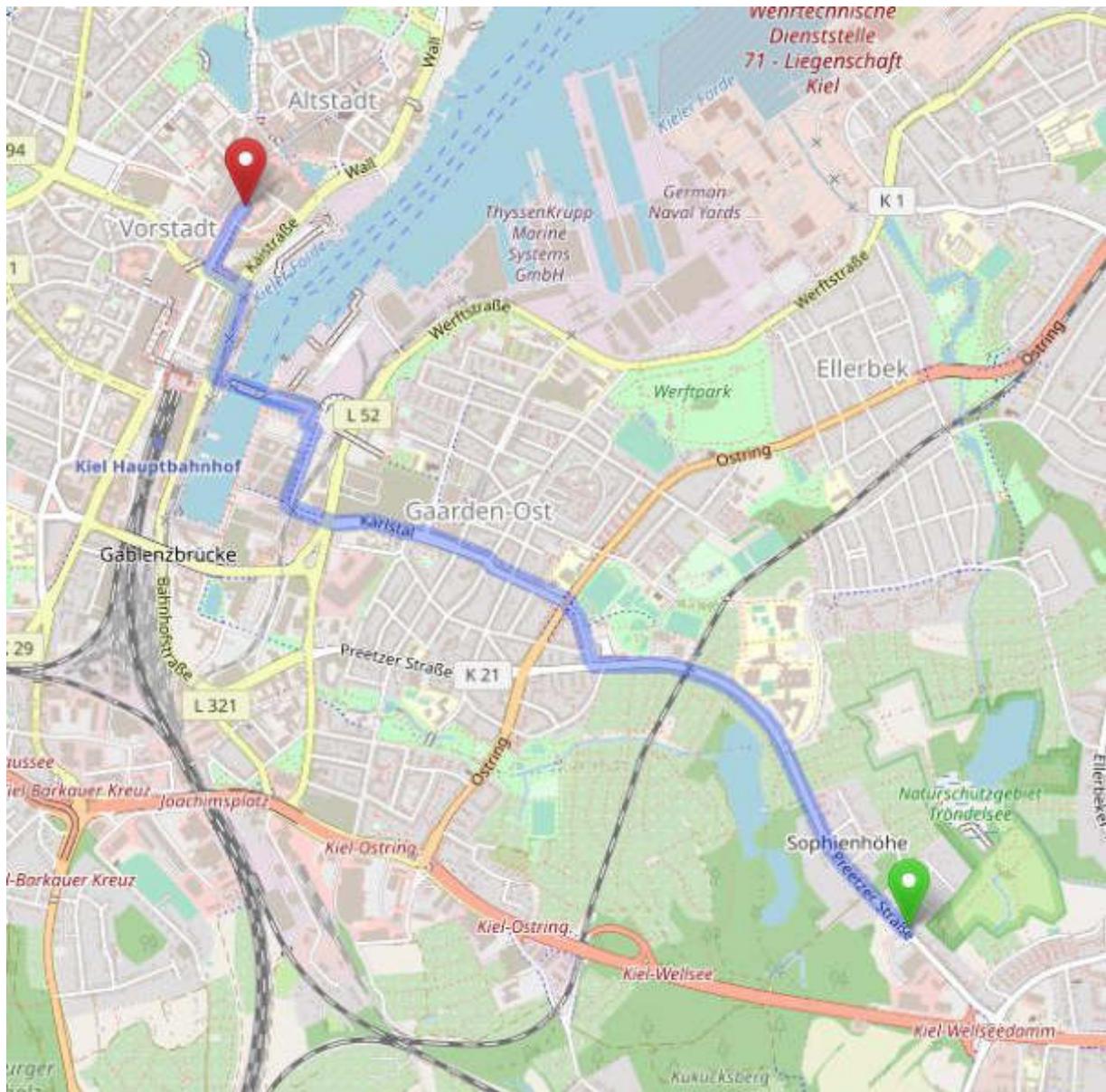
Abbildung 4: Mögliche Standorte für PopUp Mobilitätsstationen an der Preetzer Straße zwischen Berufsbildungszentrum und Elmschenhagen oder am Wellseedamm/Villacher Straße - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



Die Radverkehrsverbindung verläuft über die Preetzer Straße, Röntgen-/Helmholtzstraße, Karlstal und die Hörnbrücke in die Innenstadt.

Ab der Haltestelle Villacher Straße besteht ein Busangebot im 10-Minuten-Takt in Richtung Innenstadt (Buslinien 32 über Preetzer Straße bzw. 34 über Karlstal).

Abbildung 5: Radverkehrsverbindung über Preetzer Straße, Röntgen-/Helmholtzstraße, Karlstal und die Hörnbrücke in die Innenstadt - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



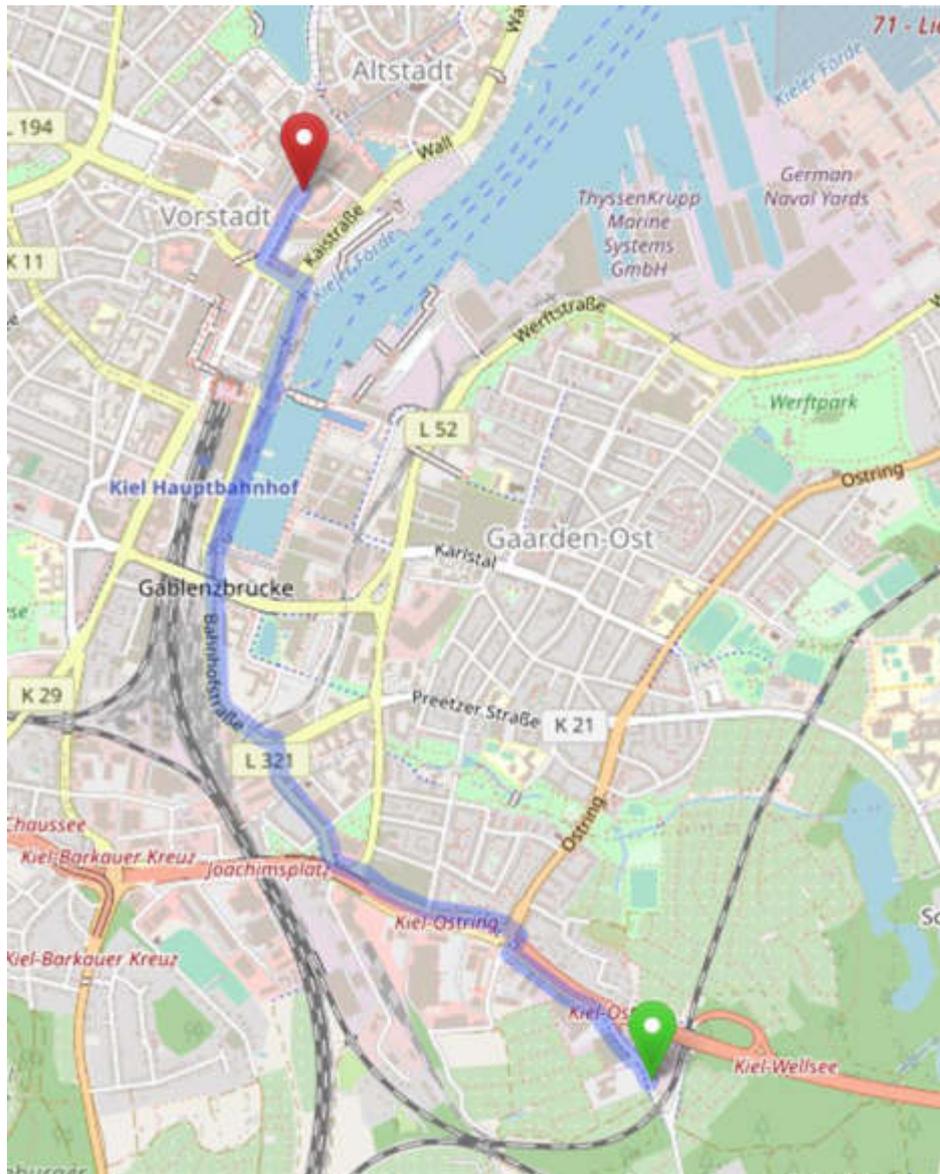
Im Bereich der Anschlussstelle Wellsee sind potenzielle Standorte im Bereich der Segeberger Landstraße oder der Kleingartenanlage Weberkoppel zu suchen.

Abbildung 6: Mögliche Standorte im Bereich der Segeberger Landstraße oder der Kleingartenanlage Weberkoppel (nahe Anschlussstelle Wellsee) - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



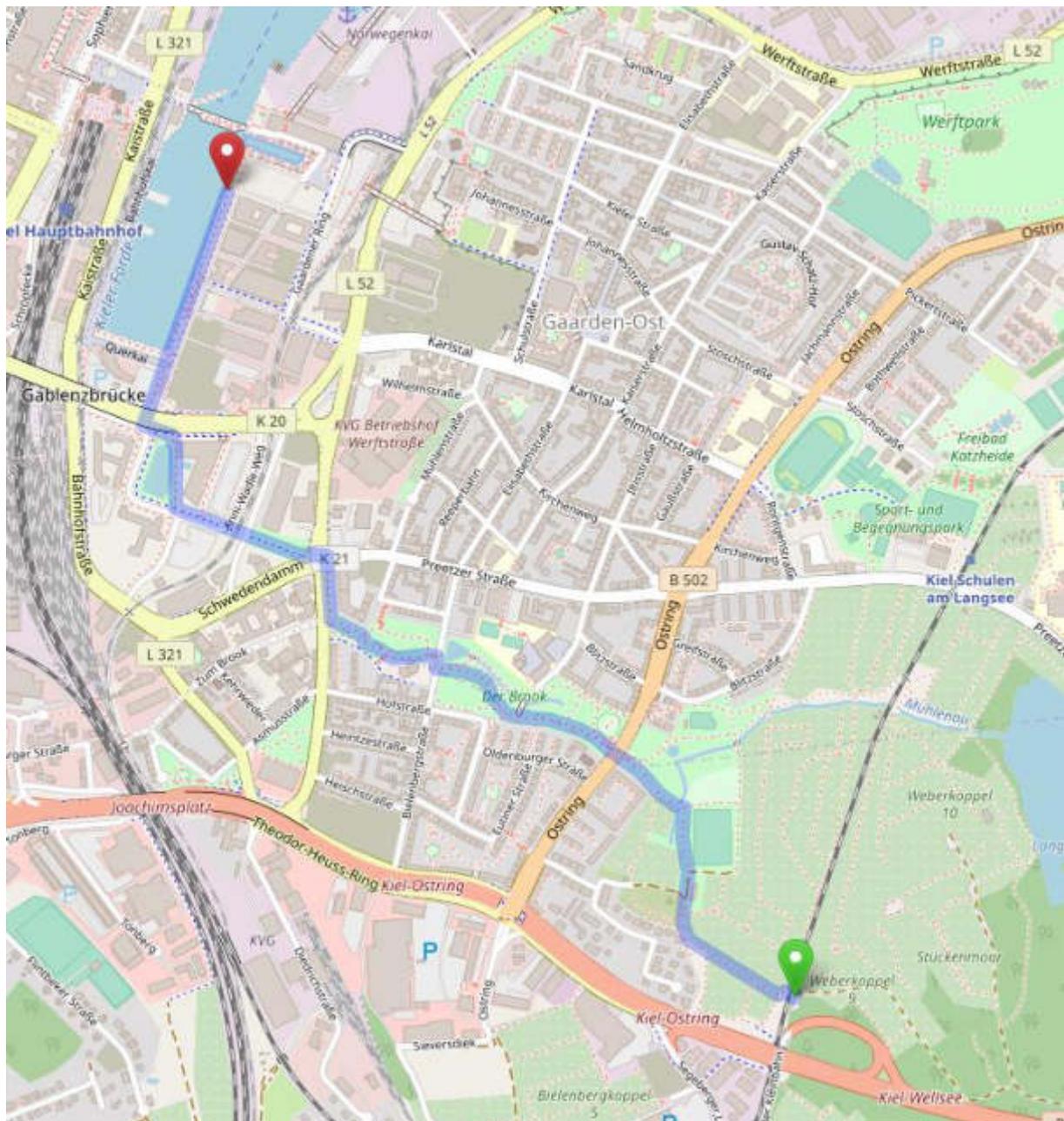
Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt laufen auf den Radwegen entlang der B76 und weiter entlang der Bahnhofstraße/Kaistraße.

Abbildung 7: Radverkehrsverbindung in die Innenstadt auf den Radwegen entlang der B76 und weiter entlang der Bahnhofstraße/Kaistraße - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Alternativ könnte eine attraktive Radverkehrsverbindung durch die Kleingartenanlage Weberkoppel und Schwarzland, Unterführung unter dem Ostring durch, weiter durch den Brook und Ida-Hinz-Platz und dem Hörnbad unter der Gablenzbrücke durch in Richtung Hörn/Innenstadt genutzt werden. Die Entfernung in die Innenstadt beträgt ca. 3 km.

Abbildung 8: Radverkehrsverbindung in Richtung Hörn/Innenstadt - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Ab der Haltestelle TÜV fährt derzeit alle 20 Minuten ein Bus der Linie 45 in Richtung Innenstadt. Je nach Lage der Fläche kommt ggf. auch eine Anbindung über die Haltestelle Ostring/B76 in Frage.

3.3 Aus Richtung Süden (B404)

Aus Richtung Süden von der B404 weist Google Maps in der Hauptverkehrszeit Staus eher nördlich, östlich und westlich des Barkauer Kreuzes aus. Dennoch ist nach Erfahrungen auch die B404 vor dem Barkauer Kreuz auch oft von Rückstauerscheinungen betroffen.

Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation könnten im Bereich der Anschlussstelle Molfsee im Bereich „Meimersdorfer Moor“ gesucht werden.

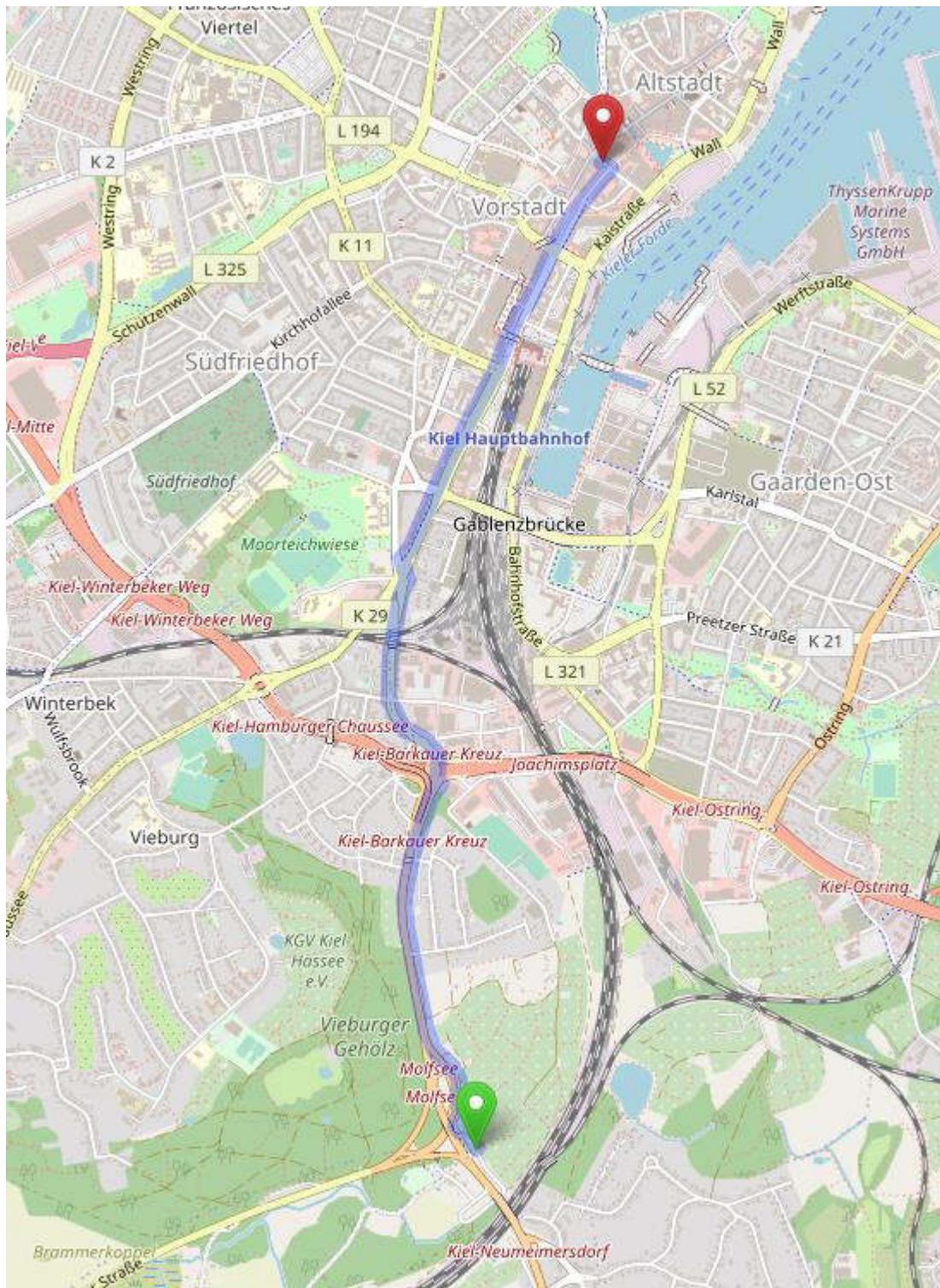
Abbildung 9: Mögliche Standorte im Bereich „Meimersdorfer Moor“ – © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0.



Hier sind z.B. Parkplätze der Kleingartenanlagen denkbar.

Eine Weiterfahrt per Fahrrad in die Innenstadt auf dem Radweg neben der B404 und weiter entlang der Alten Lübecker Chaussee über die Veloroute 6 ist je nach Ziel ca. 3 bis 4 km lang.

Abbildung 10: Radverbindung in die Innenstadt entlang der B404 sowie der Alten Lübecker Chaussee über die Veloroute 6 – Kartenrundlage: openstreetmap.org - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Von der Haltestelle Karlsburg fahren mehrere Linien im dichten Takt in Richtung Innenstadt. Die planmäßige Fahrzeit beträgt rund 8 Minuten.

4 Maßnahmenbezug und Ausblick

Mit der Stadtbahn entsteht ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot, das auch den Menschen am Ostufer zugutekommt. Dieses bildet zudem eine gute Möglichkeit, bei Fahrten in Richtung Kieler Innenstadt frühzeitig vom Pkw auf die Stadtbahn umzusteigen. Bereits im Rahmen der Trassenstudie sind „geeignete Standorte für Mobilitätsschnittstellen in Abhängigkeit von sowohl stadtgestalterischen als auch verkehrlichen Kriterien“ identifiziert und im Rahmen einer eigenen Dokumentation beschrieben worden.¹

Für die HÖVS-Korridore Nord-Ost und Ost wurden dabei folgende Standorte im Hinblick auf ein mögliches P+R-Angebot untersucht:

- Schwentinebücke – mit dem Ergebnis einer eingeschränkten Empfehlung für eine Mobilitätsstation mit P+R-Angebot und
- B76/Wellseedamm – mit Empfehlung für die Realisierung einer Mobilitätsstation mit P+R-Angebot

Mittlerweile liegen außerdem aktuellere und konkretere Planungsgrundlagen für die einzelnen Haltestellen entlang der Linienverläufe vor.^{2,3,4} Auf dieser Grundlage erfolgt nun im Rahmen dieses Sofortprojektes unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Untersuchung von Ramboll eine Betrachtung der Haltestellen Lüderitzstraße, Tiefe Allee und Villacher Straße (vgl. Abbildung 16) im Hinblick auf die Möglichkeiten am Standort ein P+R-Angebot umzusetzen. Diese grobe Betrachtung soll vor allem als Grundlage für weitere Überlegungen und Untersuchungen im Nachgang dieses Projektes dienen.

