



Endbericht

Anlage D

Maßnahmensteckbriefe



KielRegion GmbH

Neufeldstraße 6

24118 Kiel

Kiel, im April 2024

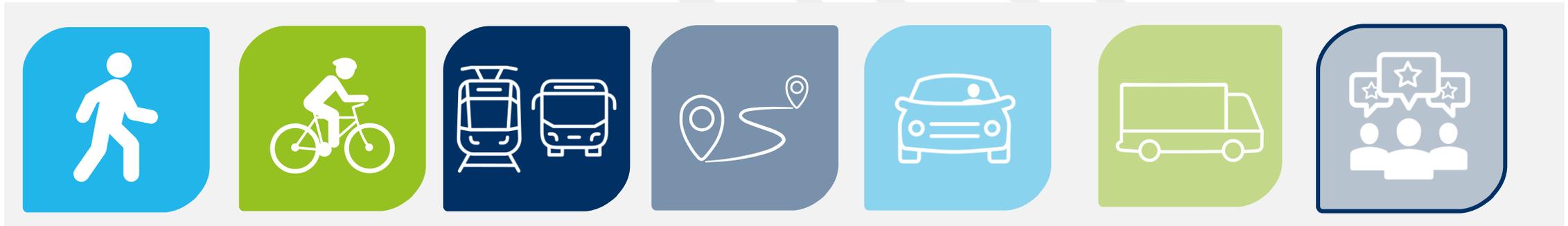
www.planersocietaet.de

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 Flächenmanagement 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 barrierefreien/-armen 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 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 Blindenleitsystem 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, Baulastträger
Bezug zu Sofortprojekt	S5
Good Practice	Foto: Fußgängerüberweg mit Mittelinsel in Kiel-Gaarden

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

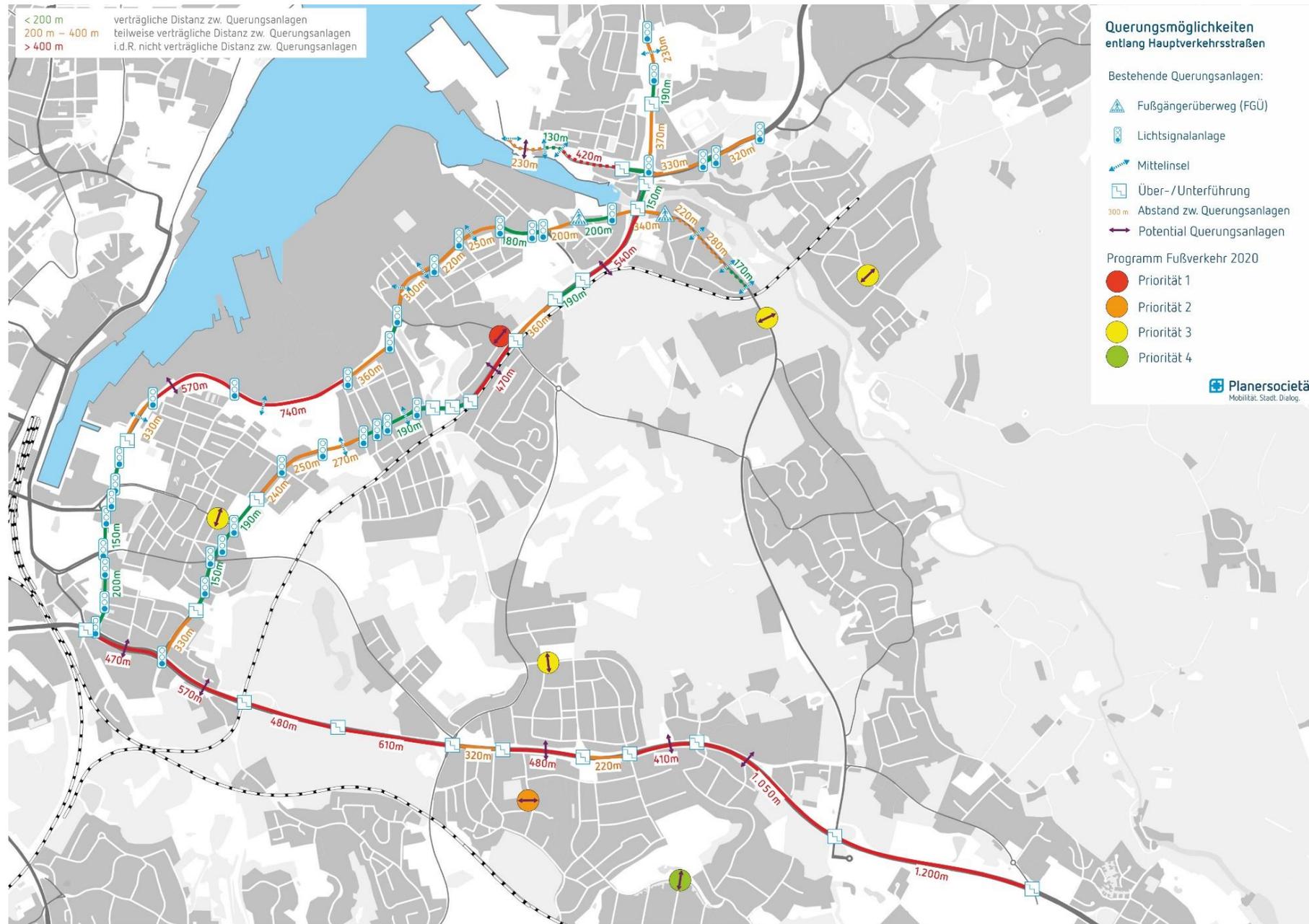


Tabelle 1: Übersicht über Art der Querungen
(Quelle: Planersocietät)

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 priorisiert, um den Fußverkehr zu fördern und die Außenwahrnehmung für stadtverträgliche Nahmobilität zu sensibilisieren.