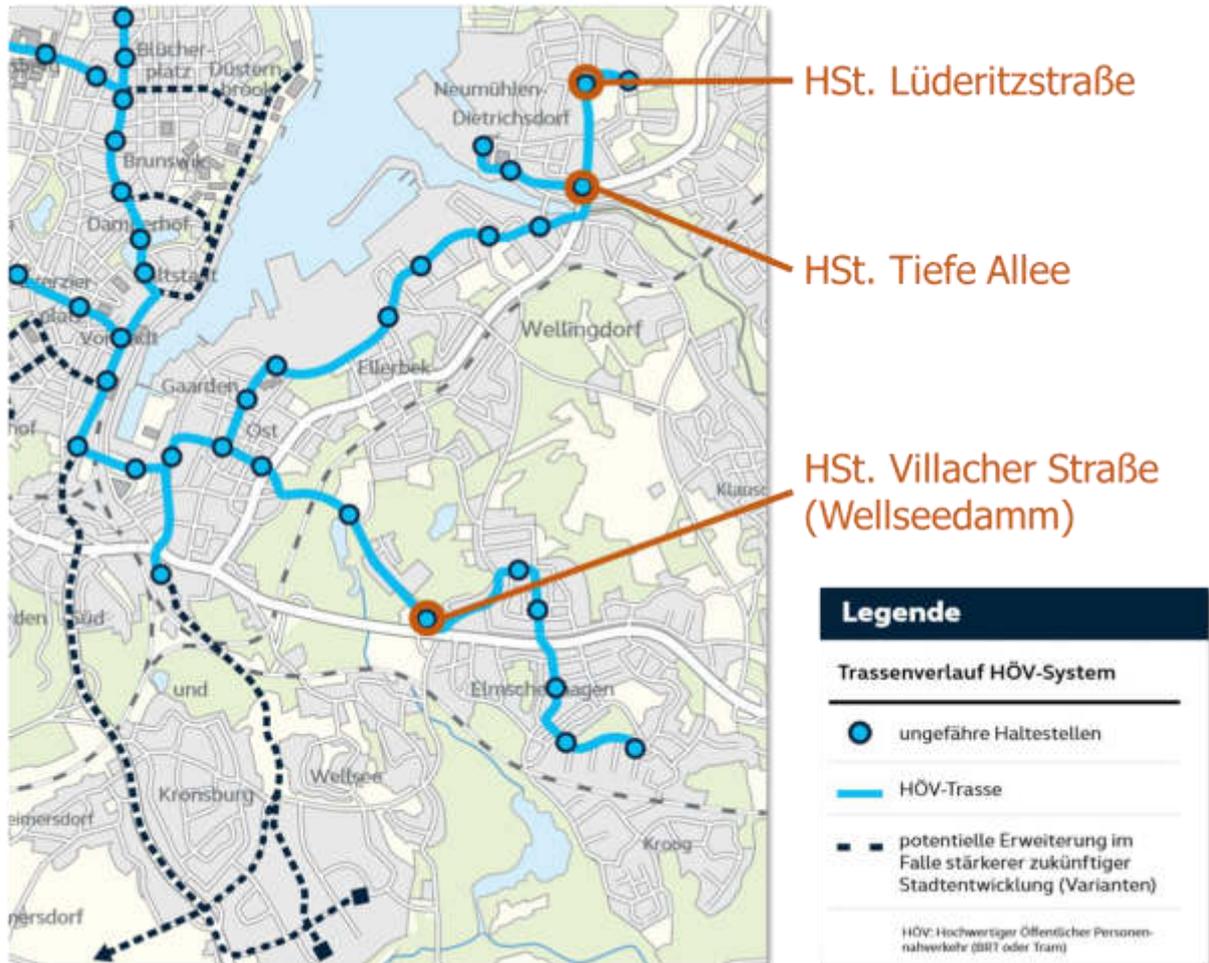
¹ Ramboll Deutschland GmbH (2022): Dokumentation AP E-122 - Planungsparameter Mobilitätsstationen - Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse. Im Internet unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/dokumentation/kiel_oepnv_system_dokumentation_AP_E-122_mobilitaetsstationen.pdf

² Landeshauptstadt Kiel (2024): Vorzugsvariante für eine Infrastrukturplanung aus der Trassenstudie als Grundlage für die Vorplanung in Richtung Neumühlen-Dietrichsdorf. Im Internet unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf

³ Landeshauptstadt Kiel (2024): Vorzugsvariante für eine Infrastrukturplanung aus der Trassenstudie als Grundlage für die Vorplanung in Richtung Elmschenhagen. Im Internet unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_suedost.pdf

⁴ Landeshauptstadt Kiel: Mobilitätsstationen mit P+R-Übersicht. Vorplanung Stadtbahn Kiel.

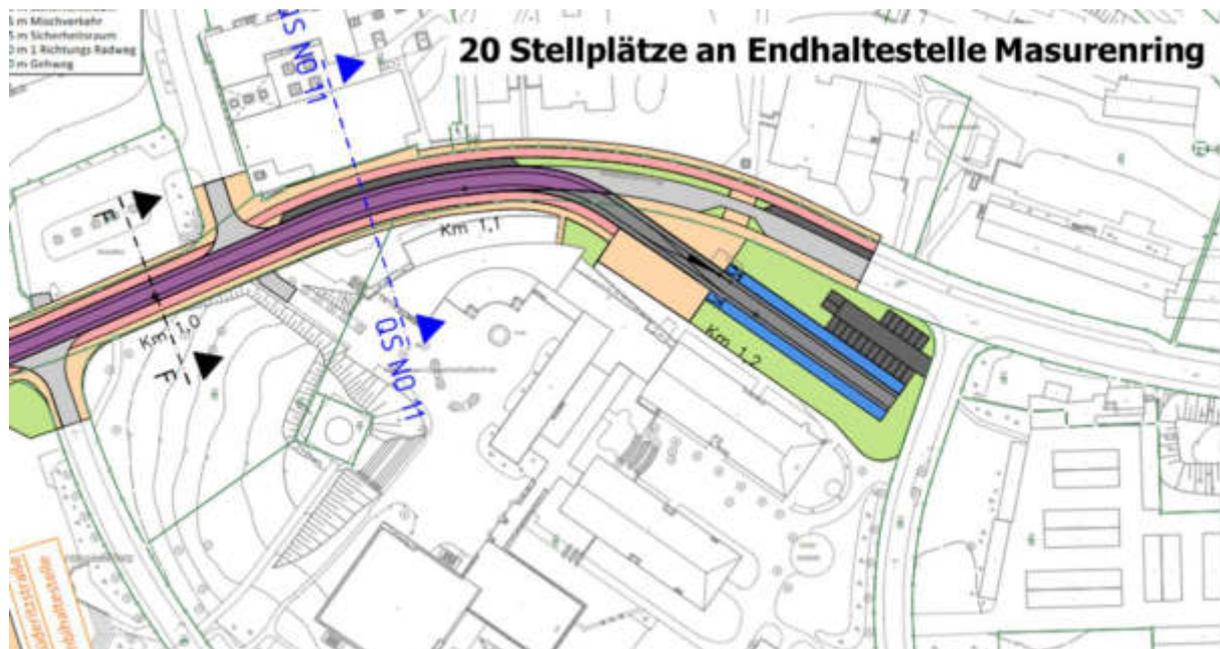
Abbildung 11: Geplante Streckenverläufe der Stadtbahn – die Punkte zeigen die ungefähre Lage der Haltestellen (Quelle: Landeshauptstadt Kiel, Stabsstelle Mobilität: Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel; eigene Bearbeitung)



4.1 Haltestelle Lüderitzstraße

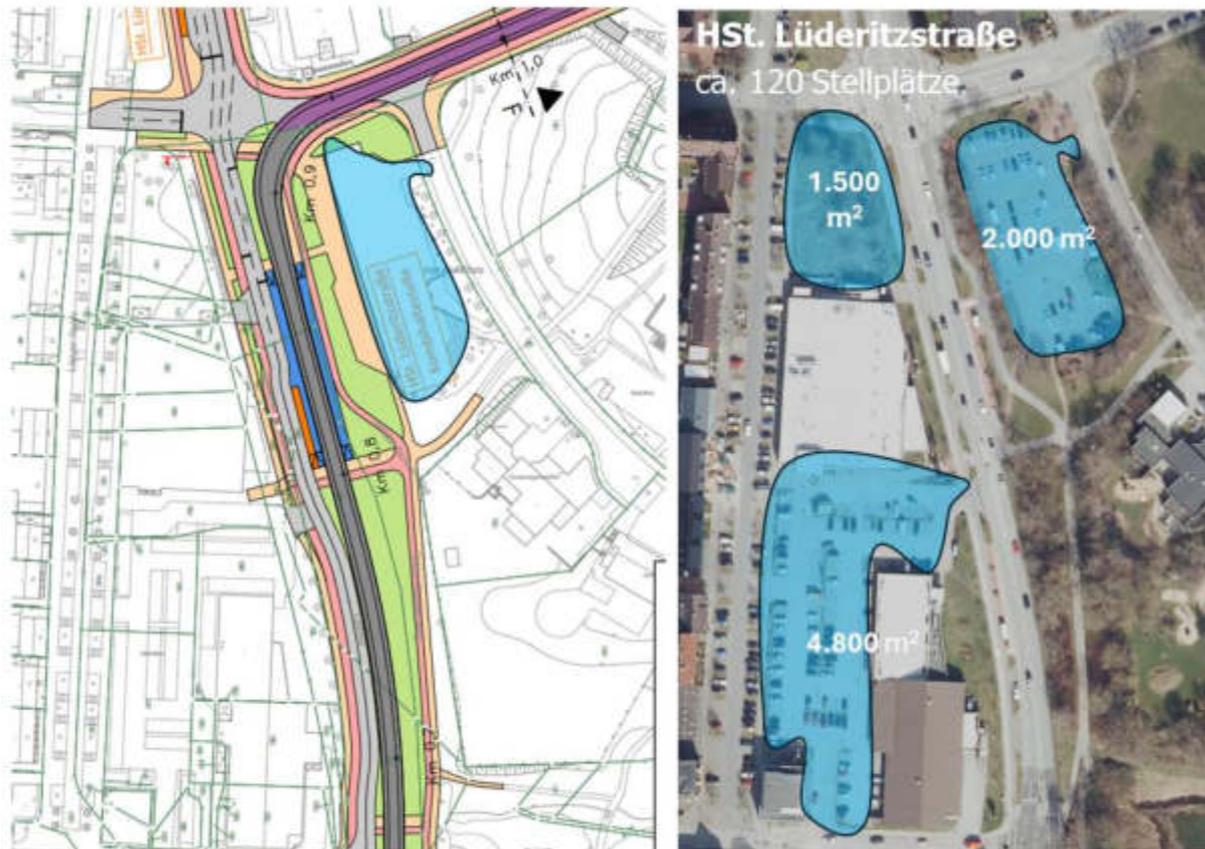
Die Haltestelle Lüderitzstraße bietet sich als P+R-Standort für Pendler*innen aus Mönkeberg an. An der Endhaltestelle an der Masurenstraße sind in den vorliegenden Planunterlagen bereits 20 Stellplätze vorgesehen (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 12: 20 Stellplätze an der Endhaltestelle Masurenstraße (Linie 3) – Quelle: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf



Zusätzlich existiert ein ca. 2.000 m² großer Parkplatz am Helmut-Hänsler-Platz, deren Nutzung für P+R zu prüfen wäre. Auf der gegenüberliegenden Grünfläche nördlich des REWE-Marktes bzw. auf den Parkplätzen von Aldi und dm könnten eine Nutzung für P+R in Betracht gefasst werden (s. Abbildung 18). Da es sich hierbei um private Flächen handelt, wäre eine Abstimmung mit den Eigentümer*innen erforderlich, die an P+R-Kund*innen möglicherweise eher wenig Interesse haben könnten. Insgesamt könnte P+R aber im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtentwicklung des Stadtteilzentrums integriert werden.

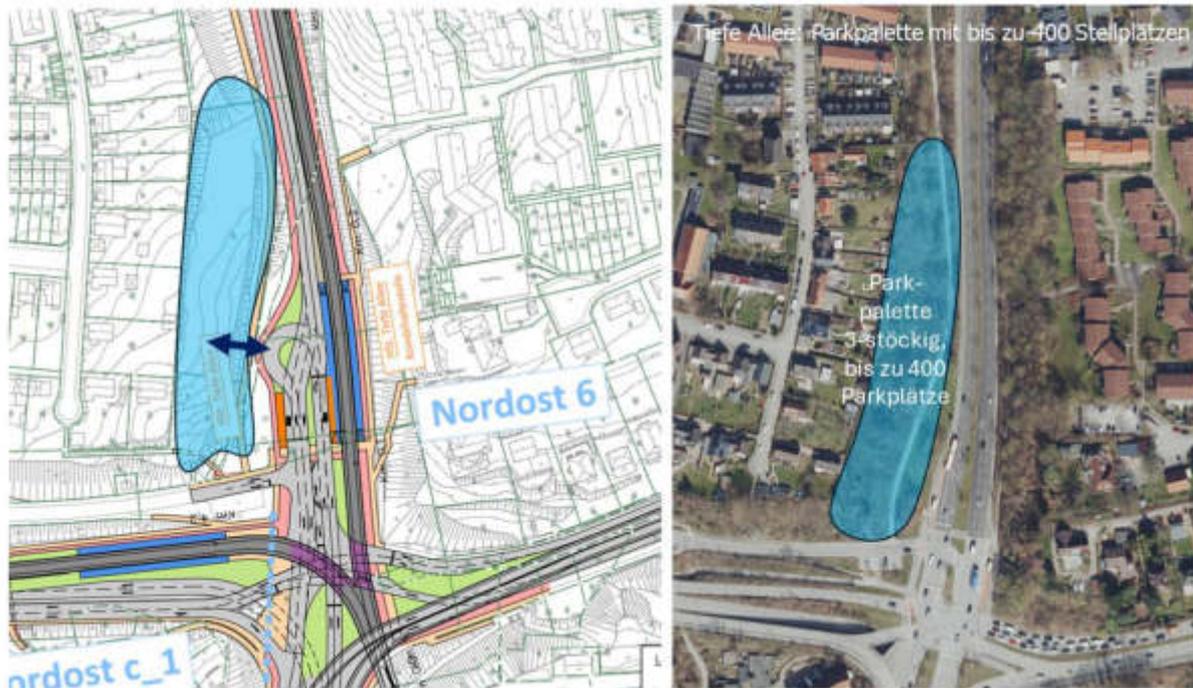
Abbildung 13: Mögliche P+R-Flächen an der Haltestelle Lüderitzstraße. Grundlagenkarte (rechte Seite). © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0, Quelle (linke Seite): https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf



4.2 Haltestelle Tiefe Allee

Die Haltestelle Tiefe Allee wäre von der Lage her der ideale P+R-Standort für Pendler*innen aus den Ämtern Schrevenborn und Probstei. Hier fahren zwei Stadtbahnlinien im Fünf-Minuten-Takt. Allerdings sind die räumlichen Verhältnisse eng begrenzt. Eine Parkpalette wäre aus verkehrlicher Sicht westlich des Ostrings und nördlich der Einmündung der Tiefen Allee denkbar. Hierfür wären entsprechende bauliche Anpassungen der Hangkante (Stützwände...) und eine Verlegung von Fußwegen erforderlich. Eine Zufahrt könnte über die geplante Wendeschleife an der Tiefen Allee erfolgen (Abbildung 19). Auf der Fläche ließe sich beispielsweise eine dreigeschossige Parkpalette mit insgesamt rund 400 Stellplätzen unterbringen.

Abbildung 14: Mögliche P+R-Fläche an der Haltestelle Tiefe Allee, Grundlagenkarte (rechte Seite) © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0 – Quelle (linke Seite): https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf



4.3 Haltestelle Villacher Straße

Die Haltestelle Villacher Straße wäre von der Lage her der ideale P+R-Standort für Pendler*innen aus Richtung Plön, Oldenburg in Holstein und Lütjenburg. Hier fährt die Stadtbahn im 10-Minuten-Takt über die Preetzer Straße in die Innenstadt.

Freiflächen, die theoretisch für P+R genutzt werden könnten, befinden sich am Wellseedamm südlich der B76. Hier sind die Fußwegeverbindungen über die Anschlussstelle zur Haltestelle aber sehr lang und umständlich, so dass diese Fläche vermutlich kaum angenommen würde.

An der Preetzer Straße könnte P+R auf den heutigen Flächen von Lidl, Bosch, dem Autohaus oder dem Famila-Markt realisiert werden. Auf dem Lidl-Parkplatz ist in den vorliegenden Unterlagen eine Buswendeschleife vorgesehen (vgl. Abbildung 20). Da die Flächen in privater Hand sind und die Eigentümer*innen wenig Interesse an P+R-Nutzern auf ihren Parkplätzen haben dürften, könnte der Bau der Stadtbahnstation als Anlass für eine städtebauliche Neuordnung der Gesamtfläche genommen werden, bei der der heute großflächige Einzelhandel mit ebenerdigen Parkplätzen durch eine multifunktionale Bebauung aus Einzelhandel, weiteren Nutzungen und möglicherweise auch einem Parkhaus für P+R ersetzt würde.

Abbildung 15: Mögliche P+R-Flächen an der Haltestelle Villacher Straße, Grundlagenkarte (rechte Seite) © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0 – Quelle (rechte Seite): https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_suedost.pdf

**HSt. Villacher Straße
(Wellseedamm)**

- bis zu 1.000 Stellplätze
in 4-stöckigem
Parkhaus
- Städtebauliches
Gesamtkonzept für
Preetzer Straße/
Famila/Lidl
inkl. P+R



5 Maßnahmen und Ausblick

Mit dem hier dokumentierten Ergebnis liegen ein Suchraaster und Vorschläge für konkrete Teilräume vor, in denen die Einrichtung von PopUp Mobilitätsstationen einen sinnvollen Beitrag zum Umstieg vom Pkw auf das (Leih-)Rad bzw. zur Verkürzung der individuellen Reisezeit im Berufsverkehr leisten könnte.

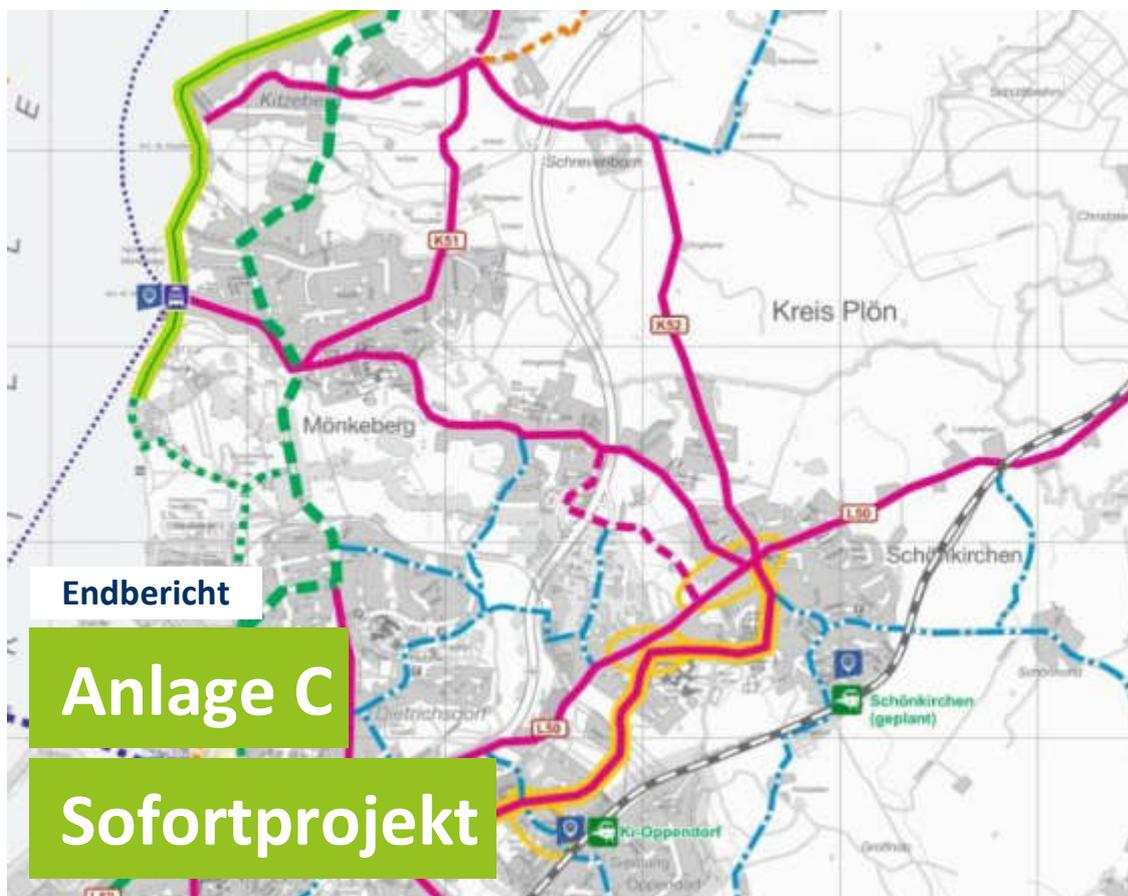
Sollte sich der Bedarf nach der Einrichtung entsprechender Angebote konkretisieren liegt somit eine Grundlage vor, die gemeinsam mit Überlegungen zu standortspezifischen Ausstattungselementen genutzt werden kann, um kurzfristig handlungsfähig zu sein.

Die Einrichtung von PopUp Mobilitätsstationen steht im Zusammenhang mit folgenden Maßnahmen des Ostuferverskehrskonzeptes:

- D1 – Ausweitung der Sharing-Angebote (D1/b – Ausweitung Bikesharing)
- D2 – Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R Systems
- D4 – Einrichtung von kleinen Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
- D5 – Einrichtung von Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen

Sofortprojekt „Konsolidierung Radverkehrsplanungen“ im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes

Radverkehrszielnetz im Stadt-Umland-Raum und Radpremiumrouten / Velorouten



urbanus GbR

Dipl.-Ing. Stefan Luft
M.A. Peter Krausse
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Tel: (0451) 7062 666

Fax: (0451) 7062 667

info@urbanus-luebeck.de

1 Hintergrund und Vorgehensweise

Die Aufwertung des Radverkehrs gehört zu den zentralen Bausteinen der Verkehrswende und eines nachhaltigen Mobilitätssystems. Während die Landeshauptstadt Kiel seit vielen Jahren zu den führenden Fahrradstädten in Deutschland gehört, wurden der Stadt-Umland-Raum und die beiden angrenzenden Kreise bislang in der Radverkehrsförderung vergleichsweise weniger intensiv vorangebracht, in den letzten Jahren aber mit kreisweiten Radverkehrskonzepten stärker forciert. Aktivitäten zur Radverkehrsförderung beschränkten sich im Kieler Umland über lange Zeit weitgehend auf die Radrouten im Freizeit- und Tourismusverkehr und auf die überregionalen Radfernwege. Mit dem Masterplan Mobilität der KielRegion wurde erstmalig eine übergreifende Strategie für den Radverkehr entwickelt. Im Vordergrund stehen derzeit vor allem die Radpremiumrouten / Velorouten, die mit erhöhten Qualitätsstandards bedeutende Siedlungsschwerpunkte der KielRegion und Verkehrsziele wie die Kieler City und die Schwentinemündung u.a. mit der Fachhochschule Kiel und dem Geomar miteinander verbinden sollen.

Aufgrund der vorgebrachten Bedarfe seitens einiger beteiligter Kommunen im Stadt-Umland-Raum wurde das ursprünglich für das Sofortprojekt vorgesehene Thema der Radwegweisung in Abstimmung mit der KielRegion in eine Netz- und Radtrassenplanung für den Stadt-Umland-Raum transferiert. Zielsetzung war es, die bisherigen Konzepte und Planungen auf unterschiedlichen inhaltlichen und räumlichen Ebenen untereinander abzugleichen und in ein integriertes Gesamtkonzept für den Radverkehr zu überführen sowie die vorgesehenen Radpremiumrouten / Velorouten weiter zu konkretisieren und für eine Umsetzungsplanung vorzubereiten.

Das Sofortprojekt wurde in mehreren Präsenzterminen mit den betroffenen Gebietskörperschaften vorgestellt und abgestimmt. Neben Abstimmungen mit dem Amt Schrevenborn, der Stadt Schwentinental und den Gemeinden Heikendorf, Mönkeberg und Laboe, erfolgte eine Teilnahme am Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Schwentinental sowie eine Abstimmung mit dem Planerteam zur Weiterentwicklung des Ostseeküstenradweges im Bereich Laboe. Zusätzlich fanden mehrere Austausche mit der KielRegion statt. Außerdem wurden alle Strecken des übergeordneten Radverkehrsnetzes nochmals vom Gutachterteam befahren und mit Fotos dokumentiert. Weitere Streckendokumentationen konnten aus der umfangreichen Bestandsaufnahme im kreisweiten Radverkehrskonzept entnommen werden.

Da über einige Abschnitte des übergeordneten Radverkehrsnetzes auch wichtige Verbindungen des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs verlaufen, sind im weiteren Verfahren eine Abwägung der bevorzugten Radführung mit den Anforderungen der anderen Verkehrsarten und den örtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen sowie ggf. auch Priorisierungen zu treffen.

2 Ausgangslage

Während die Landeshauptstadt Kiel bereits auf eine lange Periode intensiver Radverkehrsförderungen zurückblicken kann, sind der Kreis Plön, das Amt Schrevenborn und einige Kommunen erst vor wenigen Jahren in eine systematische Radverkehrsplanung und in das Thema nachhaltige Mobilität eingestiegen. So sind im Zeitraum 2019 bis 2023 diverse kommunale Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte entstanden. Eine wichtige Planungs- und Orientierungsvorgabe für das Ostuferverkehrskonzept bildet neben den kommunalen Konzepten vor allem das 2023 beschlossene Radverkehrskonzept des Kreises Plön. Hierin wurden in Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur insbesondere Bedarfe und Prioritäten für Lückenschlüsse im Radwegenetz und für Sanierungen vorhandener Radwege festgelegt.

In Kiel ist der Radverkehr seit den 1990er Jahren fest in der Verkehrsplanung verankert und wurde über die Jahre in verschiedenen Planwerken stetig weiterentwickelt. Unter anderen bildet der Radverkehr auch einen Schwerpunkt im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt. Im besonderen Fokus steht dabei das Veloroutennetz, aus dem mit der Veloroute 10 als erste Premiumroute im Kieler Stadtgebiet umgesetzt wurde. Aktuelle Planungsgrundlage ist das Veloroutenkonzept 2035, in dem auch Schnittstellen bzw. Übergänge zwischen dem übergeordneten städtischen und regionalen Radverkehrsnetz definiert sind. Derzeit wird mit der Veloroute 1 entlang des Ostufers (Werftstraße) eine weitere Premiumroute umgesetzt, ein erster Abschnitt befindet sich bereits im Bau.

Auch die KielRegion hat nach Beschluss des Masterplans Mobilität die weitere Planung von Lückenschlüssen im regionalen Radverkehrsnetz angestoßen. In Bezug auf das Untersuchungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes wurden für die Verkehrskorridore Plön – Kiel und Laboe – Kiel Machbarkeitsstudien für hochwertige Radverbindungen, auch mit dem im Masterplan Mobilität definierten Qualitätsstandard von Radpremiumrouten / Velorouten, durchgeführt und auf einigen Abschnitten bereits in Vorentwurfsplanungen vertieft. Ausgehend von der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 hat die Landesregierung zudem die Aktualisierung des landesweiten Radverkehrsnetzes gestartet, ein Entwurf liegt vor.

Übersicht der einbezogenen Konzepte mit Bezug zum Radverkehr:

- Veloroutenkonzept 2035 LH Kiel
- Entwurfsplanung Radpremiumroute für den Teilabschnitt Werftstraße (Veloroute 1)
- Machbarkeitsstudien Radwege-Lückenschlüsse KielRegion 2020 - 2023
- Vertiefenden Planungen / Vorentwurfsplanungen der KielRegion für ausgewählte Strecken
- Radverkehrskonzept Kreis Plön
- Radverkehrskonzept Amt Schrevenborn
- Radverkehrskonzept Stadt Schwentinental
- Radverkehrskonzept Stadt Plön
- Mobilitätskonzept Stadt Preetz
- Landesradverkehrsnetz (LRVN), Entwurf 12/2023

Abbildung 1: Strategie regionales Radverkehrsnetz aus dem Masterplan Mobilität KielRegion 2019

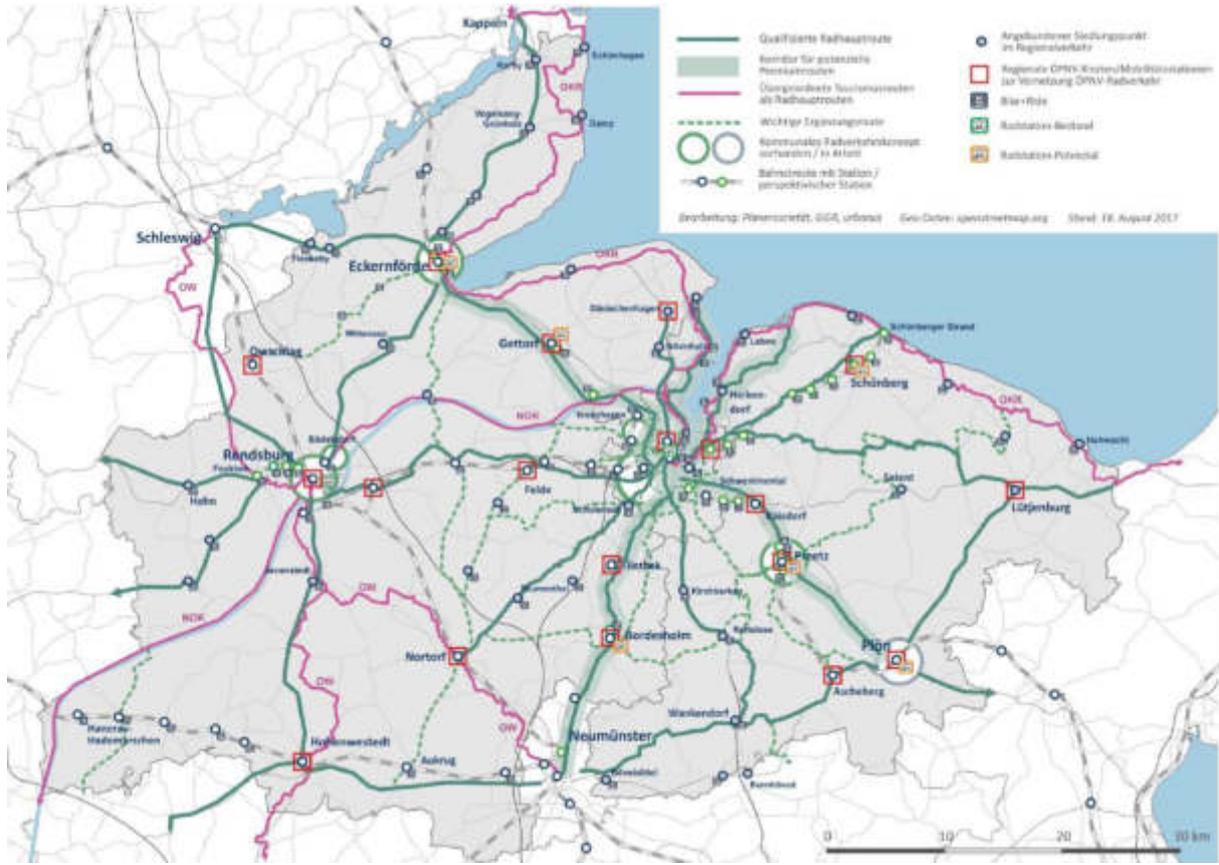


Abbildung 2: In einer Machbarkeitsstudie untersuchte Radrouten-Varianten im Raum Kiel / Mönkeberg



Quelle: urbanus/PGV Dargel-Hildebrandt

3 Radverkehrsnetz für den Stadt-Umland-Raum

Wichtige einleitende Anmerkung: Die Landeshauptstadt Kiel hat sich dazu entschieden, die höchste Qualitätsstufe im städtischen Radverkehrsnetz künftig unter der Bezeichnung „Veloroute“ zu führen. Im übrigen Gebiet der KielRegion werden die hochwertigen Radverkehrsrouten, aufbauend auf den Masterplan Mobilität, mit dem Begriff „Radpremiumroute“ bezeichnet. Die Velorouten und die Radpremiumrouten sind vom angestrebten Qualitätsstandard aufeinander abgestimmt, so dass sich bei grenzüberschreitenden Routen keine Qualitätsbrüche ergeben und die Führungskontinuität gewährleistet ist.

Die vorhandenen Radverkehrskonzepte des Kreises, der Landeshauptstadt Kiel und der Kommunen als auch des Landes sind bisher nur teilweise aufeinander abgestimmt und untereinander kompatibel. Das ist zum Teil darin begründet, dass die Konzepte in verschiedenen Zeitebenen entstanden sind und nun auf interkommunaler und regionaler Ebene vernetzt und abgeglichen werden müssen. Es wird dazu auch eine einheitliche Bezeichnung der Netzebenen und Strukturierung empfohlen.

In enger Vernetzung mit dem Handlungskonzept zum Radverkehr wurden die vorliegenden Radverkehrskonzepte und Radverkehrsplanungen ausgewertet und in eine integrierte Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum überführt. Oberste Netzebene bilden die Radpremiumrouten / Velorouten, die als Bezeichnung für eine besondere Radverkehrsqualität bereits in der KielRegion und den kommunalen Radverkehrskonzepten etabliert ist. Die beiden folgenden Netzebenen bilden die Haupttrouten mit teilweise regionaler Verbindungsfunktion und die lokalen Ergänzungsrouten. Das Kieler Veloroutennetz entspricht dabei den Netzebenen Radpremiumrouten / Velorouten (derzeit Veloroute 10 und in Umsetzung Veloroute 1) und Haupttrouten. Als touristische Radroute mit herausragender Bedeutung wurde außerdem der Ostseeküstenradweg bzw. Fördeuferweg mit aufgenommen, der in Abschnitten eine Alternativführung zur Radpremiumroute Kiel – Laboe darstellt, teilweise aber auch mit dieser überlagert bzw. parallel geführt wird (insbesondere in Laboe).

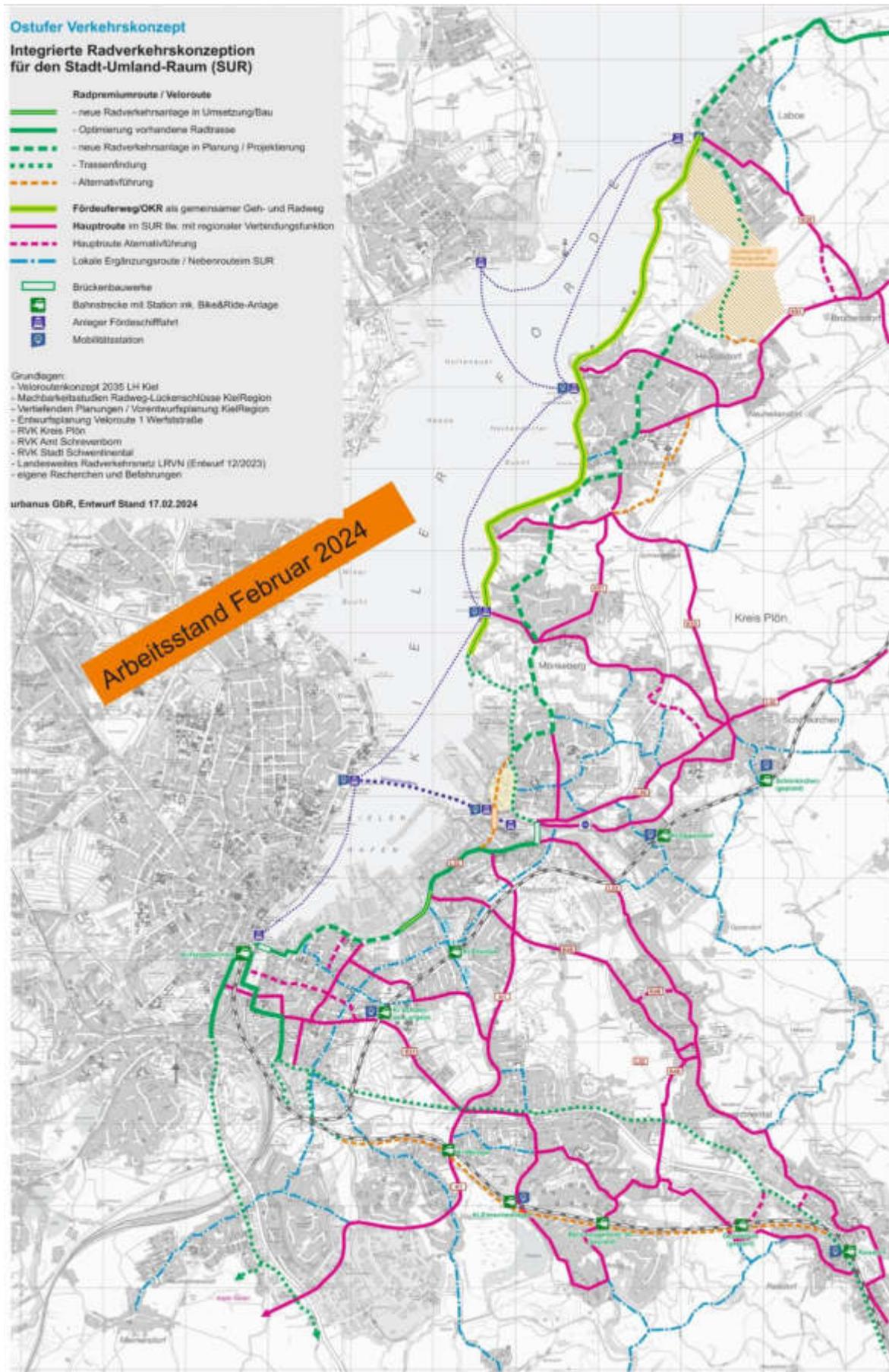
Die Haupttrouten verbinden vor allem die Siedlungs- und Radpotenzialschwerpunkte im Stadt-Umland-Raum Laboe, Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen und Schwentinental untereinander und mit wichtigen Zielbereichen in der Landeshauptstadt Kiel insbesondere Kiel City, Schwentinemündung / FH und Elmschenhagen. Sie decken zusammen mit den Ergänzungsrouten außerdem wichtige Schulwege und touristische Themenradrouten wie das Schrevenborner Rund ab.

Die Haupt- und Ergänzungsrouten gehen dann im weiteren Gebiet des Kreises Plön in das übergeordnete Radverkehrsnetz des Kreises über, kompatibel zum kreisweiten Radverkehrskonzept.

Das entwickelte Radverkehrsnetz für den Stadt-Umland-Raum ist eng vernetzt mit dem ÖPNV-System. Übergeordnete Schnittstellen bilden hierbei die Bahnstationen (teilweise auch als Mobilitätsstationen) und die Anleger der Fördeschiffahrt (vgl. dazu das zugehörige Sofortprojekt). Die Schwentinefähre ist im Übrigen fester Bestandteil des übergeordneten Radverkehrsnetzes.

Im Rahmen der Netzplanung und der Ortsaufnahme wurden auch bereits Handlungsschwerpunkte und Bereiche für eine notwendige vertiefende Betrachtung identifiziert. Die Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Bereich ist als Entwurf für einen integrierten, Grenzen-übergreifenden Planungsansatz zu verstehen, der im Rahmen der weiteren Planungen nach Bedarf noch angepasst bzw. nachjustiert werden kann.

Abbildung 3: Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum im OVK (Arbeitsstand 02/2024)



4 Konkretisierung der Planungen

Wichtiger einleitender Hinweis: Fahrradstraßen sind neben regelkonformen Radwegen die sicherste und attraktivste Führungsform für den Radverkehr. Daher kommen sie gerade für Radrouten mit übergeordnetem Qualitätsstandards wie Radschnellwege oder Radvorrangrouten verstärkt zum Einsatz, zudem Fahrradstraßen in der Umsetzung auch erheblich kostengünstiger sind als bauliche Radwege. Auch in der Landeshauptstadt Kiel sind Fahrradstraßen im Veloroutennetz als bevorzugte Führungsform für den Radverkehr etabliert. Die Planung von Fahrradstraßen erfordert im Vorwege eine fundierte Bewertung der Rahmenbedingungen und eine sorgfältige Abwägung bezüglich der Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger. Besondere Konfliktpotenziale bestehen mit dem ÖPNV und dem ruhenden Verkehr. Daher sind speziell in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die örtliche Situation zu prüfen, alternative Lösungsansätze zu bewerten und dann entsprechende Festlegungen und ggf. Priorisierungen vorzunehmen.

4.1 Übergeordnete Radroute Kiel–Heikendorf–Mönkeberg–Laboe

Die Planungen für eine Veloroute/Radpremiumroute von Kiel nach Laboe abseits des Fördeuferweges sind bereits vorangeschritten und mit zwei Machbarkeitsstudien hinterlegt (urbanus 2020, Wasser- und Verkehrskontor 2023). Dennoch gab es noch offene Fragen und alternative Routenführungen, die es abschließend zu bewerten gilt, um in die Genehmigungs- und Umsetzungsplanung einsteigen zu können.

Mit der Veloroute 1 im Verlauf der Wertstraße und anschließend der Schönberger Straße ist der erste Abschnitt der Premiumroute planerisch fixiert und befindet sich in einem Teilabschnitt bereits im Bau. Ein zentrales Bindeglied zwischen den Streckenabschnitten nördlich und südlich der Schwentine ist die niveaufreie Querung der Schwentine. Nach den Ergebnissen des 2023 durchgeführten Verkehrsversuches bleibt die alte Schwentinebrücke in der gemeinsamen Nutzung von Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr zunächst als Übergangslösung bestehen. Favorisiert wird aber weiterhin eine neue Schwentinebrücke für den Radverkehr ggf. kombiniert mit dem Fußverkehr (in getrennter Führung), die sich auch topografisch gut in die räumlichen Rahmenbedingungen einbinden lässt und die zentrale Anbindung der Fachhochschule ermöglicht. Da auch für die Stadtbahn nach Dietrichsdorf eine Schwentinequerung erforderlich ist, ist eine koordinierte Planung bzw. Ausgestaltung zu prüfen. Die Stadtbahn ist maßgeblich relevant für die Entwicklung der Verkehre, findet aber wegen der Inbetriebnahme frühestens ab 2033 und des Planungshorizontes des OVK (2035) hier jedoch keine explizierte, sondern eine parallel ergänzende Aufmerksamkeit. Es soll mit bereits vor Umsetzung der Stadtbahn möglichst viel aus dem OVK realisiert werden.

Ebenso bleiben im Abschnitt Fachhochschule bis zum Anschluss Langer Rehm die beiden Hauptvarianten über Heikendorfer Weg und alternativ über die Güterbahntrasse und weiter über Hermannstraße (mit Höhenversatz vom Geländeniveau FH) vorerst in der weiteren Diskussion und bedarf einer vertiefenden Planung und abschließenden Abwägung. Dabei sind auch die Überlegungen zur Verlängerung des Grenzweges einzubeziehen.

Da der Verlauf des Fördeuferweges bereits in den Machbarkeitsstudien als nicht geeignet für die Anforderungen einer Radpremiumroute (mit Fokus Alltagsverkehr) bewertet wurde, bleibt als favorisierter Routenverlauf der Straßenzug Langer Rehm – Heikendorfer Weg mit der Radführung als straßenbegleitender Zweirichtungsradweg bis zum Knoten Gänsekrugredder. Für den Knoten Heikendorfer Weg / Gänsekrugredder wurden bereits Varianten für die Knotenpunktgestaltung planerisch vertieft und in einem Workshop bei der RAD.SH bewertet. Favorisiert ist derzeit ein Kreisverkehr, generell ist aber auch der Machbarkeitsnachweis für einen Umbau des LSA-gesteuerten Knoten geführt.

Für die Verbindung Mönkeberg – Heikendorf konnte in den Abstimmungsrunden mit den beteiligten Kommunen und dem Amt Schrevenborn ein Konsens erzielt werden. Da für eine Route entlang der K51 nicht die Qualitätsstandards einer Premiumradroute erfüllbar sind, wurde eine Route über Kitzeberger Weg – Drosselhörn – Schlosskoppelweg – Hindenburgstraße als favorisierte Lösung festgelegt. Diese Verbindung kann überwiegend als Fahrradstraße gestaltet werden, eine vertiefende

Planung und Abstimmung bezüglich des Ausbaustandards ist noch für den Bereich Mühlenau / Entenbrücke erforderlich (Einbeziehung Naturschutzbehörde).

Für die Führung durch die Ortsmitte Heikendorf sind keine regelkonformen Radwege möglich und aufgrund der Straßenfunktion und Klassifizierung auch keine Fahrradstraße. Daher geht der Lösungsvorschlag in Richtung einer stark verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrt (Teichtor – Dorfstraße) mit Radführung auf der Fahrbahn. Mögliche Gestaltungsoptionen werden im Rahmen eines verkehrlich-städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Ortskern geprüft.

Die weitere Routenführung der Radpremiumroute erfolgt dann weiter von der Dorfstraße abzweigend über Laboer Weg wiederum als prädestinierte Fahrradstraße bis zum Bundeswehr-Munitionsdepot. Der bisher nicht bestehende Lückenschluss nach Laboe wird kurzfristig geprüft, auch im Hinblick auf eine mögliche Führung durch oder an der Grenze des Bundeswehr-Munitionsdepots entlang. Favorisiert wird bei Ausscheiden der Munitionsdepotlösung derzeit eine Führung über Haffkamper Weg und Brammerkrug.