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

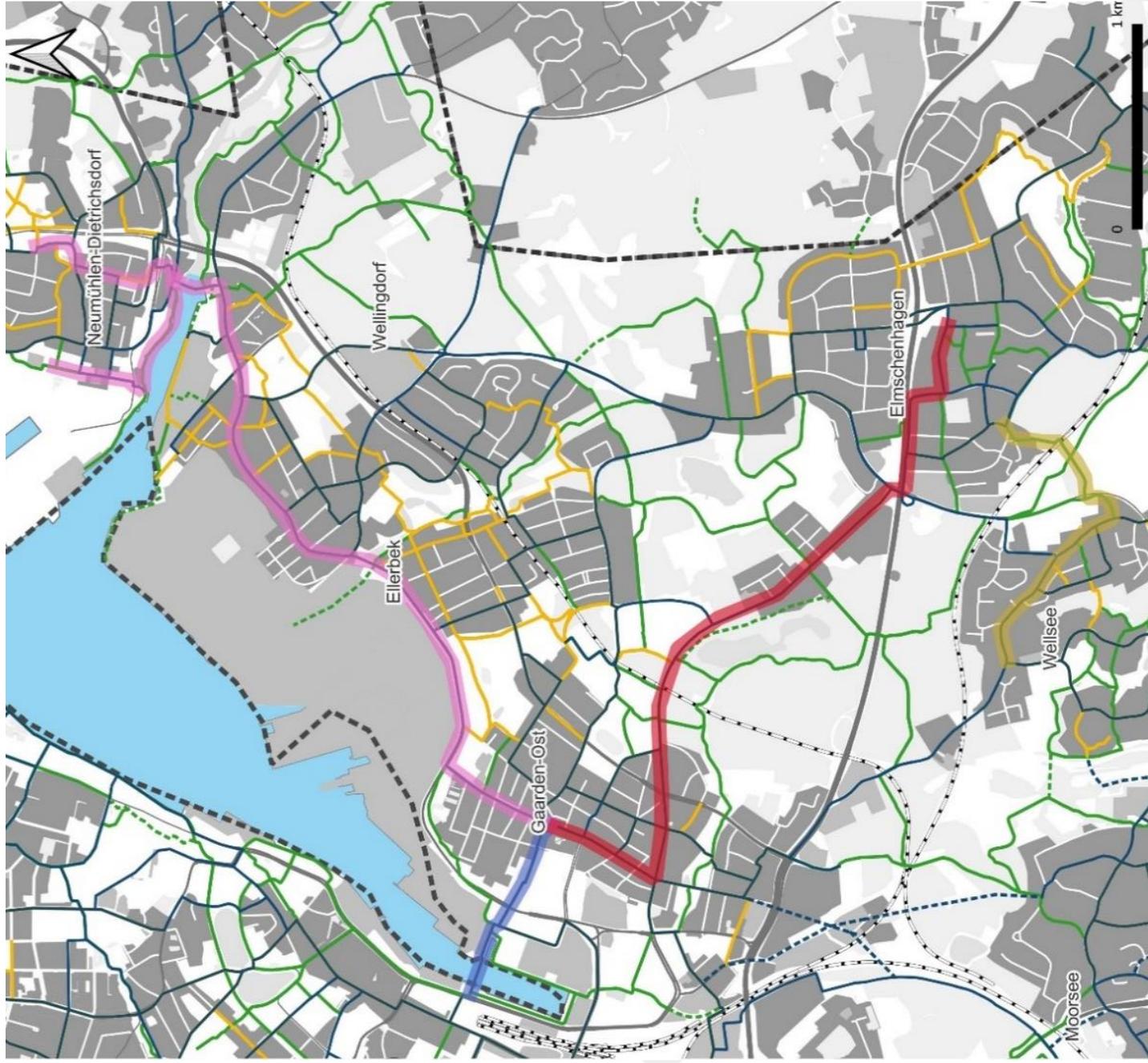
- Hbf. - Gaarden Zentrum
- Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf
- Gaarden Zentrum - Elmschenhagen
- Elmschenhagen - Wellsee

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	Nahmobilitätsachsen
- - -	Allzeitwege geplant	Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum
—	Freizeitwege	Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichsdorf
- - -	Freizeitwege geplant	Gaarden Zentrum - Elmschenhagen
—	Kinderwege	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 werden, um die Verbindung von Ost- und Westufer zu stärken. 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 Fußgänger*innen 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. 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. Johannesstraße, 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