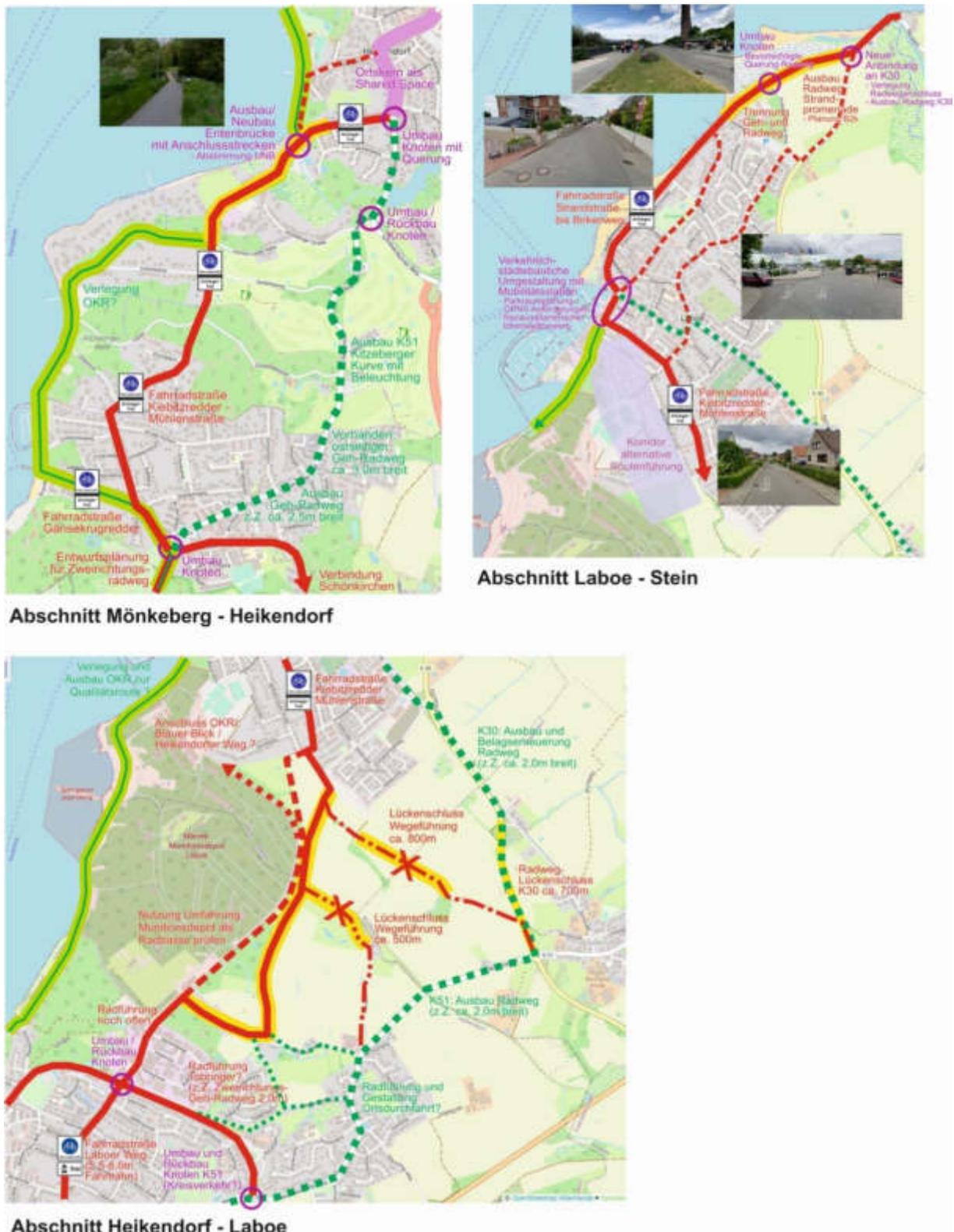
Vereinbarter Anschluss an Laboe ist nach den erfolgten Abstimmungen derzeit der Kibitzredder. Über Kibitzredder und Mühlenstraße könnte die Radführung wieder über eine Fahrradstraße erfolgen mit Anschluss an die Hafenstraße. Für den Bereich Hafenstraße / Hafenplatz wird eine verkehrlich-freiraumplanerische Neugestaltung mit stärkerer Verkehrsberuhigung und Einrichtung einer Mobilitätsstation vorgeschlagen. Die Strandstraße ist dann für den weiteren Verlauf der Radpremiumroute als Fahrradstraße vorgesehen, wobei in diesem Abschnitt auch der Ostseeküstenradweg verläuft. Hier könnten als Alltagsverkehr und Tourismusverkehre von einer hochwertigen Radführung profitieren.

Vom Ende der Strandstraße (Abzweig Professor-Munzer-Ring) wird ein Radweg zur K30 ausgebaut. Diese Maßnahme ist in das Projekt zur Aufwertung des Ostseeküstenradweges integriert. Die Weiterführung an der K30 nach Stein erfolgt dann aufgrund des abgestuften Nachfragepotentials mit einem reduzierten Ausbaustandard.

Abbildung 4: Planungsvorschlag für den Anschluss an die K30 in Laboe (Arbeitsstand 11/2023)



Abbildung 5: Planungsstand für den Abschnitt Mönkeberg – Laboe (12/2023)



4.2 Weitere Verbindungen im Stadt-Umland-Raum

Der Stadt-Umland-Raum im Bereich Schönkirchen und Schwentimental wurde bisher in der Radverkehrsplanung nicht systematisch bearbeitet, obwohl hier ein signifikantes Nachfragepotenzial für den Radverkehr besteht. Mit den Radverkehrskonzepten des Kreises Plön, des Amtes Schrevenborn und der Stadt Schwentimental sind hier in den letzten Jahren planerische Grundlagen für eine Aufwertung der Radverkehrsqualität entstanden. Diese wurde im Rahmen des Sofortprojektes abgeglichen sowie weiter konkretisiert und mit Prioritätensvorschlägen hinterlegt.

Für die Schönkirchen stehen die Planungen für eine bessere Anbindung nach Kiel City und zur Schwentinemündung mit der Fachhochschule im Vordergrund. Die Schönkirchener Straße (L50) ist zwar im Netzzusammenhang als Hauptroute zu betrachten, kann aber nicht in einer hohen Qualität für den Radverkehr ausgebaut werden. Daher wird als hochwertige Radverbindung die Führung über Kätnersredder mit Anschluss an die bestehende Fahrradstraße Scharweg klar favorisiert. Über den Scharweg würde dann der Anschluss an die Radpremiumroute Richtung Kiel City und Richtung Laboe erfolgen. Als schlüssige Fortsetzung der Fahrradstraße Scharweg wird auch für den Kätnersredder die Prüfung einer Fahrradstraße empfohlen. Die parallele Führung des ÖPNV-Busverkehrs wird nicht als genereller Ausschluss für eine Fahrradstraße eingeschätzt, bedarf aber einer fundierten Abwägung im Rahmen der Prüfung. Alternativ wären auch andere Maßnahmen für eine attraktivere Radführung denkbar, insbesondere müsste das Straßenrandparken neu geordnet werden. Im Anschluss an den Kätnersredder wird auch für die Straße Augustental eine stärkere Verkehrsberuhigung insbesondere im Vorbereich der Schule sowie eine fahrradfreundliche Umgestaltung des Knoten L50 / Augustental vorgeschlagen.

Für die Stadt Schwentimental stehen für den Radverkehr ebenfalls die Verbindungen nach Kiel City und zur Schwentinemündung sowie zusätzlich nach Elmschenhagen im Vordergrund der Planungen. Für Verbindung zur Schwentinemündung mit Anschluss an die Radpremiumroute ist die Führung über Wehdenweg / L52 prädestiniert. Dazu müsste auf Kieler Seite der Wehdenweg für den Radverkehr aufgewertet werden (derzeit Fahrbahnführung mit teilweise Schutzstreifen) und eine sichere Radverkehrsführung südlich des Bahnüberganges bis zum Knoten Dorfstraße in Schwentimental hergestellt werden. Hier ist sowohl die Anlage eines Radfahrstreifens als auch ein eigenständiger Radweg denkbar. Dazu ist aber eine gesicherte Überquerung der L52 und ein Anschluss an die Dorfstraße herzustellen. Für die Dorfstraße wird die Widmung als Fahrradstraße diskutiert, die Priorität ist aber hier abgestuft.

Eine weitere wichtige Radverbindung verläuft über die K48 / Klingenbergstraße und die K23 zum Ost-ring und weiter zur Werfstraße. Hier geht es vor allem um eine transparente und möglichst kontinuierliche Führungsform für den Radverkehr mit entsprechend flankierenden Maßnahmen. Eine dahingehende Planung gemeinsam mit der Landeshauptstadt Kiel ist auch im Radverkehrskonzept des Kreises Plön verankert. Eine wichtige Einzelmaßnahme ist dabei eine Umgestaltung des Knotens K48 / L52 und eine Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im weiteren Verlauf der Klingenbergstraße.

In der Ortslage Klausdorf wird die Radführung wegen der fehlenden Flächenreserven für regelkonforme Radverkehrsanlagen (Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Radfahrstreifen) vorwiegend auf der Fahrbahn stattfinden. Wegen der für den Radverkehr ungünstigen Rahmenbedingungen in der Ortsdurchfahrt Dorfstraße / K48 (relativ hohe Kfz-Belegung, klassifizierte Straße, Busverkehr etc.) wird die Ertüchtigung einer alternativen Radhauptroute durch Klausdorf vorgeschlagen. Am besten geeignet für eine solche ausreichend attraktive Routenführung ist vor allem der Straßenzug Südring – Ruschsehn. Hier sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden, die verkehrlich grundsätzlich geeignet ist. Über den südlichen Abschnitt der Dorfstraße erfolgt dann über den vorhandenen, ggf. ausbauenden und zu sanierende, Zweirichtungs-Geh- und Radweg der Anschluss an die L52 mit Weiterführung zur Preetzer Chaussee.

Der Umbau der Preetzer Chaussee als Radhauptroute ggf. auch im Standard einer Radvorrangroute wird als Schlüsselprojekt zur Radverkehrsförderung in der Stadt Schwentimental gesehen. Auf kurzen

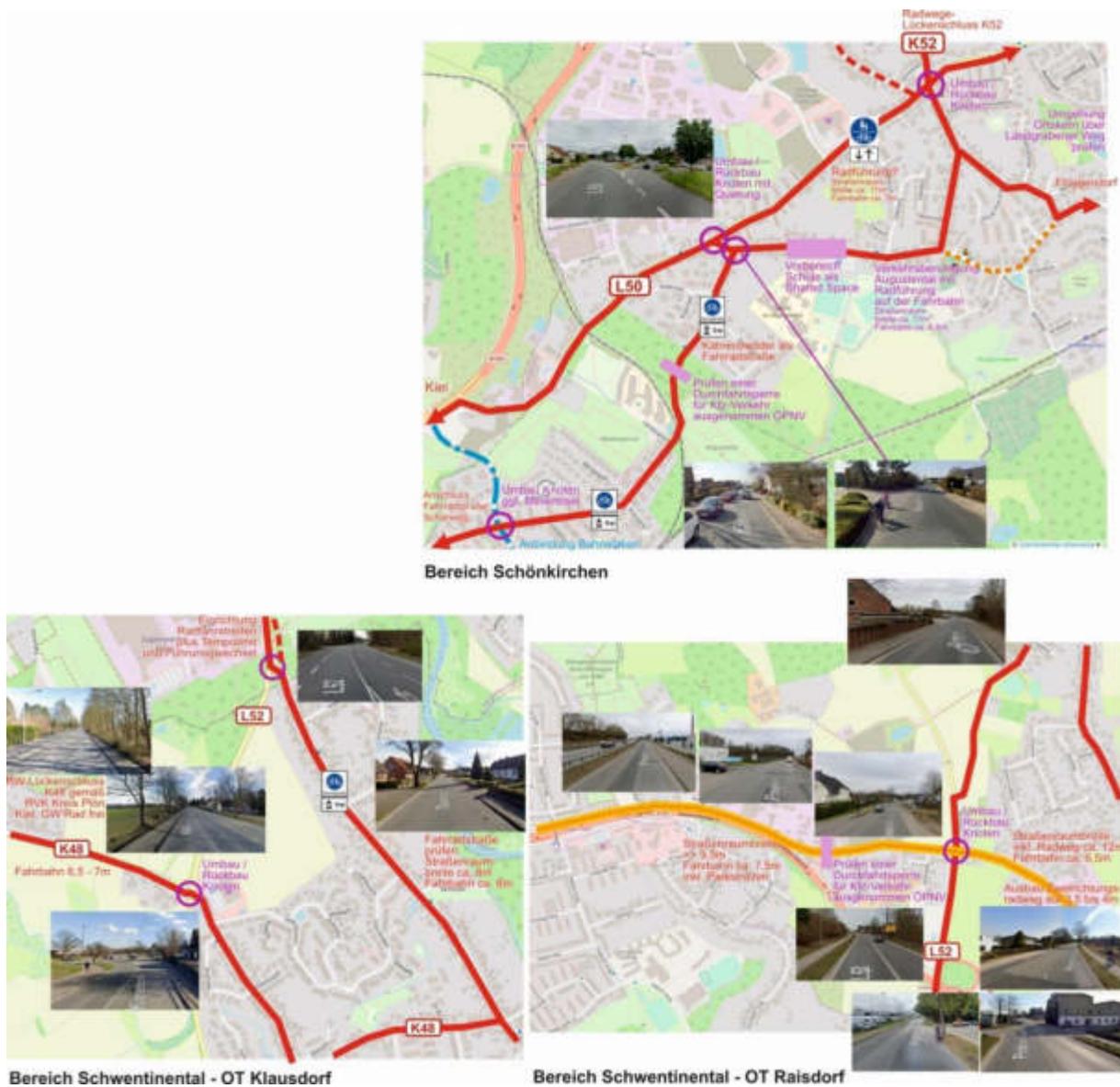
Abschnitten ist zwar schon eine annehmbare Radverkehrsqualität vorhanden, es bedarf aber eines durchgehenden Ausbaus eines Zweirichtungsradweges zwischen Elmschenhagen und dem östlichen Anschluss an die B76 (Klausdorfer Straße). Die entsprechende Entwurfsplanung sollte mit hoher Priorität vorangebracht werden. In diesem Zusammenhang werden folgende Prüfungen empfohlen:

- Einrichtung einer Durchfahrtssperre in Höhe Friedrich-Wienroth-Weg
- Neuordnung des Straßenrandparkens,
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00m bis 6,50m.

Als weitere Hauptroute zwischen den Ortsteilen Klausdorf und Raisdorf sollte die Verbindung Ritzebecker Weg – Oppendorfer Weg für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Diese Strecken ist aufgrund der geringen Kfz-Belegung und des bereits bestehenden Kfz-Durchfahrtsverbotes östlich des Wasserwerksweges besonderes für eine attraktive Radführung geeignet. In Raisdorf erfolgt die favorisierte Weiterführung über Ahornalle und Hermann-Löns-Straße zum Ortsteilzentrum mit Anschluss an die Fuß- und Radwegbrücke über die B76.

Für den Ausbau einer Radpremiumroute sollten vorerst die Alternativführungen zur Preetzer Chaussee direkt über die B76 und vor allem entlang der südlich verlaufenden Bahntrasse im räumlichen Prüfraster bleiben. Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Teilausbau der Bahnstrecke wäre hier eine Baustraße erforderlich, die anschließend zu einer Radroute umgebaut werden könnte, die vor allem für das südliche Raisdorfer Siedlungsgebiet, das Gewerbegebiet mit Ostseepark und das südliche Elmschenhagen einen hohen Nutzen hätte. Gemeinsam mit der NAH.SH sind entsprechende Planungen und die mögliche Zeitschiene für eine Umsetzung zu prüfen.

Abbildung 6: Planungsstand für den Stadt-Umland-Raum im Bereich Schönkirchen / Schwentental



5 Einbindung in das Ostuferverkehrskonzept und Ausblick

Das Sofortprojekt wurde in enger Verzahnung mit dem Handlungskonzept des Ostuferverkehrskonzeptes bearbeitet und kontinuierlich abgeglichen. Als ein wichtiges Ergebnis dieses Abgleiches wurden, neben den bereits gesetzten Radpremiumrouten / Velorouten, der Ausbau des Radverkehrs im Stadt-Umland-Raum und die Einrichtung von Fahrradstraßen als Handlungsschwerpunkte und Maßnahmensteckbriefe in das OVK aufgenommen.

Das Sofortprojekt hat dazu beigetragen, bisherigen Vorstellungen der beteiligten Gebietskörperschaften und bestehende Planungsstände nochmals abzugleichen und zu aktualisieren. Darüber hinaus wurde durch die erfolgten Abstimmungsrunden noch einmal die Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit verfestigt und Erwartungen bezüglich einer zügigen Umsetzung erster Maßnahmen untermauert. Daher sollten kurzfristig folgende weitere Schritte angegangen werden:

- Vertiefung der Planungen (Entwurfsplanung) für die bereits final abgestimmten Streckenabschnitte der beiden Radpremiumrouten insbesondere Preetzer Chaussee und Verbindung Mönkeberg – Heikendorf.
- Abschließende Routenauswahl für die Verbindung Heikendorf – Laboe mit weiteren Abstimmungen u.a. auch mit dem Munitionsdepot.
- Konkretisierung der Planungen und Auswahl einer Vorzugstrasse für den Streckenabschnitt Schwentine-Übergang (einschließlich neuer Schwentinequerung) – Fachhochschule – Langer Rehm.
- Weitere Konkretisierung der potenziellen Fahrradstraßen in Bezug auf eine Umsetzungsplanung, Kostenberechnung, Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, Beantragung bei der Verkehrsbehörde und Prüfung von Fördermöglichkeiten,
- Aufbau eines übergeordneten Projektmanagements und Zuordnung von Aufgaben / Zuständigkeiten für eine integrierte Maßnahmenumsetzung und –abstimmung (beispielsweise durch die KielRegion GmbH) und Entwicklung eines gemeinsamen Finanzierungsmodells für die Radpremiumrouten / Velorouten.
- Durchführung interkommunaler Planungen für die Verbindungen K48/K23 und L52/Wehdenweg.

Sofortprojekt „LKW-Routing // SEVAS“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

Grundlagen für eine Digitalisierung der Lkw-Führung



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Dipl.-Ing. Sebastian Schröder-Dickreuter
M. Sc. Christina von Bergner
Am Wall 142
28195 Bremen

Tel.: 0421/649153-45
Fax.: 0421/56647419
schroeder-dickreuter@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

1 Hintergrund und Zielsetzung

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der effizienten Steuerung des Wirtschafts- bzw. Schwerlastverkehrs auf den bestehenden Verkehrsachsen mithilfe digitaler Werkzeuge. Das kurzfristige Ziel des Sofortprojektes „LKW-Routing // SEVAS“ ist es, in Zusammenarbeit mit dem Projekt SEVAS¹, eine Pilotphase in der Landeshauptstadt Kiel mittels einer beschränkten Demoversion durchzuführen. Das Projekt SEVAS greift den Ansatz einer effizienten und stadtverträglichen Lkw-Navigation auf. Ziel ist es, durch die Digitalisierung Lkw-relevanter Daten (z.B. nicht durchfahrbare Tunnel aufgrund zu geringer Durchfahrtshöhe, zu enge Straßenverläufe/Kurvenradien) eine optimale Routenwahl in die Lkw-Navigationsgeräte zu überführen.

Langfristig wird das Ziel angestrebt, SEVAS auf landesweiter Ebene in Schleswig-Holstein zu implementieren, um eine großräumig effiziente Steuerung des Lkw-Verkehrs in Schleswig-Holstein zu erreichen. Die Durchführung des Piloten im Rahmen des Sofortprojektes des Ostuferverkehrs konzeptes dient u.a. als Erprobung und Vorbereitung für eine landesweite Implementation von SEVAS und soll in Hinblick auf die Machbarkeit einer landesweiten Umsetzung evaluiert werden. Hierdurch können potenzielle Hürden - z.B. technischer oder organisatorischer Natur – frühzeitig im Erprobungsprozess identifiziert und entsprechende Lösungsalternativen formuliert werden.

In Vorbereitung der Pilotphase haben mehrere Abstimmungstermine zwischen den Projektbeteiligten des SEVAS-Projektes, Vertreter:innen der Landeshauptstadt Kiel sowie der KielRegion stattgefunden:

- 11/2022: Vorbesprechung mit SEVAS-Verantwortlichen, Landeshauptstadt Kiel, KielRegion und Planersocietät
- 02/2023: Sitzung AG SEVAS (Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, WFA Kreis Plön, KielRegion, Landeshauptstadt Kiel, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, IHK zu Kiel, SEVAS-Verantwortliche, Planersocietät)
- 08/2023: Interne Schulung zum Programm mit KielRegion und Planersocietät
- 10/2023: Auftakt Pilotphase mit Landeshauptstadt Kiel, KielRegion und Planersocietät
- 02/2024: Zwischenfazit Landeshauptstadt Kiel und Planersocietät

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Pilotphase und benennt die Herausforderungen und Vorteile im Umgang mit der Software. Zudem werden Empfehlungen für das weitere Vorgehen sowie ein mittel- bis langfristiger Ausblick formuliert.

¹ Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr

2 Ausgangslage und Motivation

Deutschland ist Transitland Nr. 1 für Waren und Güter und zählt zu den wichtigsten und größten Logistikstandorten Europas. Als Knotenpunkt transeuropäischer Verkehrs-bewegungen liegen die prognostizierten Steigerungszahlen im Transportaufkommen des Warenverkehrs zwischen 2005 bis 2025 im hohen zweistelligen Bereich. Auch in Schleswig-Holstein und der KielRegion nimmt der Schwerverkehr auf verschiedenen Hauptverkehrs-achsen stetig zu und stellt somit höchste Ansprüche an die bauliche Infrastruktur und das Verkehrsmanagement. Der Schwerlastverkehr ist die maßgebliche Bemessungsgröße für die Dimensionierung und Lebensdauer von Verkehrswegen einschließlich ihrer Ingenieurbauwerke. Die Auswirkungen der zunehmenden Schwerlastverkehre auf das Anlagevermögen der Straßenbaulastträger wird durch den enormen Sanierungsbedarf der deutschen Fernstraßenbrücken in den kommenden Jahren verdeutlicht.

Im Rahmen des Masterplan Mobilität der KielRegion wurde die Maßnahme C.2.6 „Umsetzung eines Lkw-Führungsnetzes in Kiel und Umland“ formuliert (siehe Abbildung 1) und über den Green City Plan für die Landeshauptstadt Kiel zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität weiter konkretisiert (siehe Abbildung 3). Mit dem Lkw-Verteilungsnetz für die Stadt Kiel liegt mit Januar 2023 ein analoges Lkw-Führungsnetz vor (siehe Abbildung 3). Ziel der Maßnahme ist eine sichere und verträgliche Abwicklung der Lkw-Verkehre bei gleichzeitiger Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit aller Gewerbestandorte in der KielRegion. Das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel hat daraufhin ein Lkw-Führungsnetz, bestehend aus einem Lkw-Bündelungs- und -Verteilungsnetz sowie einer Innenstadterschließung, erstellt. Bisher umfasst dieses einerseits jedoch nur das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel. Andererseits ist das Netz noch nicht in die Wertschöpfungskette sowie in Informationssysteme des Schwerlastverkehrs in der Region eingebunden.

Aus städtebaulicher sowie verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischer Sicht ist es dringend geboten, die Routenwahl der Schwerlastverkehre durch die Bereitstellung aktueller Daten umfassend zu unterstützen. Dies ist nicht nur in Hinblick auf eine verträgliche Abwicklung der Lkw-Verkehre, sondern auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und Lärmemissionen relevant. Aktuelle Lkw-Navigationsgeräte sind für die Routenwahl aufgrund fehlender spezifischer kommunaler Vorgaben nur eingeschränkt verwendbar. Daher ergeben sich verschiedene Motivationen zur Umsetzung des Sofortprojekts mit Hilfe von SEVAS:

Motivation 1 (Physisch festgefahrene und falsch fahrende Lkw aufgrund ungenauer Informationen): Es kommt immer wieder zu Unfällen von Lkw, bspw. aufgrund von Kollisionen mit zu niedrigen Brücken oder durch die Nutzung von Strecken mit zu engen Kurvenradien (z.B. in Lübeck im Juli 2022 durch die Kollision eines Sattelzugs mit dem Lübecker Burgtor²). Zudem beeinträchtigen Wendemanöver von Falschabbiegern die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss enorm.

² <https://www.ln-online.de/lokales/luebeck/kein-vor-und-zurueck-40-tonner-steckte-im-luebecker-burgtor-fest-THSTAOT7BNOJPKDHF7TRKN4Q.html>

Motivation 2 (Zustand der Brückeninfrastruktur): Die meisten Brücken in Schleswig-Holstein sind in keinem guten Zustand. Etwa die Hälfte aller Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen fällt in die Kategorie befriedigend, 30% gelten als ausreichend (nach LBV.SH, 2019). Brückenschäden, die durch die steigende hohe Belastung aufgrund zunehmender Lkw-Verkehre verursacht werden, sind Gegenstand diverser Studien. Die Folgen sind aus städtebaulicher sowie aus verkehrs-, wirtschafts-, und umweltpolitischer Sicht verheerend. Aktuelle Praxis-Beispiele finden sich auch in Schleswig-Holstein an den Hauptverkehrsachsen (bspw. der Holtener- und Radarhochbrücke³). SEVAS kann im Sinne von Verkehrsmanagement dazu genutzt werden, die Belastung einzelner Strecken und Bauwerke gezielt zu reduzieren und stärkt dadurch etwa langfristige Sanierungspläne und Erhaltungsmanagement.

Motivation 3 (Beeinträchtigung durch Schwerlastverkehr): Die Lkw-Fahrer:innen nutzen nicht selten die kürzeste schnellste Route, auch wenn sich diese nicht mit den lokalen umwelt- und sozialpolitischen Zielen sowie Ansprüchen an die Lebensqualität vor Ort verträgt. Durch SEVAS kann die Beeinträchtigung durch den Schwerlastverkehr reduziert werden, indem die Lkw-Fahrer:innen die für den Schwerlastverkehr vorgesehenen Vorrangrouten nutzen.

Motivation 4 (Entwicklung im Straßengüterverkehr): Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr steigt weiterhin an. Die Prognose aus dem Jahr 2010 für das Jahr 2030 von 3,64 Milliarden Tonnen wurde bereits überschritten, da 2021 die Höhe des Transportaufkommens im Straßenverkehr in Deutschland bei knapp 3,69 Milliarden Tonnen lag. Gleichzeitig belastet der Schwerverkehr den Zustand der Straßeninfrastruktur enorm.

³ <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Holtener-Hochbruecke-in-Kiel-Fahrzeuge-bis-zwoelf-Tonnen-erlaubt,hochbruecke514.html>

Abbildung 1: Steckbrief Maßnahmen C.2.6 Masterplan Mobilität

C.2.6 Umsetzung eines Lkw-Führungsnetzes in Kiel und Umland
ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr

Priorisierung

Zeitraumen

Zusammenfassung
 Um Lkw-Verkehre sicher und verträglich abzuwickeln, gleichzeitig die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte leistungsfähig zu gewährleisten wird ein Lkw-Führungsnetz in Kiel und Umland etabliert.

Bausteine

- Modellbasierte Ermittlung von Quell- und Zielverkehren im Wirtschaftsverkehr und Ermittlung geeigneter Straßenräume für ein Führungsnetz
- Abstimmung des Routenkonzepts mit Gewerbetreibenden und Distributoren
- Beschilderung und Kommunikation über Karten- und Navigationsdienste
- Ertüchtigung der Korridore für die besonderen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit
- Ggf. punktuelle Verkehrsbeschränkungen auf parallelen Achsen unter Sicherung der Erreichbarkeit
- Ggf. dynamische Steuerung der Lkw-Verkehre im Rahmen eines reg. Verkehrsmanagementsystems

Beschreibung

Ein starker Wirtschaftsraum ist stets auch durch starke Wirtschaftsverkehre mit Fahrzeugen verschiedener Größenklassen geprägt. Durch die Wertschöpfungsprozesse werden Arbeitsplätze und Standortfaktoren gesichert, aber auch Verkehre induziert, die im Sinne einer effizienten Verkehrsabwicklung ihre Ziele schnell erreichen können sollten. Demgegenüber stehen die Anforderungen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Schadstoffreduktion. Insbesondere der Schwerverkehr stellt im Zusammenspiel mit Rad- und Fußverkehr ein Problem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und im Kontext eng bebauter Straßen und Räume eine Lärm- und Emissionsquelle dar. Ziel eines Lkw-Führungsnetzes muss es sein, die Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr zu sichern, aber die Gefahrenquellen und Belastungen durch eine intelligente Führung zu minimieren. Durch eine Bündelung von Lkw-Verkehren auf geeigneten Korridoren, können sensiblere Bereiche entlastet werden. Die Routen des Lkw-Führungsnetzes werden verkehrssicherheitstechnisch ertüchtigt und gewährleisten eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung. Das Konzept ist mit den Unternehmen und Gewerbetreibenden abzustimmen. Das Führungsnetz sollte durch Beschilderung und ggf. Verkehrsbeschränkungen auf der einen und durch Zusammenarbeit mit Navigations- und Kartendiensten auf der anderen Seite verständlich und klar kommuniziert werden.

Wirkungen und Effekte

- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Verkehrssicherheit
- Effizienz durch optimierte Auslastung
- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure

CO₂-Einsparpotenzial

Schnittstellen und Bezugspunkte
 C.2.1 Regionales Verkehrsmanagementsystem

Kosten

Pro Jahr

Fördermöglichkeiten

Akteure [LH Kiel](#), Wirtschaftsförderungen, IHK zu Kiel, Unternehmen und Betriebe

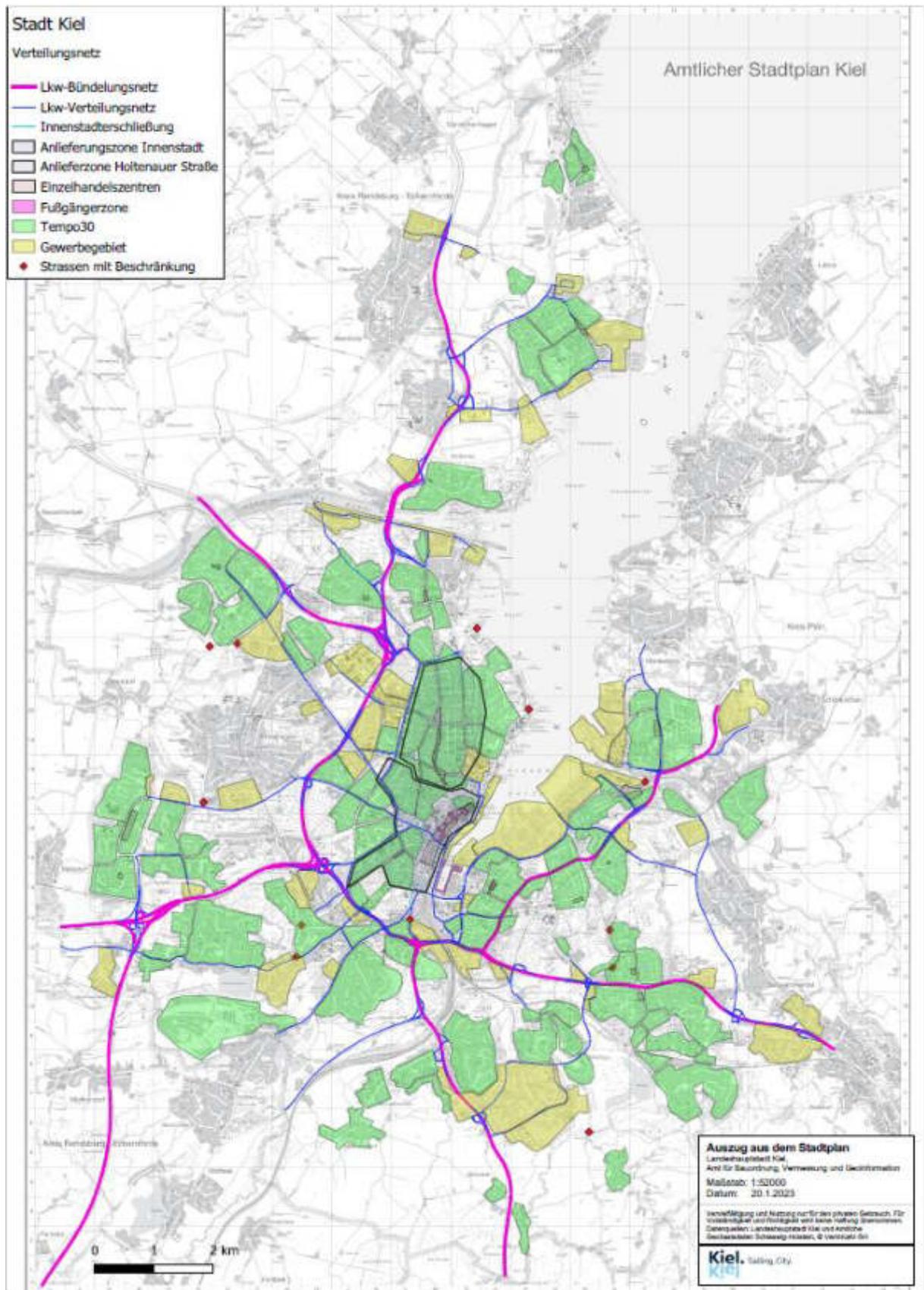
Planersocietät | GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP | urbanus

Abbildung 2: Steckbrief Maßnahmen C.2.6 Masterplan Mobilität

Themenfeld	Projekt-Nennung: La 7 Startungsdatum: 30.07.2018	Skizze für ein LWK-Führungsnetz Kiel
	Aufgaben: - 1. Verkehrsmanagement - 1.1 Mobilisierungsmaßnahmen - 1.2 Verkehrsmanagement	
Projektbeschreibung	Titel des Projekts: Digitalisierung des LWK-Führungsnetzes	Kurzbeschreibung: Zur Erreichung einer effizienten und widerstandsfähigen LKW-Logistik werden die geeigneten Routen sowie die Funktionen als zentrale Verkehrs- und Logistikdienstleistungen und andere Funktionen zur Verfügung gestellt. Kurze Fahrt über, Beförderungskosten und geringe Stand- bzw. Wartezeiten sind für das Transportgewerbe und auch andere Wirtschaftszweige ein das Handeln eine wichtige Anforderung an die Verkehrsplanung und eine wichtige Grundlage wirtschaftlicher Effizienz. Störungen, Verzögerungen und Risiko sind deshalb möglichst gering zu halten. Insbesondere wenn diese sich weitgehend in die Verkehrsplanung einfließen können. Auf der anderen Seite wird die Datenqualität des Datenraums insbesondere für den Schwermotor zugunsten einer verlässlichen Planung (z. B. Lärmschutz) zunehmend eingeschränkt. Für die Verkehrsplanung stellen vor allem LKW-Verkehr eine Belastung dar, die die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt. Daher besteht aus ökonomischer und sozialer Sicht der Hochleistungs-LKW-Verkehr auf bestimmten oder weniger sensiblen Straßen zu vermeiden oder zu verlagern. Die Schwermotorer reduzieren zum Beispiel die Verkehrsdichte auf bestimmten Straßen, legt die Belastung der Verkehrs auch in den Bereichen des Schwermotors. Gleichzeitig kann der Transportgewerbe in einem Vorwärtsschritt ein wichtiges Verkehrsmanagement geschaffen werden. Mobile LKW-Routingregelungen sind für die Routenplanung und für die Schwere spezifisch konstruierte Routen nur eingeschränkt einsetzbar. Daher ist die Vorgabe eines kommunalen LKW-Routingnetzes auch eine wichtige Voraussetzung zu den Mobilisierungsmaßnahmen. Ein Führungsnetz für LKW und ggf. auch andere Wirtschaftszweige bringt Vorteile für die Logistikunternehmen bzw. das Transportgewerbe und ermöglicht gleichzeitig eine nachhaltige Betriebsführung. Die Leitfähigkeit für LKW verlagert sich von der Funktion einer LKW-Führungsnetzes, das durchgängig und beharrlich durchgängig ist, nicht durch zeitliche Beschränkungen (z. B. Lärmschutz) sondern durch die Erreichung der Verkehrsplanung. Die Daten Navigationsdaten und andere Datenbanken sind zur Verfügung gestellt werden und durch den Transportunternehmen bereitgestellt werden. Das Mobilitätsmanagement "trägt die Verantwortung" zur effizienten und widerstandsfähigen LKW-Logistik in der Metropolregion Rhein-Ruhr und NRW kann auf die Leitfähigkeit für LKW ausgerichtet und perspektivisch auch in die gesamte Region übertragen werden. Über die Mobilitätsmanagement wurde auch ein System zur App-basierten Erhebung der Verkehrsdaten entwickelt, das durch die Leitfähigkeit für LKW und die Kollagen für die Digitalisierung genutzt werden kann.
	Konzeptionelle Grundlagen: VSP Kiel 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Moderner Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> NIS 2016 <input type="checkbox"/> Lärmschutzplanung <input type="checkbox"/> Sonstige:	Zielsetzung: Bewusstseinsbildung durch eine verlässliche Verkehrsplanung Erreichen der Wirtschaftlichkeit, Reduktion sozialer Konfliktsituationen und Lärm, Leistungssteigerung Wirtschaft, Effizienz in der Betriebsführung
	Erfolgs- oder gesteuerte Umsetzungsstrategie: 1. Umsetzungsstrategie: Einbindung: 2. Umsetzungsstrategie: Einbindung: 3. Umsetzungsstrategie: Einbindung: Weitere Umsetzungsstrategie: Personalien kann die Software in geeigneter Form in geeigneter Form eingesetzt werden.	1. Umsetzungsstrategie: Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein Das Mobilitätsmanagement könnte perspektivisch auf ein ganz Bundesweit Schleswig-Holstein ausgerichtet werden. Um ein einheitliches Vorgehen sicherzustellen, wird die Projekt der Informationswissenschaften des Landes Schleswig-Holstein angestrebt. 2. Umsetzungsstrategie: Einbindung: Gewerkschaftliche Digitalisierung des LWK-Führungsnetzes der Landesbehörde Kiel Das zentrale Leitfähigkeit für LKW-Führungsnetzes für die Landesbehörde Kiel wird über die Software des Mobilitätsmanagement "trägt die Verantwortung" abgeleitet. Die Gewerkschaften sollen werden in der Lage über den "Mobilitätsmanagement" effizienter zu agieren. Über diese Schnittstelle können die Daten von Navigationsdaten und andere Datenbanken für die Routing genutzt werden. 3. Umsetzungsstrategie: Einbindung: Erreichung des LWK-Führungsnetzes auf die gesamte Region Die Software von Mobilitätsmanagement "trägt die Verantwortung" kann durch die Arbeit, Daten und Datenbanken genutzt werden. Durch das Regionale Mobilitätsmanagement wird das Projekt in der Region umgesetzt. Die Nutzung der regionalen Mobilitätsmanagement und ein System zur digitalen Datenverarbeitung zur Verfügung gestellt. Um die regionalen Mobilitätsmanagement wird die Schnittstelle zum "Mobilitätsmanagement" angestrebt. Weitere Umsetzungsstrategie: Personalien kann die Software in geeigneter Form in geeigneter Form eingesetzt werden.

Umsetzungszustand	Stand des Projekts: Info <input type="checkbox"/> Reaktiv <input checked="" type="checkbox"/> Laufend <input type="checkbox"/> Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	
	Laufzeit: Über den Projekt: Einbindung: 2018 Gewerkschaftliche Digitalisierung des LWK-Führungsnetzes Kiel Dauer: Einbindung: fortlaufend Laufende Pflege der Daten durch die jeweiligen Sachverständigen	
	Federführung/Initiator: Initiator/Abteilung: (Teilweise) NIK Kiel, Regionale Mobilitätsmanagement Kollagen (Dreh)	Weitere Zuständigkeit: z.B. Regionale Zuständigkeit: Einbindung: LKW (Hilfsarbeiter Teilzeit): Eigenes Unternehmen und Abstimmung bei kurzfristigen Mobilien NRW: Hamburg: Einbindung: Kollagen: Sachverständigen Kollagen: Sachverständigen
	Sonstige Bemerkung: z.B. Interessensvertretungen zur Erreichung der Absichten: Einbindung: (Empty)	
Projektziele	Finanzierung: Abstimmung der Verantwortlichen: (z. B. 2018 (Dreh) an Personalbudget (Regional) Einbindung: Personalien Aufwand für die Informationsverarbeitung, technische Schnittstellenentwicklung und Pflege der Daten Die wirtschaftliche Datenbank wird über das Mobilitätsmanagement (La 7) sichergestellt	
	Inaktive Kosten: <input type="text"/> Aktivierende Kosten: <input type="text"/> Betriebskosten: <input type="text"/> Personalaufwand pro Jahr: 20.000 € Nutzung von Förderprogrammen: VHS, Digitalisierung kommunaler Verkehrsplanung Zweck für die LWK-Kiel nicht erforderlich, da das System auch weiterhin genutzt werden kann Höhe der Förderung: 50 - 75%	
	Politische Beschlusslage: Beschluss zum Masterplan Mobilität Kollagen (Druckerei 03112017) am 11.12.2017 in der Bundesversammlung	
Wirkungswirkung	Räumliche Wirkung: im Fokus <input type="checkbox"/> lokal <input type="checkbox"/> regional <input checked="" type="checkbox"/>	
	Erklärung zur Nicht-Eingangsplanung: Die Nicht-Eingangsplanung ergibt sich aus der Situation der anderen Städte, wobei ein Einverständnis in eine Qualifizierung nicht möglich. Die Projektbeschreibung ist jedoch in der Wirkung von Maßnahmen in ein Bild einfließen.	
Wirkungswirkung: kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/>		
Priorität: gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/>		

Abbildung 3: Lkw-Verteilnetz Landeshauptstadt Kiel



3 Mehrwert und (Zwischen-)Fazit

3.1 Mehrwert

Der Mehrwert, der sich durch die angestrebte Zielsetzung des SEVAS-Projekts für die sich beteiligenden Gemeinden im Rahmen eines Pilotprojektes für das Ostuferverkehrskonzept und für einen potenziell landesweiten Roll-Out ergibt, lässt sich auf unterschiedlichen Handlungsebenen feststellen:

Bessere Planung für die Straßen-/Infrastrukturhaltung

Die bewusste Steuerung der Lkw- bzw. der Schwerlastverkehre ermöglicht eine zielgerichtete und perspektivische Ausrichtung des Erhaltungsmanagements in der Infrastrukturplanung. Mit der konkreten Festlegung von Vorrangrouten können hieran entsprechende Erwartungshaltungen an die Infrastrukturabnutzung abgeschätzt und für zukünftige Haushaltsplanungen festgelegt werden. Gleichzeitig können hierdurch bspw. im Rahmen von baulichen Instandhaltungsmaßnahmen und/oder Ausbesserungen entsprechende Vorkehrungen für die Langlebigkeit der Straßeninfrastruktur bzw. der baulichen Elemente getroffen werden. Eine entsprechende Bündelung der Verkehre steht somit auch im Interesse des Baulastträgers.