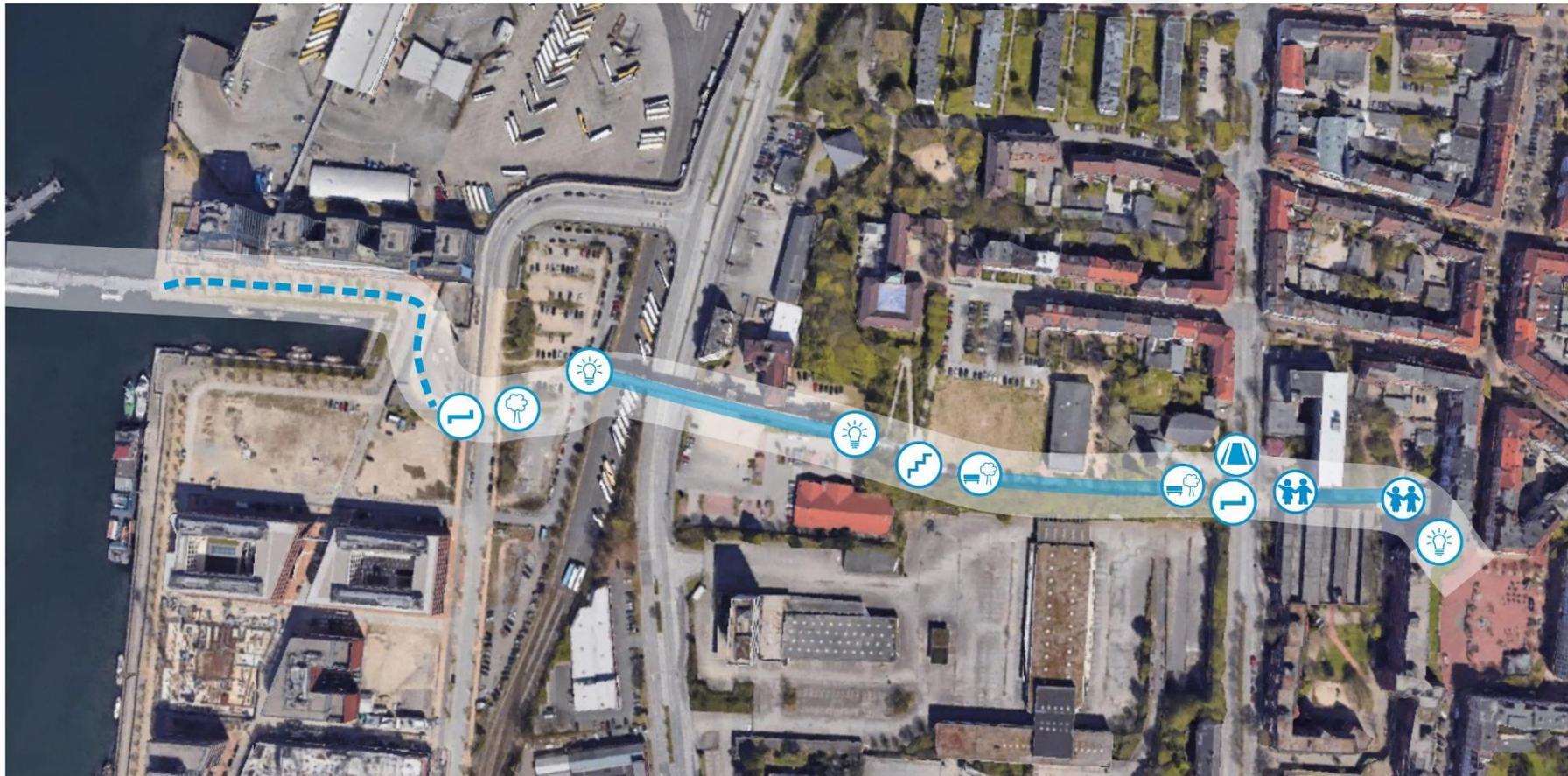
Beispielhafte Verortung

- Kiel Hbf. - Gaarden Zentrum

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	 Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
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	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Stadtteilbüros, Baulastträger
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



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. 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. Aufgrund der