Stadtverträgliche Lkw-Führung

Die perspektivische Zunahme der Lkw-Verkehre – u.a. auch durch gewerbliche Ansiedlungen z.B. in Schönkirchen und die Verlagerung des GEOMARs an das Ostufer – erfordert eine entsprechende Strategie der Kommunen und Gebietskörperschaften, wie mit diesen Verkehren umgegangen werden kann. Eine vollständige Substitution der Straßengüterverkehre bspw. durch die Schiene ist nicht möglich, sodass stadtverträgliche Lösungen für die Steuerung der Lkw-Verkehre fokussiert werden müssen. Anhand der digitalen Steuerung der Verkehre mittels Empfehlungsrouten und auf Basis verkehrsrechtlicher Anordnungen können potenzielle Ausweich-/Schleich-/Abkürzungsverkehre durch Wohngebiete oder Quartiere mit sensiblen Nutzungen verhindert werden. Die Routenführung wird für die Nutzenden vereinfacht und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden vermieden.

Klima- und gesundheitsrelevante Entlastung

Mit dem Positionspapier „Kiel – Klimaneutral bis 2035!“ werden von Seiten der Landeshauptstadt ehrgeizige Ziele und Schritte formuliert. Ebenso wird die Digitalisierung eines Lkw-Führungsnetzes bereits im Green City Plan für die Landeshauptstadt Kiel (Maßnahme I.a.-7) als wichtige Grundlage für eine Reduktion lokaler Schadstoffemissionen und Lärm benannt: „Für die Wohnbevölkerung stellen vor allem Lkw-Verkehre eine Belastung dar, die die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt. Daher besteht aus städtebaulicher und sozialer Sicht der Handlungsbedarf, Lkw-Verkehre auf anbaufreie oder weniger sensible Straßen zu konzentrieren oder zu verlagern.“

Digitalisierung der Kommune

Mit dem Dashboard für Echtzeitdaten ist die KielRegion bereits online einen relevanten Schritt in Richtung Digitalisierung und Nutzung von Daten gegangen. Mit der App-basierten Erhebung der Restriktionen für die Lkw-Verkehre kann ein weiterer Schritt in Richtung Digitalisierung im Verkehrsbereich gegangen werden, um u.a. bestehende analoge Beschilderungen auch in eine digitale Datenbank aufzunehmen (z.B. Schilderkataster). Hierdurch können sich weitere Möglichkeiten für die zukünftige Arbeit der Kommunen ergeben, indem die Daten bspw. auch für planungsrelevante Vorhaben (z.B. Neuansiedlungen von Unternehmen, Ausweisung von Gewerbegebieten) genutzt werden.

3.2 (Zwischen-)Fazit

Es wird an dieser Stelle bewusst von einem Zwischenfazit gesprochen, da dem Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel weiterhin die Demoversion zu Verfügung steht und Aktualisierungen vorgenommen werden können. Die Arbeiten des Tiefbauamtes bezogen sich auf die Einarbeitung von:

- Vorrangrouten des Lkw-Führungsnetzes der Landeshauptstadt Kiel sowie
- Durchfahrtrestriktionen

Die Reflexion der bisherigen Erfahrung mit dem Tool SEVAS und den damit zusammenhängenden Arbeitsschritten (z.B. Abstimmungen) lässt sich in folgende Aspekte unterteilen:

Handhabung und Umgang mit der Software

Der Umgang mit der Software erwies sich als sehr einfach und intuitiv. Sofern die jeweiligen Daten vorliegen, erfolgt das Einpflegen von Vorrangrouten und Restriktionen nach einer sehr kurzen Eingewöhnungszeit zügig und problemlos.

Da die Vollversion auch über eine mobile Anwendung verfügt, können entsprechende Verkehrsschilder vor Ort auch fotografisch inkl. Positionskoordinaten festgehalten werden, wodurch sich die Eingabe und Pflege des Systems weiter vereinfacht. Die Demoversion im Rahmen des Pilotvorhabens beschränkte sich auf die Eingabe am PC.

Herausforderungen im Rahmen des Pilotvorhabens

Eine wesentliche Herausforderung bestand u.a. in der Beschaffung der Daten bezüglich der tatsächlich straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen auf Kieler Stadtgebiet für Durch-/Einfahrtsbeschränken für den Lkw-Verkehr. Zwar lagen einzelne Hinweise vor, doch fehlte es an einem gesamthaften Überblick bestehender Restriktionen. Eine gute und reibungsarme Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Fachämtern und verantwortlichen Personen ist diesbezüglich besonders wichtig. In diesem Zusammenhang stellte sich zudem die Frage, inwiefern übergebene Datengrundlagen (z.B. Restriktionen aufgrund von Tonnage- oder Höhenbeschränkungen) bereits im öffentlichen Straßenraum angeordnet sind.

Grenzen

Da die eigene Zuständigkeit sich auf das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel beschränkt, werden hierdurch automatisch die Grenzen eines solchen Tools sichtbar. Somit ergibt sich teilweise nur ein Stückwerk und kein zusammenhängendes Netz bspw. für die Vorrangrouten (siehe Abbildung 4). Analog gilt dies nur für die Restriktionen; wenn diese nur für eine Kommune eingetragen werden, kann das entsprechende Navigationssystem die Beschränkungen in Nachbarkommunen bei der Routenwahl nicht berücksichtigen.

Aufgrund der Demoversion konnten bisher keine Erfahrungen für eine tatsächliche Umsetzung (Informationsweitergabe an die Navigationssysteme) gesammelt werden. Auf Basis der vorangegangenen Aspekte ist zudem der Aufwand der Daten- und Informationsbeschaffung für die Pflege des SEVAS-Systems im aktuellen Tagesgeschäft eine weitere Herausforderung.

Abbildung 4: Screenshot Vorrangrouten auf Kieler Stadtgebiet



4 Ausblick und weiteres Vorgehen

Auf Grundlage der identifizierten Mehrwerte und des Zwischenfazits kann grundsätzlich festgehalten werden, dass die Handhabung des Tools gut und zügig funktioniert und, dass die zu erwartenden Benefits durch eine entsprechende Anwendung klar benannt werden können. Gleichzeitig wird deutlich, dass der beschränkte Einsatz auf nur eine Stadt oder Kommune als nicht sinnvoll erachtet wird, da sich hierdurch der Mehrwert nicht entfalten kann. Erst eine regionale oder landesweite Einsatzebene erfüllt den entsprechenden Zweck und kann kurz- bis mittelfristig Effekte im straßengebundenen Güterverkehr anstoßen. Daher ist die Frage der Finanzierung ebenfalls abhängig vom Grad der Verbreitung und Nutzung des Tools. Bei einer sukzessiven Ausweitung auf Kreisebene bedarf es in diesem Stadium der Finanzierung durch den Kreis. Langfristig wird die Hauptlast der Finanzierung für eine bundeslandweite Verwendung des Tools beim Land Schleswig-Holstein gesehen.

Um weitere Kommunen, Ämter sowie Kreise für die Umsetzung (ggf. ebenfalls vorerst im Rahmen eines Pilotversuches) zu begeistern, bedarf es der weiteren Kommunikation und direkten Ansprache, um den Mehrwert einer solchen Anwendung zu verdeutlichen. Die Landeshauptstadt Kiel hat sich diesbezüglich für einen Austausch mit interessierten Kommunen bereit erklärt und kann ggf. durch die KielRegion unterstützt werden.

Ein weiterer Schritt zur Implementierung und weitergehenden Evaluation zur Wirksamkeit des Instrumentes ist die weitere Kooperation mit SEVAS sowie verantwortlichen Akteuren aus dem Bereich der Logistik am Ostufer. Ziel dieser Kooperation ist es, die Pilotphase auf die Logistikunternehmen zu erweitern und zu überprüfen ob bzw. inwieweit die von der Stadt Kiel eingetragenen Restriktionen bei den Navigationssystemen der Nutzer:innen eingespielt werden. Hierfür bedarf es einer weiteren Abstimmungsrunde zwischen dem Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel, der KielRegion sowie SEVAS, um die Umsetzbarkeit und technischen Voraussetzungen zu klären. Im Anschluss daran kann die Kontaktaufnahme mit Akteuren vom Ostufer aufgenommen werden (bspw. Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, die bereits Kenntnis von dem Tool haben).

Mittel- bis langfristig wird ein Roll-Out auf das Land Schleswig-Holstein empfohlen. Vertreter:innen des Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus nahmen bereits teil an vergangenen Sitzungen, ein gewisser Wissensstand ist somit auf Landesebene bereits vorhanden. Der Kontakt sollte aufrechterhalten werden und spätestens nach der erfolgreichen Einbindung weiterer Gemeinden oder Kreisebenen in das SEAVAS-System vertieft werden.

Voraussetzung für eine erfolgsversprechende Integration des Untersuchungsraumes des Ostuferverskehrskonzeptes in das SEVAS-System sind personelle Ressourcen, die sich um die Einarbeitung und Datenpflege kümmern. Da der Einarbeitungsaufwand selbst vergleichsweise überschaubar ist, sollte hierbei der Fokus auf der Schnittstelle zwischen der Datenpflege und der offiziellen verkehrsrechtlichen Anordnungen liegen. D.h. es gibt eine verantwortliche Person, die stets die Aktualität der Datenlage überprüft und neue Anordnungen der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde weiterleitet.

Im Zusammenhang mit dem Handlungskonzept des Ostuferverskehrskonzeptes zeigt die Maßnahme F1 „Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs“ im Handlungsfeld F Wirtschaftsverkehr konkrete Handlungsschritte sowie Möglichkeiten und Anforderungen für verkehrslenkende Maßnahmen auf.

Sofortprojekt „Arbeitsgruppe Schwentinemündung“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

Aufbau einer Arbeitsgruppe für die gemeinsamen Etablierung von Mobilitätsangeboten



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Dipl.-Ing. Sebastian Schröder-Dickreuter
M. Sc. Christina von Bergner
Am Wall 142
28195 Bremen

Tel.: 0421/649153-45
Fax.: 0421/56647419
schroeder-dickreuter@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

1 Hintergrund und Zielsetzung

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Mobilität und der Anforderungen der Anrainer:innen rund um die Schwentinemündung.

Wesentliches Ziel ist die Initiierung des gemeinsamen Austausches der verschiedenen Akteure an der Schwentinemündung. Zukünftige Mobilitätslösungen sollen miteinander entwickelt und angestoßen werden, aus diesem Grund wird auch ein Austausch mit Vertreter:innen aus Verwaltung und Politik angestrebt. Zudem wird das Ziel eines dauerhaften und regelmäßigen Informationsflusses und -austausches verfolgt. Planungen und Konzeptionen von städtischer Seite (z.B. Stadtbahn, Premiumradrouten) und die individuellen Entwicklungsvorhaben der jeweiligen ansässigen Akteure geben eine Planungsrahmen vor, welcher für neue Vorhaben relevant und dessen Kenntnisstand für alle Anrainer:innen von Bedeutung ist. Lokal spielt zudem die Grenzstraße eine besondere Rolle, da deren zukünftige Entwicklung durch die Stadtbahnplanungen sowie Überlegungen des Ostuferhafens tangiert werden. Zugleich ist die Grenzstraße eine wichtige Querungsachse für den Fuß- und Radverkehr zwischen Fähranleger Dietrichsdorfer Brücke und der FH bzw. Neumühlen-Dietrichsdorf.

Vor diesen Hintergründen wurden drei wesentliche Zielsetzungen identifiziert:

- die Institutionalisierung der Sofortprojekt-Arbeitsgruppe zu einer „Schwentine AG“ unter Federführung eines Mitglieds (z.B. FH und ggf. anschließender Rotation der Federführung) mit Erweiterung der Akteure durch die politische Ebene von Seiten der Ortsbeiräte
- Entwicklung eines Newsletter-Formats als regelmäßiges Informations- und Kommunikationsmedium zur Informationsvermittlung und Vor- oder Nachbereitung der AG-Sitzungen
- Konzeption neuer Straßenquerschnitte der Grenzstraße zur kurzfristigen Verbesserung der Situation (v.a. Verkehrssicherheit) für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit des Fähranlegers

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand des Sofortprojektes und Handlungsschritte für das weitere Vorgehen.

2 Ausgangslage

Die Ausgangslage der Schwentinemündung ist geprägt durch die Prüfung alternativer Querungsmöglichkeiten und -varianten (z.B. Verkehrsversuch Alte Schwentinebrücken¹, Machbarkeitsuntersuchung Fuß- und Radwegequerung der Schwentine²). Der Fokus lag dabei stets auf dem Zusammenwachsen der angrenzenden Stadtteile und damit in Verbindung stehend eine attraktive Schwentinequerung zu Fuß und mit dem Fahrrad. Mit der Stadtbahnplanung und der Anbindung der Fachhochschule haben aktuell weitere Herausforderungen und konkrete Planungen Einfluss auf die Schwentinemündung und ihre Anrainer:innen.

Der weitere/regionale Betrachtungsraum spielt eine wichtige Rolle für die Schwentinemündung. Durch die Clusterung mehrerer Akteure und Institutionen aus unterschiedlichen Branchen ist die gute Erreichbarkeit (mit allen Verkehrsmitteln) aus der Region ein relevanter Attraktivitätsfaktor. Zwar bestehen bereits auch attraktive alternativen zum privaten Pkw bspw. mit der Buslinie 60S (Hauptbahnhof Kiel – Fachhochschule) oder dem aktuellen Ausbau der Veloroute 1. Langfristig wird das Angebot durch die Stadtbahnplanung weiter optimiert, dennoch finden kurz- bis mittelfristig auch weitere Aktivitäten rund um die Schwentinemündung statt, die Auswirkungen auf die Mobilitätsansprüche und -angebote haben und zeigen, welche Relevanz der Standort Schwentinemündung in Kiel hat (z.B. Struktur- und Entwicklungsplanung Fachhochschule Kiel, Umzug GEOMAR an die Schwentine, Maßnahmen aus dem Städtebauförderungsprogramm Sozialer Zusammenhalt).

Auf Grundlage des ersten Treffens mit der Arbeitsgruppe zum Sofortprojekt wurde der Kommunikations- und Austauschbedarf zwischen den unterschiedlichen Teilnehmenden deutlich. Dementsprechend hat sich hieraus die Option eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements herauskristallisiert, da auch die Bedarfe der unterschiedlichen Akteure zur Kenntnis genommen und somit die Bedeutung einer gemeinsamen Kraftanstrengung fokussiert wurde.

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

² Drucksache 0472/2022

3 Standortbezogenes Mobilitätsmanagement und gestalterische Ansätze

3.1 Standortbezogenes Mobilitätsmanagement

3.1.1 Schwentine AG

Mit der Schwentine AG wird die interdisziplinär zusammengesetzte Sofortprojektgruppe mit erweitertem Teilnehmendenkreis fortgesetzt und institutionalisiert. Demnach setzt sich die Schwentine AG aus folgenden Mitgliedern bzw. Gremien zusammen:

- Vorsitz Bauausschuss
- Vorsitz Ausschuss Klima, Umwelt und Mobilität
- Vorsitzende der Ortbeiräte Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf
- Vertretung Stabstelle Mobilität sowie Referat für Wirtschaft
- Abteilung 66 (Tiefbauamt) sowie Eigenbetrieb Beteiligung
- Geomar, Seefischmarkt, Ostuferbüros, Asta Fachhochschule, Fachhochschule Kiel, Port of Kiel, Schmerzklinik

In der Vergangenheit gab es bereits einen ähnlich strukturierten Austausch (insbesondere vor dem Hintergrund der Stadtbahnplanungen), welcher durch die Stabstelle Mobilität geleitet wurde. Mit der Schwentine AG erfolgt somit auch eine Fortführung bzw. eine Wiederaufnahme dieser Arbeitsgruppe. Bedarfsabhängig können auch weitere Akteure sowie externe Gäste/Referent:innen eingeladen werden.

Die Geschäftsführung liegt beim Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel, welche dann auch zu den regelmäßigen Treffen einlädt.

Als Turnus für den Austausch wird mindestens eine jährliche Regelmäßigkeit vorgeschlagen mit der Option aufgrund außerplanmäßiger Entwicklungen auch zusätzliche Treffen einzuberufen. Inhalte und Ziele der jeweiligen Sitzungen sollten im Vorfeld mit den Teilnehmenden bilateral abgestimmt werden, um alle Ansprüche und Erwartungen in dem anstehenden Austausch zu berücksichtigen. Ein dauerhafter Tagesordnungspunkt (TOP) sollte durch „aktuelle Entwicklungen rund um die Schwentinemündung“ abgedeckt werden. Neben Hinweisen von Seiten der Landeshauptstadt Kiel (z.B. Tiefbauamt, Stadtbahnplanungen, ÖPNV), dient dieser TOP dazu die Entwicklungen und Vorhaben der weiteren teilnehmenden Akteure zu kommunizieren (z.B. interne Leitbildentwicklungen, Neubau- oder Erweiterungsvorhaben).

3.1.2 Newsletter

Im Rahmen des Sofortprojektes ist ein Newsletterformat entwickelt worden. Mit Blick auf die Verstetigung zur Schwentine AG wurde dieses Format bisher noch nicht veröffentlicht, sondern soll mit dem Start der Arbeitsgruppe als Kommunikationsmedium dienen.

Der Newsletter soll mindestens 2x pro Jahr erscheinen und kann als Vor- oder auch Nachbereitung der Sitzungen der Schwentine AG dienen, um auch weitere Akteure über die Entwicklungen entlang der Schwentinemündung zu informieren. Das wesentliche Grundgerüst des Newsletters erstreckt sich auf folgende Bausteine:

- Anlass und Hintergrund des Newsletters
 - Warum wird dieser Newsletter verschickt

- Aktuelle Mobilitätsentwicklungen an der Schwentinemündung, wie z.B.
 - Bericht über laufende oder geplante Entwicklungen durch die Landeshauptstadt Kiel oder private Akteure mit Bezug zur Mobilität (z.B. laufende Online-Dialoge zur Stadtbahnplanung)
 - Entwicklungsfortschritte laufender baulicher Maßnahmen
- Verweis zu übergeordneten/benachbarten Mobilitätskonzepten (abgeschlossenen, laufende sowie geplante)

Um eine regelmäßige Pflege des Newsletters zu gewährleisten, bedarf es einer verantwortlichen Stelle, welche sich um das Format kümmert. Aufgrund der geschäftsführenden Funktion des Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Kiel bei der Schwentine AG, wird die Newsletter-Verantwortlichkeit ebenfalls hier gesehen. Gleichwohl muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass die Inhalte und die Aktualität der Newsletter-Informationen auch von der Informationsweitergabe von Seiten der anderen Verwaltungsabteilungen sowie der Teilnehmenden der Schwentine-AG abhängen.

3.2 Gestalterische Ansätze Grenzstraße

Da die Grenzstraße als potenzielle Trasse für die Stadtbahn fungiert, erscheint eine bauliche Veränderung der Bestandssituation derzeit nicht zielführend. Aufgrund dessen sind wenig invasive Lösungen nötig, welche keine größeren Umbaumaßnahmen erfordern, auf die im Folgenden genauer eingegangen wird. Die unten genannten Gestaltungshinweise sind als Vorschlag zu verstehen und bedürfen weiterer Untersuchungsschritte (z.B. straßenverkehrsrechtliche Prüfung). Zudem sei an dieser Stelle auf das Sofortprojekt Radverkehr verwiesen, welches den Raum der Grenzstraße als „Besonderen Handlungsbereich“ identifiziert und u.a. eine zusätzliche Schwentinequerung als Alternativführung berücksichtigt, was wiederum auch Auswirkungen auf die Radverkehrsführung entlang der Grenzstraße hat.

3.2.1 Bestandssituation

Im Bereich der Grenzstraße gibt es derzeit zwischen der Luisen- und Schwentinestraße keine Radverkehrsanlagen sowie keine intuitive Radverkehrsführung. Der Zweirichtungs-Radweg endet auf der Nordseite der Grenzstraße auf Höhe der Luisenstraße, auf der Südseite gibt es einen Fußweg. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund relevant, dass die Verbindung für den Radverkehr zwischen dem Fähranleger Dietrichsdorf sowie dem Campus-Gelände von Bedeutung ist. Gerade die im Zuge des VeloCampus neu entstandenen überdachten Radabstellanlagen südlich von Moorblöcken 10 sowie die Verdopplung der Radabstellanlagen in der Luisenstraße im Zuge des Umbaus zum shared space Bereich erfordern eine Verbesserung der Radwegeverbindung zum Fähranleger - gerade für die zahlreichen Pendler:innen (sowohl Studierende als auch Beschäftigte), die für ihren Weg die Schwentinefährlinie F 2 und das Fahrrad nutzen (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Darüber hinaus kommt es an der Grenzstraße vielfach zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Fußwegen.

Zudem wird die Bestandssituation durch den begrenzten Straßenquerschnitt (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2) der Grenzstraße erschwert. Die Grenzstraße fungiert als Hauptzufahrtsstraße zum westlich gelegenen Ostuferhafen und hat derzeit ein Schwerverkehrsaufkommen von ca. 850 Kfz/Tag. In dem Zusammenhang ist das Sicherstellen von einer Straßenbreite von 4m für Schwerlasttransporte von Bedeutung. Darüber hinaus wird die Grenzstraße derzeit ebenfalls vom Linienbusverkehr (60S) befahren.

Abbildung 1: Wichtige Wegeverbindung im Bereich der Grenzstraße



Abbildung 2: Straßenquerschnitt im Bestand (Höhe Hausnummer 13)

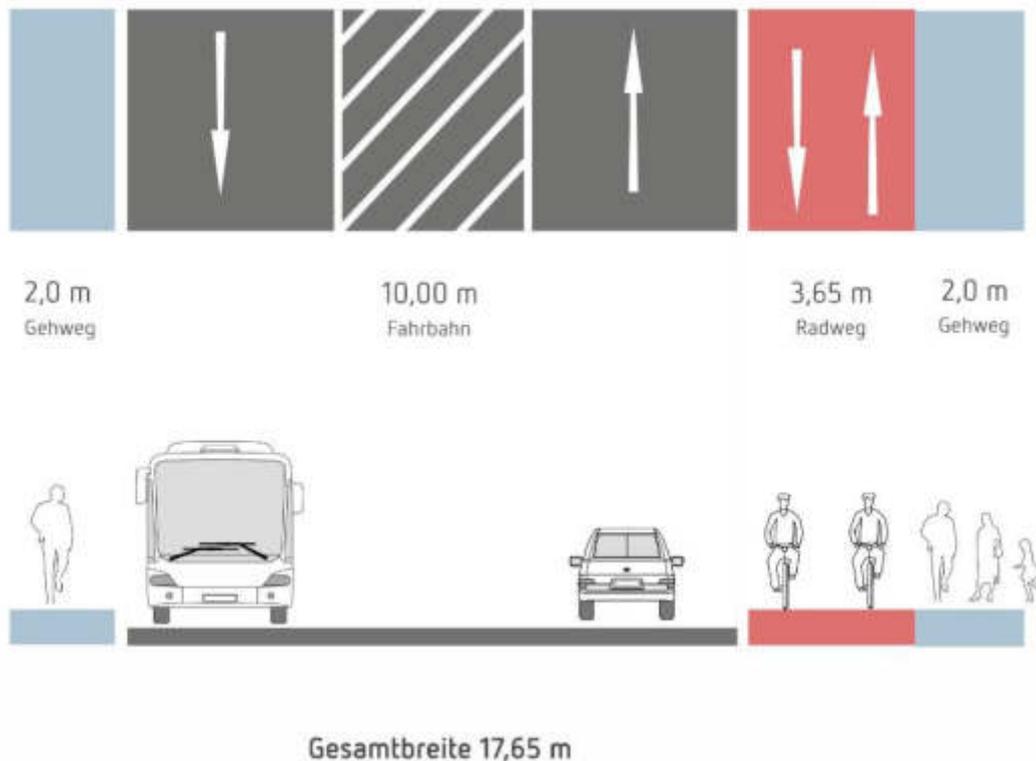
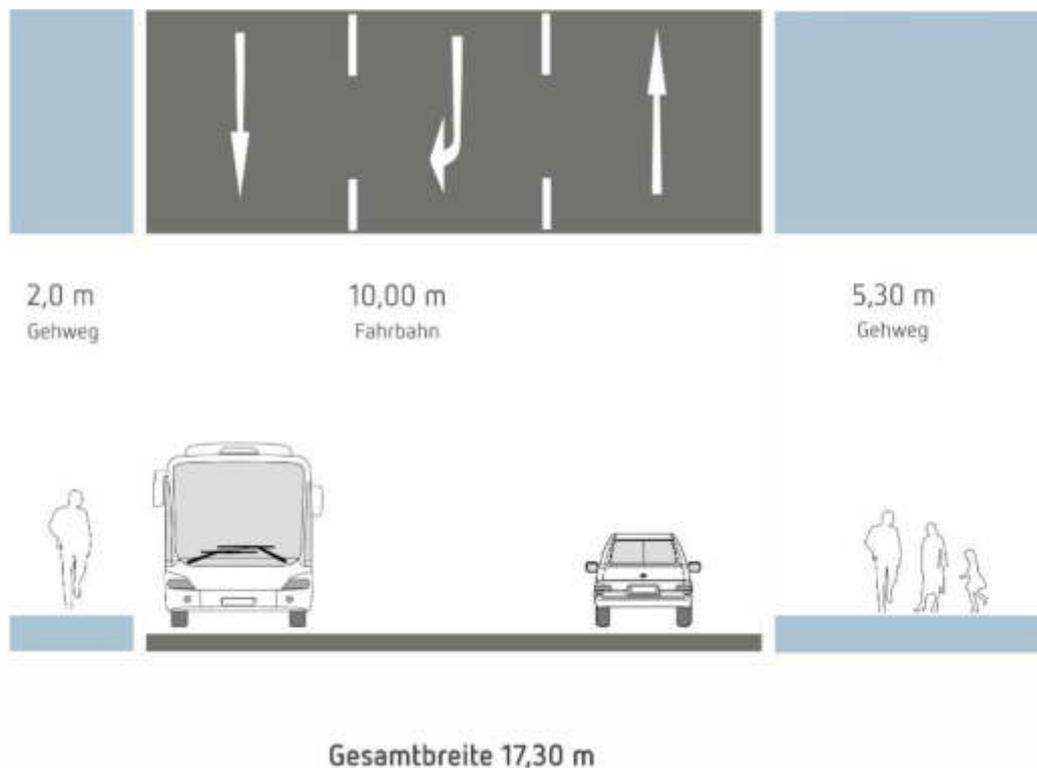


Abbildung 3: Straßenquerschnitt im Bestand (Höhe Schwentinestraße)



Aufgrund des begrenzten Platzbedarfs können Schutzstreifen eine erste Verbesserung der Situation schaffen.

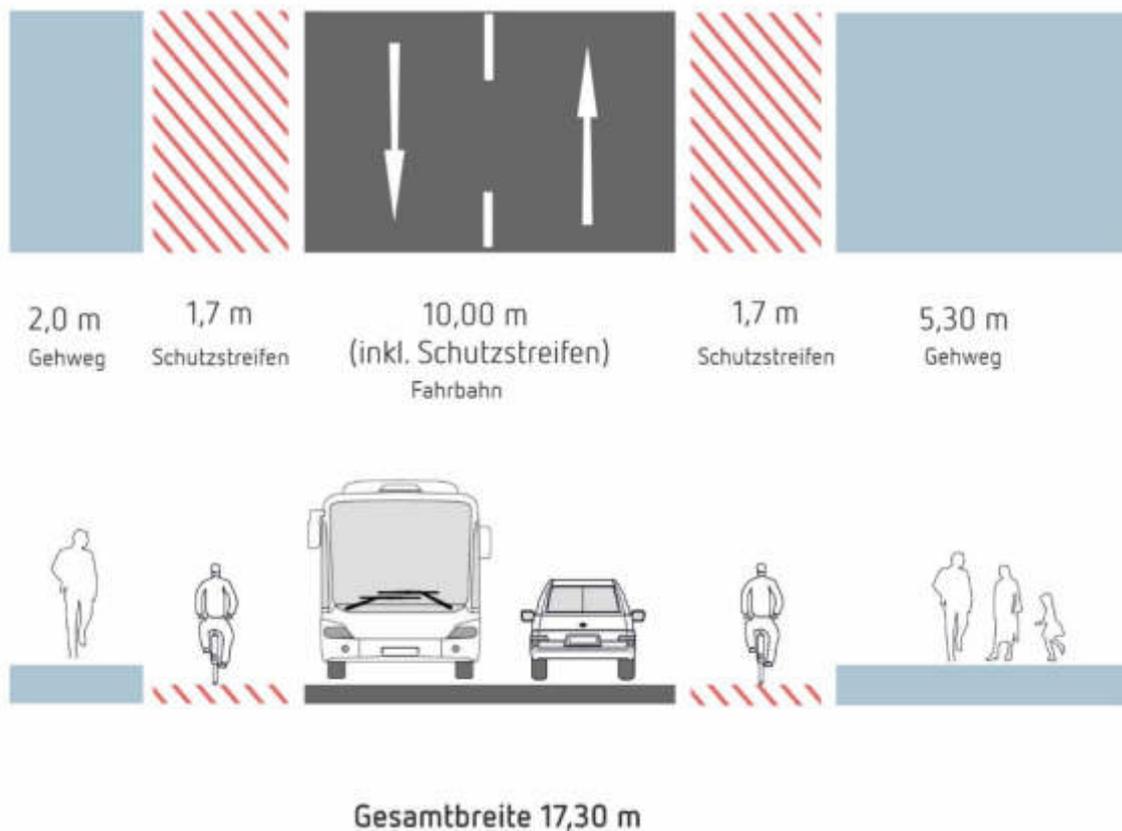
Auf der nördlichen Seite der Grenzstraße könnte ein Schutzstreifen, welcher sich an den Zweirichtungsradweg anschließt und baulich gesichert auf die Fahrbahn geführt wird (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) eingerichtet werden. Auch auf der Südseite könnte ein Schutzstreifen ab der Schwentinestraße markiert werden (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Abbildung 6 zeigt eine Prinzipskizze, welche die unterschiedlichen Elemente in ihrer Gesamtheit zeigt und die Wegeführung verdeutlicht.

Die Lösung mittels Schutzstreifens stellt noch keine Optimallösung dar, ist aber eine vergleichsweise kurzfristige Möglichkeit, die Situation der Radverkehrsführung zum jetzigen Zeitpunkt zu verbessern.

Abbildung 4: Baulich gesicherte Führung des Radwegs auf die Fahrbahn (Quelle: Planersocietät)



Abbildung 5: Querschnitt der Grenzstraße mit Schutzstreifen



Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.Abbildung 6: Prinzipskizze der Grenzstraße mit Schutzstreifen



4 Ausblick und weiteres Vorgehen

Für das weitere Vorgehen ist in erster Linie die konstituierende Sitzung der Schwentine AG maßgeblich. Hierfür gilt es die Teilnehmenden anzusprechen und über die Arbeitsgruppe aufzuklären, in die Terminfindung zu gehen und eine Örtlichkeit für das erste Treffen zu finden.

Mit mittel- bis langfristiger Perspektive kann hierdurch ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement aufgebaut werden, welches sich Instrumenten und Mitteln des betrieblichen Mobilitätsmanagement bedient, aber die Benefits akteursübergreifend einem ganzen Standort zugänglich macht. Hier ist auch der direkte Zusammenhang zum Handlungskonzept des Ostuferkehrskonzeptes mit der Maßnahme G1 „Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement“ erkennbar. Aber auch die weiteren Maßnahmen im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“ weisen einen direkten Bezug zur Schwentine AG auf (z.B. Maßnahmen G3 „Allianz: Radverkehr am Ostufer“ sowie G4 „Kommunikationsrichtlinie für die Maßnahmenumsetzung auf allen Umsetzungsebenen“) und können u.a. durch die Schwentine AG bespielt und unterstützt werden.

Darüber hinaus gilt es die weiteren parallelen Entwicklungen insbesondere mit Blick auf eine weitere Schwentinequerung für den Fuß- und Radverkehr im Rahmen der Arbeitsgruppe im Blick zu halten. Aktuell läuft eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für einen bestimmten Brückentyp durch das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel. Die Ergebnisse und die daraus resultierenden Effekte werden auch Gegenstand der Schwentine AG sein. Zugleich sind hierbei auch die Auswirkungen auf Radverkehrsführung entlang der Grenzstraße entsprechend einzuschätzen.

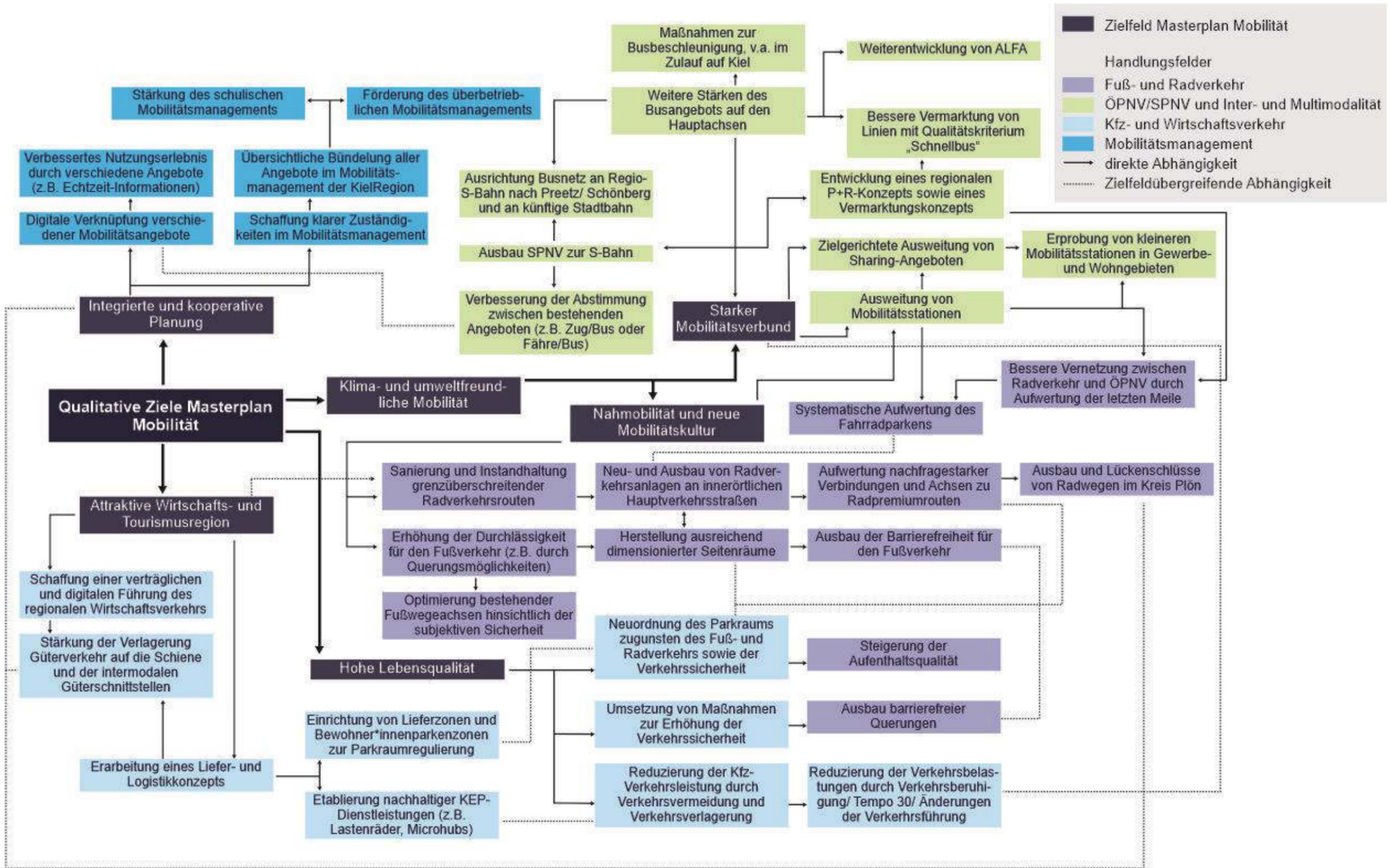
Endbericht

Anlage C

Synthese und ergänzende

Zielformulierungen

Synthese der zentralen Handlungsbedarfe



Übersicht der Handlungsziele

Fußverkehr

A1: Netzdicke und Erreichbarkeit am Kieler Ostufer erhöhen

Die Netzdicke an Fußwegen sowie das Angebot an Querungsmöglichkeiten soll innerhalb des Kieler Ostufers massiv erhöht werden. Eine stärkere Durchlässigkeit innerhalb und zwischen den Quartieren stärkt die Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren und attraktiviert den Fußverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr.

A2: Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinden fördern

Die fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele innerhalb der Gemeinden, wie etwa Ortsmitten, Nahversorgungszentren, ÖPNV-Knoten-/Umsteigepunkte sowie Ausbildungsstandorte soll gestärkt werden.

A3: Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität stärken

Die straßenräumlichen Qualitäten sollen aufgewertet werden. Fuß- und Radverkehr sowie die Instrumente der Klimaanpassung gelten als künftiger Maßstab der Straßenraumgestaltung und Flächenaufteilung mit besonderem Fokus auf das Wohnumfeld. Grünstrukturen, entsiegelte Flächen, Spiel- und Aufenthalts-Elemente sowie Versickerungs-/Retentionsflächen stärken die Qualitäten im direkten Wohnumfeld und unterstützen den Weg zur Klimaneutralität. Die Aufwertung etabliert eine Quartiersbelebung als neue Selbstverständlichkeit.

Radverkehr

B1: Verzahnung der Radweeginfrastruktur im Stadt-Umland-Raum optimieren

Das Radwegenetz zwischen Kiel und den Umlandkommunen soll durch den Ausbau hochwertiger Radverbindungen sowie qualifizierter Lückenschlüsse innerhalb des Netzes sowie zwischen den Kommunen mit dem Ziel einer engeren Stadt-Umland-Vernetzung gestärkt werden, um eine gute Erreichbarkeit der zentralen Orte und wichtiger Verkehrsziele im Stadt-Umland-Raum mit dem Fahrrad zu gewährleisten.

B2: Vereinheitlichung von Qualitätsstandards

Im Zuge der Verzahnung der Radweeginfrastruktur sollen Qualitätsstandards und Radführungsformen angeglichen werden, um einen einheitlichen Standard, Komfort und Kontinuität in der Radwegeführung anzubieten. Die Vereinheitlichung der unterschiedlichen Standards und Auffassungen im Radverkehr stellt einen wichtigen Handlungsziel dar.

B3: Premiumradrouten als Leuchtturmprojekte forcieren

Die Achsen Kiel-Preetz-Plön und Kiel-Mönkeberg-Laboe sollen für den Radverkehr deutlich aufgewertet werden, indem leistungsstarke und qualitativ hochwertige Premiumradrouten bis 2035 realisiert werden und sich dadurch das Fahrrad und Pedelecs als echte Alternative zum Auto auch auf längeren Strecken etablieren kann.

B4: Infrastruktur konsequent sanieren und instand halten

Die Radverkehrsinfrastruktur soll einer beständigen und durchgängigen Instandhaltung unterzogen und soweit erforderlich saniert werden, um im gesamten Untersuchungsraum verlässliche und nutzungsfreundliche Radverkehrsanlagen inklusive einer eindeutigen Wegweisung zu gewährleisten.

ÖPNV/SPNV

C1: Übergeordnete ÖPNV-Achsen stärken

Die hochwertigen Produkte Regio-S-Bahn, Stadtbahn und X-Press-Bus sollen mit ganztägiger Bedienung und attraktiven Taktfahrplänen direkte und schnelle Verbindungen auf den wichtigen Verkehrsachsen schaffen. Im Fokus stehen dabei u. a. Reisezeitbeschleunigungen und gute Erreichbarkeit/Zuwegung zu den Haltestellen.

C2: ÖPNV-Angebote im Stadt-Umland-Raum ausbauen

Um das ÖPNV-Potenzial auszuschöpfen, soll die Ergänzung der vorwiegend axial auf Kiel und die Zentralorte ausgerichteten ÖPNV-Angebote durch zusätzliche Querverbindungen geprüft werden, um Reisezeiten zu verkürzen und Umsteigezwänge zu reduzieren. Von besonderer Relevanz für den Planungsraum sind dabei Verbindungen zwischen den Umlandkommunen und dem Kieler Ostufer insbesondere zu den Verkehrszielen im Bereich Fachhochschule/Schwentinemündung. Grundlegend spielt die Zuverlässigkeit des ÖPNV dabei eine elementare Rolle, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu fördern.

C3: Chancen der Digitalisierung für eine Flexibilisierung des ÖPNV nutzen

Flexible ÖPNV-Angebote sollen erweitert werden und bestehende Systeme optimieren, um ein vollumfängliches, einfach nutzbares und barrierearmes ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum anzubieten. Bereits vorhandene Ansätze wie beispielsweise ALFA sind zu berücksichtigen und ggf. weiterzuentwickeln. Zudem sind die systemverträglichen Einsatzmöglichkeiten zukunftsorientierter Systeme wie On-Demand oder autonomer Fahrzeuge zu prüfen.

C4: Koordination unterschiedlicher Angebote intensivieren

Für reibungslose, komfortable und schnelle Wegeverbindungen im ÖPNV sollen die Wechsel zwischen unterschiedlichen Produkten wie Bahn, Bus und Fähre aufeinander abgestimmt werden. Dies gilt für die ländlichen Regionen ebenso wie für den Stadt-Umland-Bereich und den städtischen Raum. Der Fokus liegt dabei vor allem auf einer systematischen Koordination der Fahrpläne und einer Etablierung verlässlicher Anschlüsse.

Intermodalität und Multimodalität

D1: Intermodale Angebote passgenau ausbauen

ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Mobilitätsstationen und Bike- und Carsharing-Angebote sollen passgenau ausgebaut, barrierefrei gestaltet und vernetzt werden, um wichtigen Zielgruppen im gesamten Untersuchungsraum attraktive Mobilitätsalternativen anzubieten. Die Achsenräume im Kreis Plön und die perspektivischen Ausbauplanungen im ÖPNV/SPNV bilden wichtige Anknüpfungspunkte zur Vernetzung mit der Fläche über attraktive Zubringerverkehre („letzte Meile“).

D2: Park-Ride-Angebot systematisch aufbauen und integrieren

Ein auf Pendler:innenverkehre und intermodalen Wegeketten systematisch ausgerichtetes und in das Verkehrssystem sinnvoll integriertes Park&Ride-System soll ein regional einheitliches Angebot mit hohem Wiedererkennungswert schaffen und zusätzliche Potenziale für die Intermodalität erschließen. Es berücksichtigt v. a. die Aspekte Komfort, Digitalisierung, Innovation, Vermarktung und Kommunikation.

D3: Verknüpfung von Ost- und Westufer über die Kieler Förde weiterentwickeln

Die Fährverbindungen entlang und über die Kieler Förde bilden ein regional prägendes und verkehrlich wichtiges Netzelement in bestehenden Verkehrssystemen. Um die Vorteile noch besser zu nutzen und die Nutzung zu erhöhen, sollen die Angebote weiter ausgebaut und besser vernetzt werden. Dazu gehören insbesondere die Abstimmung mit den unterschiedlichen Angeboten wie etwa Bus, On-Demand, Bike- und Carsharing sowie eine Optimierung des Fahrradparkens (Bike&Ride) und der Fahrradmitnahme.

Kfz-Verkehr

E1: Parken neu ordnen und organisieren

Ein neu strukturierter und flexibel organisierter Parkraum soll ein zielgruppengerechtes und bedarfsgerechtes (z. B. Lieferant:innen, Anwohner:innen) Angebot insbesondere in verdichteten Quartieren des Kieler Ostufers schaffen und die Auslastung durch unterschiedliche Nutzer:innen optimieren. Innovative Ansätze zum Parkraummanagement im öffentlichen Raum sowie auf Flächen von Dritten sollen zu einer gezielten Steuerung der Parksuchverkehre führen und mehr Flächengerechtigkeit schaffen.