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

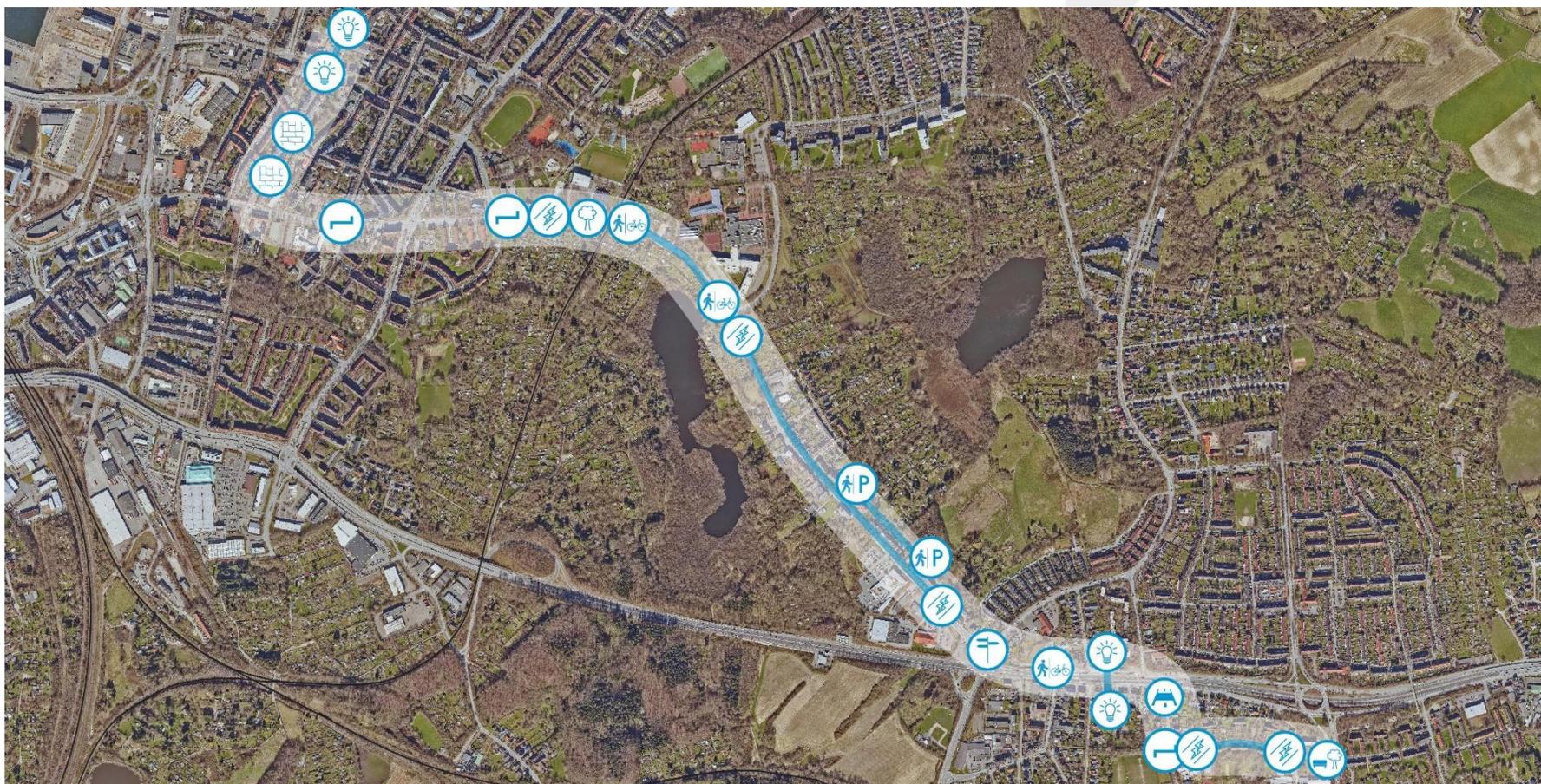
Beispielhafte Verortung

- Gaarden Zentrum - Elmschenhagen

Übersicht



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



Legende

- | | | |
|--|--|---|
|  Taktile Elemente |  Trennung Fuß- und Radweg |  Abschiff Kopfsteinpflaster zur barrierefreien Querung |
|  Grünschnitt |  Abbau Konflikt Parken und Fußverkehr | |
|  Abbau Angsträum |  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
- Abbau der Konflikte zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Fußverkehr an der Preetzer Straße durch eine Neuordnung des Parkens
- 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, Baulastträger
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)

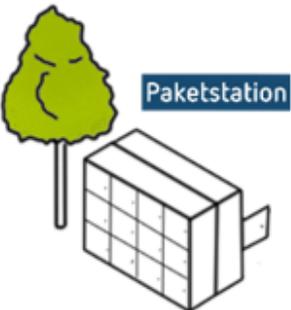
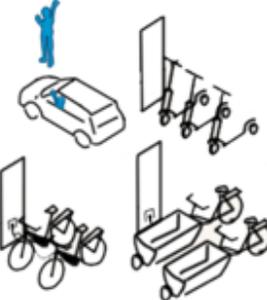
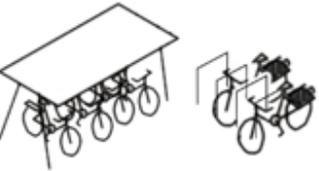
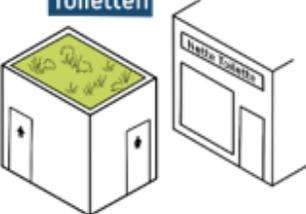
Bezug zu Sofortprojekt

-

Good Practice

Foto: Beispiele der
Platzgestaltung,
Leitfaden Parklet
für die KielRegion



 <p>Paketstation</p> <p>Eine Paketstation kann umliegende Wohnstraßen vom Lieferverkehr entlasten.</p>	 <p>Sitzgelegenheiten</p> <p>Vielfältige Sitzmöglichkeiten tragen zur multifunktionalen Nutzbarkeit des Raums bei.</p>	 <p>Begrünung</p> <p>Begrünung erhöht die Aufenthaltsqualität, dient der Regewasserspeicherung und wirkt sich positiv auf das Mikroklima aus und bietet Schutz vor Hochwasser</p>	 <p>Sharing - Angebote</p> <p>Sharing-Angebote machen alternative Verkehrsarten erlebbar und senken Nutzungsbarrieren.</p>
 <p>Fahrradabstellanlagen</p> <p>Gute Radabstellanlagen verbessern Ordnung und Erreichbarkeit des Platzes.</p>	 <p>Spielelemente</p> <p>Unterschiedliche Spielelemente laden verschiedene Altersgruppen zum Verweilen ein.</p>	 <p>Erlebbares Wasser</p> <p>Zugang zu Wasser steigert die Aufenthalts- und Spielqualität und kühlt den Raum ab.</p>	 <p>Öffentliche Toiletten</p> <p>Öffentlich zugängliche Toiletten erhöhen die Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen.</p>

A5 Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen



Beschreibung

Eine kontinuierliche Prüfung der Eignung von Landes- und Bundesfördermittelprogrammen 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, Wohnungsbauunternehmen, 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 Angsträume (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
- Hellere und freundliche Gestaltung von Parkhäusern
- 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 sichtbar und auch „Geheimtipps“ werden für jeden 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 Haupttrouten 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 Wegeführung 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

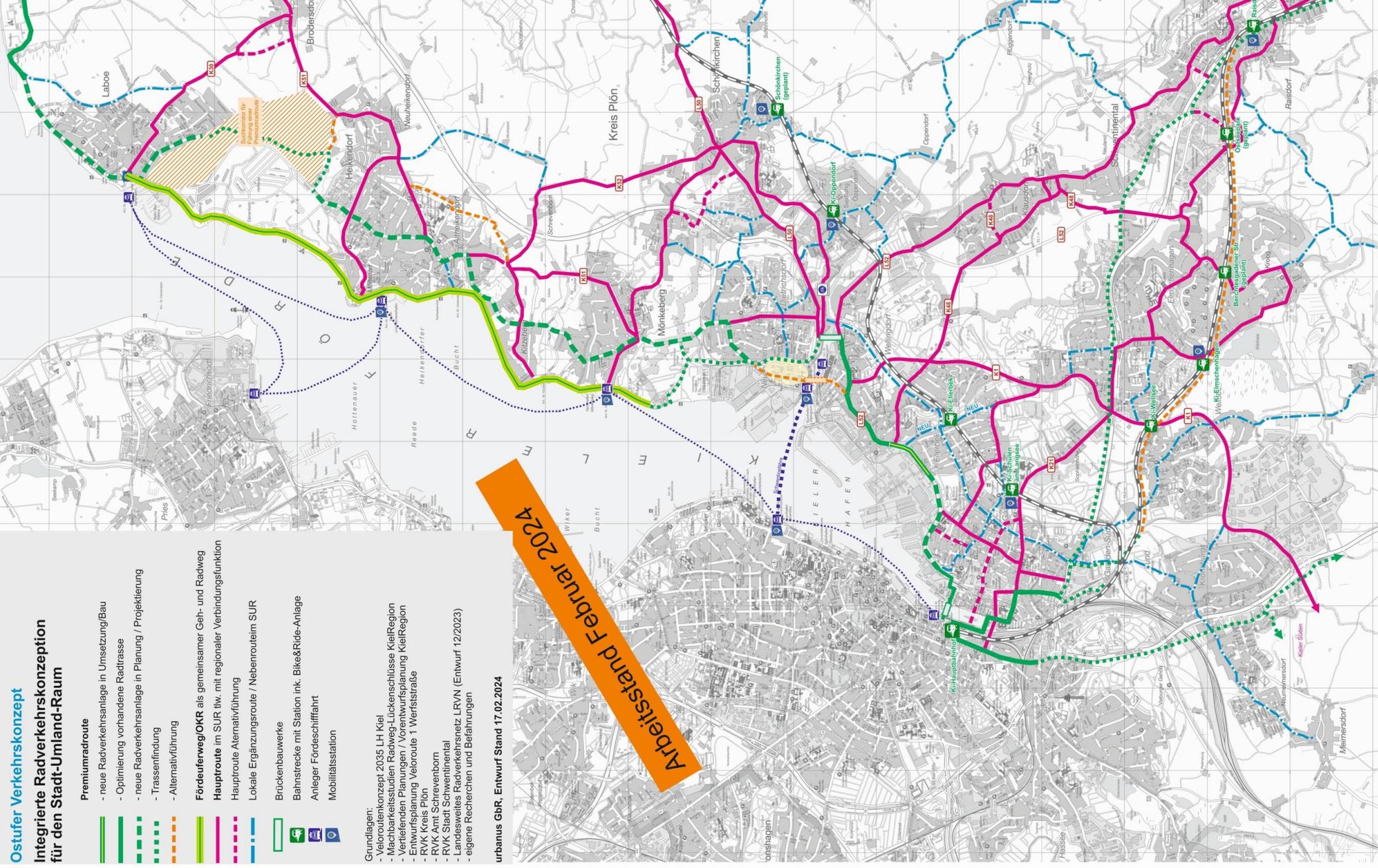
- Kieler Ostufer
- Gemeinden im Kreis Plön

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, Velo-
routen 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 Ostuferverskehrskonzeptes 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, Gänsekugredder (im Verlauf der Premiumradroute), Stubenrauchstr. (optional)
- Schönkirchen: Kättersredder, Blomeweg (optional)
- Schwentinental: 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)
- Schwentimental (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

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

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

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	
Good Practice	Foto: Moderne B+R-Anlage im NAH.SH-Design

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 Ostuferverskehrskonzept 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 folgenden bestehenden und zusätzlichen Haltepunkten
 - S-Bahn Kiel – Schönberger Strand im 30-Min-Takt mit folgenden bestehenden und zusätzlichen Haltepunkten

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.

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
 - Fiefbergen
 - Schönberg
 - Schönberger Stand
 - Probsteierhagen
 - Passade

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



Jährliche Betriebskosten

Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

C2, C4

Beteiligte Akteure

NAH.SH, DB,AKN, InfraGo, Kommunen (für Stationsplanung)

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 Schwientental-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, Schwientental 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 – Schwientental - 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 tangential 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, Schwientental 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 Schwientental-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 der Förde werden durch die Fähren der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK) abgedeckt, wobei die F1 neben saisonalen Verbindungen ganzjährig insb. das Dreieck zwischen Möltenort, Laboe und Friedrichsort bedient und die F2 ein ganzjähriges Angebot (Mo-Sa) zwischen der Reventloubrücke, Dietrichsdorf und Wellingdorf bietet. 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 Ostuferverskehrskonzepts 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 kan 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

- Anbindung des Industriegebiets Wellsee an die Stadtbahn und die künftige S-Bahn-Station Kiel-Wellseedamm
- 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, NAH.SH

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: SprottenFlotte 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 Freizeitzwecke 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, Wohnungsbaugesellschaften, 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 Schwentental (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	
Good Practice	SprottenFlotte in der KielRegion