E2: Kfz-Verkehr gezielt weiter beruhigen

Weitere Ansätze der Verkehrsberuhigung sollen sensible Bereiche schützen und steigern die Verkehrssicherheit. Eine eindeutige innerörtliche Verkehrsführung soll den Kfz-Verkehr auf dafür vorgesehenen Achsen bündeln.

E3: Etablierung von digitalen Instrumenten im Bereich Verkehrsmanagement

Digitale Instrumente im Bereich des Verkehrsmanagements sollen zu einer bedarfsgerechten und verträglichen Abwicklung der Pkw- und Lkw-Verkehre im gesamten Untersuchungsraum führen. Im Fokus stehen hierbei die Vermeidung von Verkehrsspitzen, die situationsabhängige Verkehrslenkung, die Harmonisierung des Verkehrsflusses, die ÖPNV-Beschleunigung sowie das Baustellenmanagement.

Wirtschaftsverkehr

F1: Die Schiene als Verkehrsträger für den Güterverkehr stärken

Ein steigender Anteil der Güterverkehre auf der Schiene soll als Grundsatz verankert, stetig unterstützt und an allen Stellschrauben vorangetrieben werden, um eine spürbare Entlastung der Wirtschaftsverkehre auf der Straße anzustreben.

F2: Gewerbliche Entwicklungsplanung und Verkehrsplanung zusammen denken

Über eine frühzeitige kooperative Berücksichtigung der Verkehrsstrukturen mit der Gewerbeflächenentwicklung soll die Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen optimiert, Ressourcen geschont und verkehrliche Neu- oder Umbauprojekte zielgerichteter ausgerichtet werden.

F3: Innovative KEP-Logistik als Quartiersleuchtturm erproben

Gemeinsam mit den Dienstleister:innen des Kurier-, Express- und Paketdienstleistungssektors (KEP) sollen für ein Quartier der Landeshauptstadt Kiel passende Lösungsansätze innovativer Liefersysteme erprobt und evaluiert werden, um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten ohne die Effizienz des KEP-Verkehrs einzuschränken.

Mobilitätsmanagement

G1: Kooperatives Mobilitätsmanagement forcieren

Die gemeinschaftliche Nutzung von Mobilitätsangeboten durch unterschiedliche gewerbliche, private und öffentliche Akteure in den Gewerbegebieten des Kieler Ostufers sowie der Nachbarkommunen (z. B. Schönkirchen) soll mehrere Zielgruppen erreichen, den Umweltverbund zielgruppenübergreifend stärken und gleichzeitig Ressourcen schonen. Betriebliches Mobilitätsmanagement stellt dabei einen wichtigen Baustein zur Etablierung nachhaltiger Mobilitätsverhalten dar.

G2: Kommunikation und Partizipation verstetigen

Der Kommunikation von Mobilitätsangeboten, von verkehrlichen Einschränkungen oder von neuen Entwicklungen gegenüber den betroffenen Zielgruppen soll ein hoher Stellenwert beigemessen werden, um eine transparente und akzeptierte Transformation im Mobilitätssektor in der Gesellschaft zu verankern. Dies erfolgt unter Einbeziehung jeglicher Informationskanäle und (digitalen) Instrumenten, die aktuell bereitstehen und sich perspektivisch entwickeln (z. B. Augmented Reality/Virtual Reality).



Endbericht

Anlage C

**Berücksichtigung Handlungs-
Konzept im Verkehrsmodell**

Die Maßnahmen des Handlungskonzeptes wurden in der Wirkungsabschätzung mit dem Verkehrsmodell wie folgt berücksichtigt bzw. Konnten nicht berücksichtigt werden:

Handlungsfeld	Beschreibung	Modellierung
A1-A7	Fußverkehr	Reisewiderstand Fuß aller Wege mit Quelle und/oder Ziel am Ostufer - 10 %
B1-B4	Premiumrouten, Radrouten, Fahrradstraßen	Modellierung als Netzelemente im Radverkehrsmodell (s. Planfallberechnung)
B5-B7	Wegweisung, Fahrradparken	Reisewiderstand Rad am Ostufer - 2 Minuten
C1-C5	ÖPNV	Modellierung Angebotskonzept ÖV
D2, D5, D6	P+R/B+R/Mobilstationen	B+R-Anbindungen an Stadtbahn und S-Bahn
D1, D3, D4	Sharing-Angebote, E-Scooter	Keine Modellierung möglich
E1-E3	Hauptverkehrsstraßennetz	Planfallberechnungen zurückgestellt
E6-E9	Quartiersgaragen, Parkraumkonzepte	Änderung Parkwiderstand über Parktypen am Ostufer
E4, E5	Superblocks, Elektromobilität	Keine Modellierung möglich
F1-F5	Wirtschaftsverkehr	Keine Modellierung möglich
G1-G4	Mobilitätsmanagement	Keine Modellierung möglich

Die Maßnahmen im Fußverkehr werden pauschal abgebildet, indem der Reisewiderstand des Fußverkehrs für alle Wege mit Quelle und/oder Ziel am Ostufer um 10% reduziert werden. Hiermit werden die objektiven und subjektiven Verbesserungen im Fußverkehr am Ostufer abgebildet.

Im Radverkehr wurde die integrierte Radverkehrskonzeption, die im Handlungsfeld Radverkehr für den Ostuferraum und insbesondere den Stadt-Umland-Raum entwickelt wurde, im Verkehrsmodell als Premiumrouten, weitere Radrouten oder Fahrradstraßen streckenfein modelliert. Hierfür sind h neue Netzelemente wie eine Fuß- und Radbrücke über die Schwentinemündung berücksichtigt. Für die Modellierung musste eine Annahme über die Lage dieser Brücke getroffen werden, auch wenn die Lage der Brücke nicht feststeht

Zudem wurden Verbesserungen im Bereich Wegweisung und Fahrradparken (Handlungsfelder B5-B7) pauschal über eine Reduktion des Reisewiderstands um 2 Minuten für alle Wege mit Ziel am Ostufer modelliert.

Die geplanten intermodalen Verknüpfungspunkte zur Stadtbahn und zur S-Bahn Kiel wurden durch neue Anbindungen bis zu einer Entfernung von 2,5 km für Bike+Ride an die S-Bahn-Stationen und an relevante Stadtbahnstationen modelliert. Hierfür wurde eine gegenüber dem Zugang zu Fuß um 33% kürzere Zugangszeit berücksichtigt, die über der reinen Zugangszeit mit dem Fahrrad liegt, um die Effekte von Bike+Ride nicht zu überschätzen.

Anpassungen am Straßennetz über die im Ohnefall abgebildeten Maßnahmen im Gebiet der Landeshauptstadt (LH) Kiel hinaus wurde nach Beschluss der Steuerungsgruppe nicht bei der Bewertung des Handlungskonzeptes berücksichtigt. Maßnahmen im Bereich Parken werden durch

eine Änderung des Parkwiderstands in den dichter bebauten Verkehrszellen am Ostufer in der LH Kiel und den Umlandzentren berücksichtigt. Hierdurch wird der Parkwiderstand je nach Aktivität verändert und im Mittel um 2 Minuten erhöht.

Eine Abbildung von Maßnahmen im Bereich Sharing-Mobilität, Wirtschaftsverkehr oder Mobilitätsmanagement im Verkehrsmodell wurde nicht vorgenommen. Diese Maßnahmen sind qualitativ zu bewerten.

Berücksichtigte Maßnahmen im Ohnefall 2035:

Hierfür wurde zunächst auf Basis des Analysefalls 2022 des Verkehrsmodells ein **Ohnefall OUVK** für das **Ostuferverkehrskonzept** erstellt. Dieser bildet den Verkehr am Ostufer ohne die Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes ab und berücksichtigt u.a.:

- Fest disponierte/im Bau befindliche Maßnahmen im Radverkehr, insbesondere
 - Veloroute Werftstraße
- SPNV-Maßnahmen mit sehr hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit bis 2030/35
 - Reaktivierung Hein Schönberg im 60-Min-Takt
 - Ausbau Kiel-Preetz (Bauabschnitt 2A) und 3. Zug/Strunde als RB Kiel-Preetz
- Maßnahmen im Busverkehr des 6. RNVP der LH Kiel
 - Ost-West-Achse Schwentinal-Klausdorf/Ellerbeker Weg – Ellerbek – Ostring – Hbf – Suchsdorf mit den Linien 21 und 22 jeweils im 20-Min-Takt, so dass sich auf dem Ostring ein 10-Min-Takt ergibt
 - Tausch der westlichen Taktäste der Linien 11 und 14/15, so dass die 11 künftig Neumühlen-Dietrichsdorf – FH - Mettenhof verkehrt und die 14/15 von Heikendorf/Laboe nach Wik verkehrt. Hierdurch bekommt Mettenhof einen besseren Takt.
- und Maßnahmen im Straßennetz im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für die Stadtbahn Kiel – insb. Anpassung von Querschnitten und Knotenpunkten entlang der Werftstraße und in Richtung Elmschenhagen

Berücksichtigte Maßnahmen im Mitfall 2035:

Aufbauend auf diese **Ohnefall OUVK** wird der **Mitfall OUVK** gegenübergestellt, der die Maßnahmen des Handlungsprogramms beinhaltet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass eine Reihe von Maßnahmen im Modell methodisch nur sehr eingeschränkt abgebildet werden können und summarisch durch eine Anpassung von Modellparametern übersetzt werden. Im Bereich Straßennetz, Radverkehr und ÖV müssen hingegen für eine Wirkungsabschätzung mit dem Verkehrsmodell jeweils konkrete Streckenführungen und Fahrpläne für einzelne Linien hinterlegt werden. Diese werden zur Modellierung benötigt, sie bedeuten aber keine Festlegung des Ostuferverkehrskonzeptes auf konkrete Streckenführungen oder Taktangebote auf einzelnen Linien. Die Ausgestaltung ist weiteren Fachplanungen vorbehalten (z.B. der künftigen Fortschreibungen der RNVPs).

Im ÖV wurden im Mitfall OUVK aufbauend auf die Maßnahmen, die schon im Ohnefall OUVK berücksichtigt sind, folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Zielnetz SPNV/S-Bahn der NAH.SH mit folgendem Angebot am Ostufer:
 - S-Bahn zum Schönberger Strand im 30-Min-Takt

- S-Bahn nach Preetz im 30-Min-Takt
- RE nach Lübeck mit Halt in Preetz, Preetz-Süd, Ascheberg und Plön im 30-Min-Takt
- Neue Haltepunkte in Wellsee, Kroog, Ostseepark, Preetz-Nord, Preetz-Krankenhaus und Preetz-Süd
- Geplantes Stadtbahnnetz Kiel nach Elmschenhagen und Neumühlen-Dietrichsdorf/FH mit 4 Linien
 - T1 FH – Suchsdorf
 - T2 Elmschenhagen - Wik
 - T3 Dietrichsdorf – Mettenhof
 - T4 Schulen am Langsee - Projensdorf

Busnetz zum Mitfall Stadtbahn (Planungsstand 2022), insb. mit folgenden Linien am Ostufer (Die Fortsetzungen auf dem Westufer (nach dem HBF) müssen nicht zwingend so sein wie hier aufgeführt).

- Angebotsverbesserungen im Busverkehr:
 - 12S Schnellbus nach Laboe
 - 13S Schnellbus nach Heikendorf
 - 64 Norwegenkai – Gaarden Süd – Wellsee – Kronsburg – weiter Richt. Innenstadt
 - 70 Kroog – Poppenrade – Hbf – Melsdorf
 - 71/72 Klausdorf/Ellerbeker Weg – Ellerbek – Ostring – Hbf – Kronshagen
 - 82 Elmschenhagen – Klausdorf – Wellingdorf - Neumühlen-Dietrichsdorf – Oppendorf
 - 88 Raisdorf – Elmschenhagen – Wellsee – Meimersdorf
 - 89 Wellingdorf – Ellerbek – Elmschenhagen – Wellsee – Meimersdorf
 - 91 Wellingdorf – FH - Neumühlen - Heikendorf – Laboe
 - 98 Villacher Straße - Wellsee
 - 99 Ortsbus Elmschenhagen
- Weitere Angebotsverbesserungen im Busverkehr
 - Linie 200/201/210 Zubringer Schönkirchen zur Stadtbahn Tiefe Allee bzw. Wischhofstr.
 - Linie 302 FH – Wellingdorf – Klausdorf – Raisdorf mit Anschluss zu jeder S-Bahn am Ostseepark
 - Überplanung Schnellbusangebot nach Lütjenburg - Oldenburg
 - Laboe – Wendtorf - Probsteierhagen mit Anschluss zur S-Bahn



Endbericht

Anlage C

Indikatoren Evaluation

Beispielhafte Indikatoren Umsetzungsanalyse

Nr.	Maßnahmentitel	Mögliche Indikatoren	Häufigkeit
A1	Programm zur Umsetzung eines barrierefreien Fußwegesystems	Anzahl barrierefrei umgestalteter Kreuzungen und Querungen	Jährlich
A2	Planung und Bau von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten	Anzahl modernisierter/neu eingerichteter Querungen pro Jahr	Jährlich
A3	Bauliche Aufwertung zentraler Nahmobilitätsachsen	Länge aufgewerteter Strecken	Jährlich
B2	Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radrouten im Stadt-Umland-Raum	Länge aufgewerteter/neu eingerichteter Strecken nach den genannten Qualitätskriterien	Jährlich
B6	Offensive Fahrradparken an wichtigen Verkehrszielen	Anzahl neu eingerichteter/aufgewerteter Radabstellanlagen (<i>differenziert nach ÖPNV-Haltestellen und weiteren Zielen</i>)	Jährlich
C1	Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland (Regio S-Bahn)	Modal-Split-Werte, Fahrgastzahlen, neue Stationen	3 Jahre
C2	Schnellbuskonzept + Hauptachsen Busverkehr	Modal-Split-Werte, Fahrgastzahlen	Jährlich
D1	Ausweitung der Sharing-Angebote	Anzahl neu eingerichteter Car- und Bikesharing-Stationen	Jährlich
D4	Mobilitätstationen in Wohn- und Gewerbegebieten	Anzahl eingerichteter Mobilitätsstationen	Jährlich
D6	Offensive: Ausbau des B+R-Netzes	Anzahl eingerichteter B+R-Anlagen	3 Jahre
E7	Parkraumkonzepte in den Quartieren	Anzahl umgenutzter Straßenraumparkplätze im Untersuchungsraum	Jährlich
G1	Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement	Anzahl der Betriebe im Netzwerk	Jährlich

Beispielhafte Indikatoren für die Handlungsziele

Fußverkehr

ZA1: Netzdichte und Erreichbarkeit am Kieler Ostufer erhöhen

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Erhöhung der Länge neu geschaffener und ertüchtigter Fußwege im Verhältnis zu verfallenen Wegeverbindungen (EFA-Standard)	Auswertung der Bauprogramme
Aufwertung von als unsicher eingestuften (Angst-)Räumen im Verhältnis zu ggf. neu entstehenden (Angst-)Räumen (durch parallel Bauprojekte)	Regelmäßige Befragung
Vollständige Barrierefreiheit in den zentralen Versorgungsbereichen bis 2035	Externes Gutachten

ZA2: Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinden fördern

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Erhöhung der Länge neu geschaffener und ertüchtigter Fußwege im Verhältnis zu verfallenen Wegeverbindungen (EFA-Standard)	Auswertung der Bauprogramme
Steigerung Modal-Split-Werte des Fußverkehrs	Haushaltsbefragung SrV

ZA3: Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität stärken

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Qualitative Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes steigt kontinuierlich	Haushaltsbefragung, Umfragen, Abgleich Melde.Möwe

Radverkehr

ZB1: Verzahnung der Radwegeinfrastruktur im Stadt-Umland-Raum optimieren

Beispielhafter Indikator

Jährliche Steigerung der Anzahl der baulichen Kilometer zur Erschließung von Lückenschlüssen

Erhebungsmethodik

Auswertung der Bauprogramme, Reisezeitmessungen

ZB2: Vereinheitlichung von Qualitätsstandards

Beispielhafter Indikator

Abgleich der Qualitäten und Ausbaustufen im Untersuchungsraum

Erhebungsmethodik

Befahrung

ZB3: Premiumradrouten als Leuchtturmprojekte forcieren

Beispielhafter Indikator

Jährliche Steigerung der Anzahl der baulichen Kilometer im regionalen Rad-premiumroutennetz

Erhebungsmethodik

Auswertung der Bauprogramme

ZB4: Infrastruktur konsequent sanieren und instand halten

Beispielhafter Indikator

Kontinuierliche Steigerung der Länge sanierter Radwege

Erhebungsmethodik

Auswertung der Bauprogramme, Abgleich Melde.Möwe

ÖPNV/SPNV

ZC1: Übergeordnete ÖPNV-Achsen stärken

Beispielhafter Indikator

Direkte und schnelle ÖPNV-Anbindung aus Stadtteilen und Nachbarkommunen ins Zentrum (mindestens 30-Minutentakt im Stadtgebiet)

Erhebungsmethodik

Fahrtenhäufigkeit, Pünktlichkeitsanalyse

Steigerung Modal-Split-Werte des ÖPNV

Haushaltsbefragung SrV

ZC2: ÖPNV-Angebote im Stadt-Umland-Raum ausbauen

Beispielhafter Indikator

Erschließung von 90 % der Siedlungsfläche durch den ÖPNV (als erschlossenen gelten Bereiche bis zu 300m entfernt von Haltestellen)

Erhebungsmethodik

Raum- und Erreichbarkeitsanalyse

Steigerung Modal-Split-Werte des ÖPNV

Haushaltsbefragung SrV

ZC3: Chancen der Digitalisierung für eine Flexibilisierung des ÖPNV nutzen

Beispielhafter Indikator

Anzahl von Nutzenden von digitalen Angeboten (z.B. App für Fahrplanauskunft, Ticketkauf und Buchung von On-Demand-Angeboten)

Erhebungsmethodik

Auswertung Nutzendenstatistik

ZC4: Koordination unterschiedlicher Angebote intensivieren

Beispielhafter Indikator

Verlässlichkeit Anschluss- und Umsteigesicherheit zwischen unterschiedlichen Produkten

Erhebungsmethodik

Pünktlichkeitsanalyse

Intermodalität und Multimodalität

ZD1: Intermodale Angebote passgenau ausbauen

Beispielhafter Indikator

Steigerung der Anzahl der Stationen und Ausleihzahlen von intermodalen Angeboten (Bike- und Carsharing, Mobilitätsstationen)

Erhebungsmethodik

Auswertung Anzahl und Lage der Stationen und Fahrzeug; Auswertung der Ausleihzahlen

ZD2: Park-Ride-Angebot systematisch aufbauen und integrieren

Beispielhafter Indikator

Anstieg der Anzahl von P+R-Parkplätzen und Auslastungszahlen

Erhebungsmethodik

Auswertung Anzahl und Lage der P+R-Stationen

ZD3: Verknüpfung von Ost- und Westufer über die Kieler Förde weiterentwickeln

Beispielhafter Indikator

Direkte und schnelle ÖPNV-Anbindung aus Stadtteilen und Nachbarkommunen an das Kieler Westufer

Erhebungsmethodik

Pünktlichkeitsanalyse

Kfz-Verkehr

ZE1: Parken neu ordnen und organisieren

Beispielhafter Indikator

Kontinuierlicher Rückgang des Parkdrucks für Pkw im öffentlichen Raum und sowie der Pkw-Zahlen in den Quartieren

Erhebungsmethodik

Parkraumerhebung/Meldestatistik, Anzahl ausgestellter Ausnahmegenehmigungen (Bewohnerparkausweise je Zone)

ZE2: Kfz-Verkehr gezielt weiter beruhigen

Beispielhafter Indikator

Vision Zero: Reduktion der Verkehrstoten und verunfallten Personen in der Landeshauptstadt Kiel und im Kreis Plön

Erhebungsmethodik

Polizei Unfallstatistik/Verwaltung

ZE3: Etablierung von digitalen Instrumenten im Bereich Verkehrsmanagement

Beispielhafter Indikator

Einsatz digitaler Erhebungs- und Steuerungsinstrumenten sowie Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr

Erhebungsmethodik

Verkehrsflussmessungen

Wirtschaftsverkehr

ZF1: Die Schiene als Verkehrsträger für den Güterverkehr stärken

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Steigerung des intermodal abgewickelten Anteils am gesamten Güteraufkommen am Ostuferhafen	Auswertungen Port of Kiel
Senkung der Verkehrsleistung und der CO ₂ -Emissionen des straßengebundenen Güterverkehrs	Verkehrserhebungen, modellbasierte Emissionsberechnungen

ZF2: Gewerbliche Entwicklungsplanung und Verkehrsplanung zusammen denken

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Anteil der Flächen für Nahmobilität bei der Gewerbeflächenentwicklung	Auswertung der Ausführungsplanungen

ZF3: Innovative KEP-Logistik als Quartiersleuchtturm erproben

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Reduktion der durch den Lieferverkehr erzeugten Emissionen / Anteil emissionsfreier Güter- und Lieferfahrzeuge	Verkehrszählung, Luftschadstoff-Messungen

Mobilitätsmanagement

ZG1: Kooperatives Mobilitätsmanagement forcieren

Beispielhafter Indikator

Anteil der mit Umweltverbund zurückgelegten Wege zur/von der Arbeitsstätte

Erhebungsmethodik

Beschäftigtenbefragung in Unternehmen bzw. Haushaltsbefragung bei Arbeitswegen

ZG2: Kommunikation und Partizipation verstetigen

Beispielhafter Indikator

Einsatz neuer/digitaler Beteiligungsformate; Anzahl zielgruppenspezifischer Veranstaltungen und Ansprachen

Erhebungsmethodik

Befragung, eigene Veranstaltungsauswertung