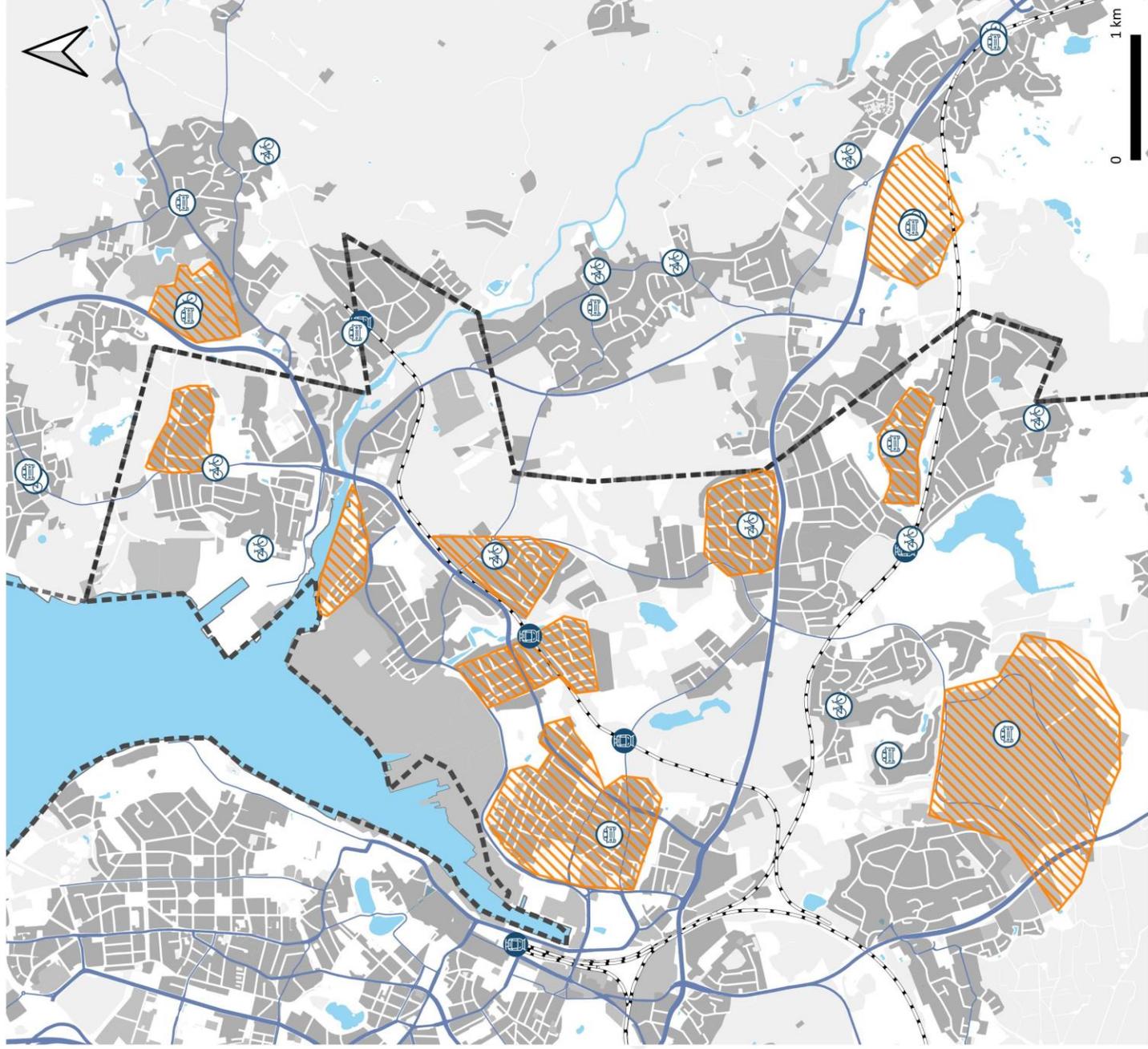
Bezug zu anderen Maßnahmen

- 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: Sprossenflotte-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.

Ein großer Teil der Pendler*innen ist weiterhin – zumindest mittelfristig – auf das Auto angewiesen. Für diese Zielgruppe verfügt die Landeshauptstadt Kiel bereits über einige 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 hochfrequentierten Bereichen 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 links: Abstellfläche für E-Scooter in Hamburg Foto rechts: E-Scooter Rack in Oslo

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, Wohnungsbaugenossenschaften Kreis Plön (perspektivisch)
Bezug zu Sofortprojekt	S2
Good Practice	Foto: Mobilitätsstation in Hamdorf

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 Netzes 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, Anschließmöglichkeiten, 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
- Potenziell: Stadtbahn-Haltestellen

Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	je Anlage
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	D1, D3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön/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.

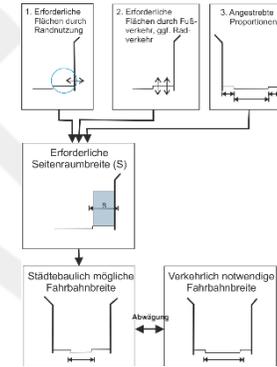
Mit diesem Planungsprinzip soll zunächst für die Hauptverkehrsstraßen am Ostufer geprüft werden, welche Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr stadtverträglich und welche Verkehrsstärken hier letztlich abgewickelt werden können. Daraus lassen sich Zielverkehrsstärken definieren und daraus Verlagerungsziele 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 Schwedenweg 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 Optimeirung 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 Baulastträgern

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

Zielplan neu definiertes Grundnetz MV

Anlage 6



Zeithorizont



Kostenrahmen



Baukosten



Verkehrsgutachten

Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

C1, E2, E3

Beteiligte Akteure

Baulastträger (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 Ostufer sind im Kasten "Beispielhafte Verordnung" aufgeführt:

- Neben den oben genannten Zielen 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.

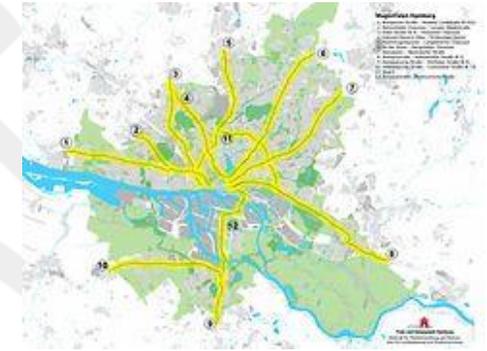
Handlungsschritte

- Variantenentwicklung verschiedener Umbau-Optionen (z. B. Wettbewerb)
 - Berücksichtigung einer ganzheitliche 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 Beispielhafte Verortung

C2 Schnellbuskonzept	Im Kontext Stadtbahnplanung
E1 Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken	<ul style="list-style-type: none"> • Wertstraße/Schönberger Straße • Ostring/Lange Rehm in Neumühlen <p>Weitere Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ostring in Gaarden • Schönberger Landstraße in Schönkirchen • K51 in Heikendorf und Mönkeberg

Übersicht



Zeithorizont



Kostenrahmen



Beitrag zum Klimaschutz



Priorisierung



Zielbeitrag

C1, E2

Beteiligte Akteure

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

Bezug zu Sofortprojekt

-

Good Practice

-

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

Bezug zu anderen Maßnahmen 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.

Übersicht



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

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 Ostuferverkehrskonzept 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-Mobilität [9]). 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
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

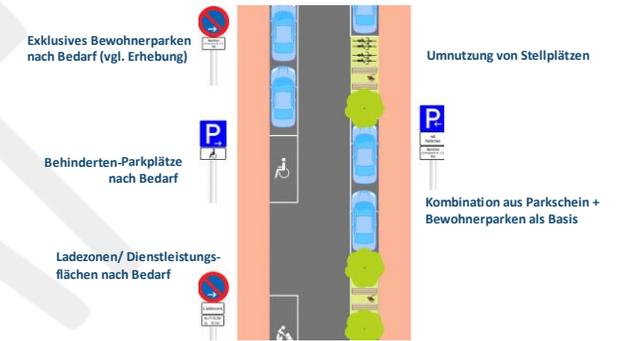
Bezug zu anderen Maßnahmen

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
1. Die Nutzenden sehen zunächst den finanziellen Aspekt als Nachteil, da vielerorts das Parken im öffentlichen Straßenraum oder ein Bewohner*innenparkausweis deutlich günstiger ist.	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.
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.	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.



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“

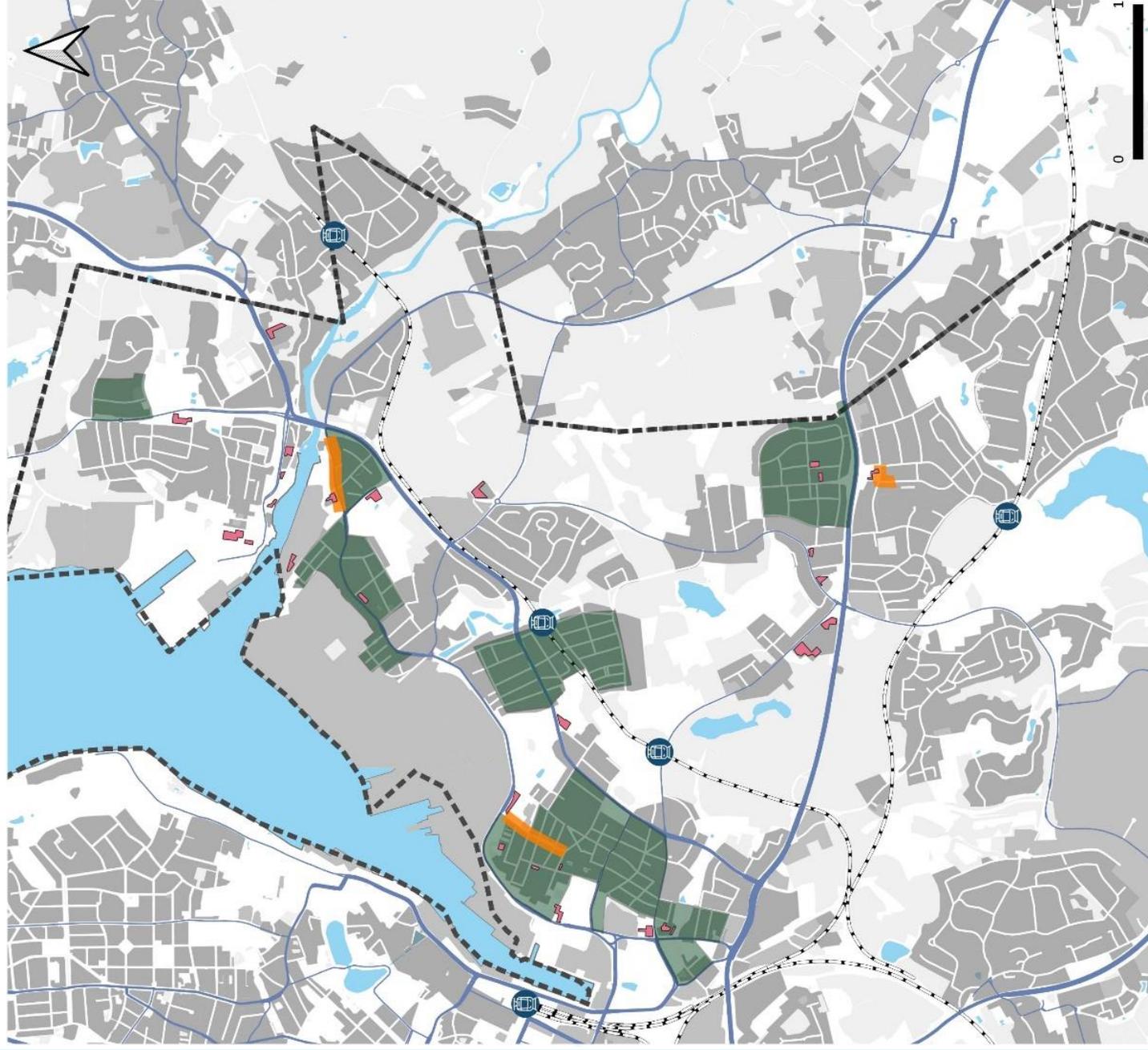
Bezug zu anderen Maßnahmen

E8	Mehrfachnutzung von Parkflächen
-----------	---------------------------------

Beispielhafte Verortung

- Elisabethstraße
- Schönberger Straße
- Bebelplatz
- Gutenbergstraße

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



Legende

- | | | | |
|---|-----------------|---|---|
|  | Bahnhoefe |  | Bahnnetz |
|  | Siedlungsfläche |  | Quartiere für potentielle Quartiersgaragen |
|  | Gewerbefläche |  | Parkflächen zur Mehrfachnutzung |
|  | Gewässer |  | Straßenzüge für Curb-side-Management Modellprojekte |
|  | Straßennetz | | |

Hintergrundkarte: © OpenStreetMap contributors

Stand: Oktober 2023

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. 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:

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

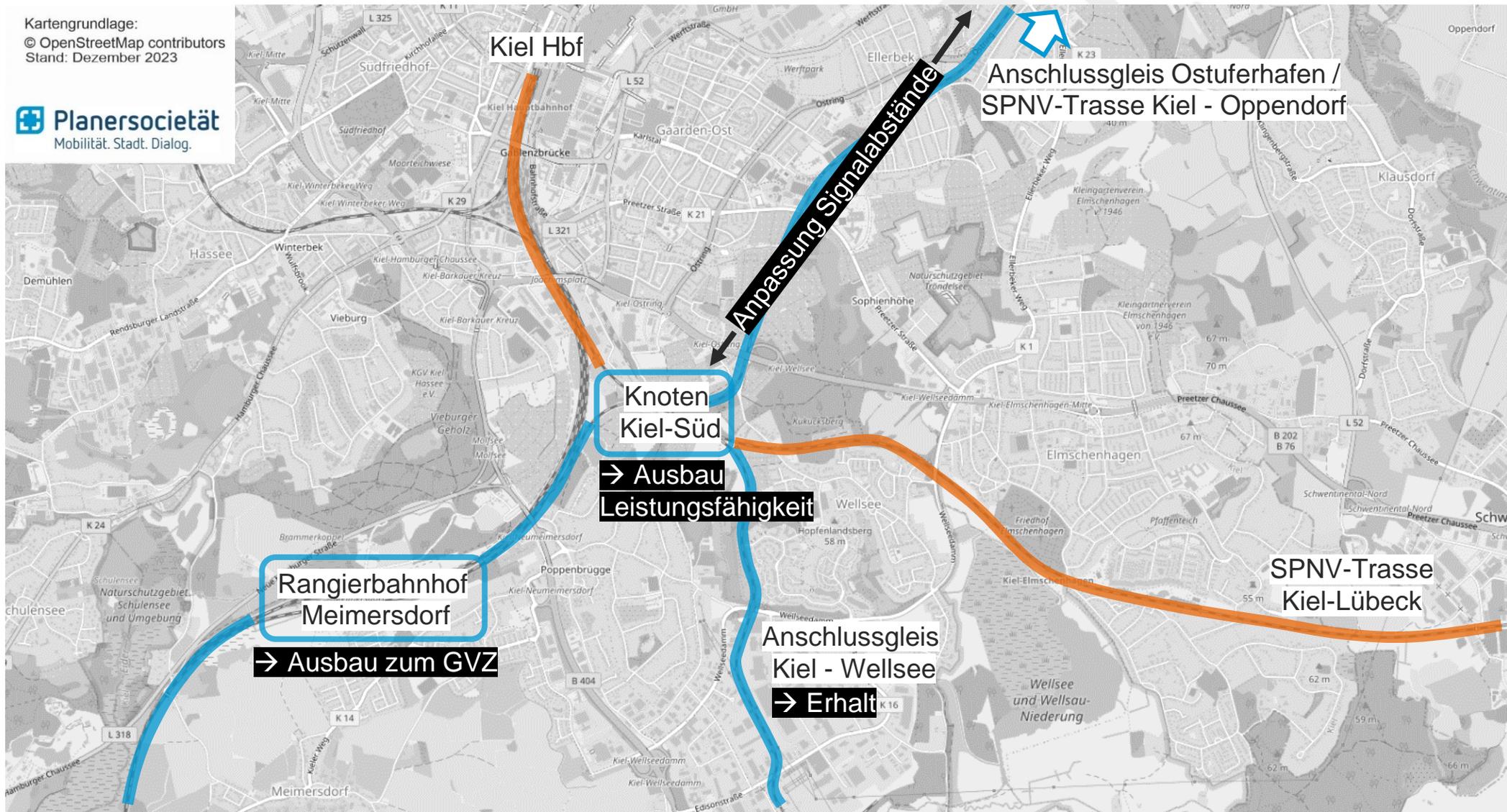
Übersicht



Zeithorizont	
Kostenrahmen	Gesamtmaßnahme
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	F1
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Port of Kiel, DB, 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, Schwentinental)
- 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

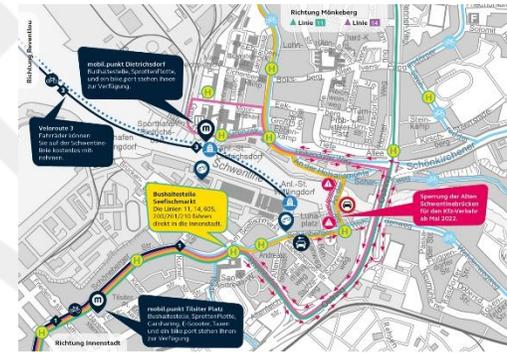
Bezug zu anderen Maßnahmen

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 Schwentinental

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	-

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 runder 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, DB, 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 Umweltverbunds, 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

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

Bezug zu anderen Maßnahmen

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

Beispielhafte Verortung

- Bereich Fachhochschule 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 Straßenbauasträger (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.

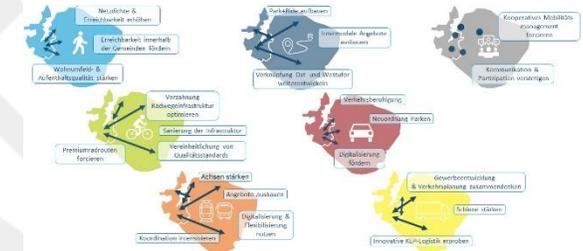
(3) Einbindung in die Gesamt-Evaluation

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
