

Ergebnisprotokoll

Ostuferverkehrskonzept für die KielRegion Projektbegleitender Beirat (1. Sitzung)

Ort: KITZ – Kieler Innovations- und Technologiezentrum GmbH, Schauenburgerstraße
116, 24118 Kiel

Datum: 21.11.2022

Uhrzeit: 14:00-16:45 Uhr

Anwesende: KielRegion: Leon Jamaer, Martin Kliesow
Gutachtendenteam: Stefan Luft (urbanus), Sebastian Schröder-Dickreuter, Christina von Bergner (beide Planersocietät)

Teilnehmende: Wiebke Bonow (EBK), Dorothee Arp (Kreis Plön), Christian Stamer (Tiefbauamt), Henning Bergmann (Tiefbauamt), Juliane Bohrer (Förde Kooperation), Stefanie Meyer (ADFC), Jörg Kirst (ADAC), Frederik Meißner (VCD Nord), Jens Sandmeier (WT.SH), Silke Solbach (Ostufer Kiel), David Vetter (Ostufer Kiel), Aaron Disch (Ostufer Kiel), Brigitte Wotha (FH Kiel), Hauke Schmidt (Kreis Plön), Kay Bellmann (GEOMAR), Ingo Lübben (Seefischmarkt ZTS GmbH)

TOP 1 Empfang und Begrüßung

Herr Jamaer (KielRegion) begrüßt die Teilnehmenden der ersten Sitzung des projektbegleitenden Beirats und gibt einen kurzen Ausblick auf die erste Sitzung. Nach einer Vorstellungsrunde aller Teilnehmenden mit Namen und Institution wird das Wort an Herrn Schröder-Dickreuter (Planersocietät) übergeben. Dieser sowie die zwei anderen Vertretenden des Gutachtendenteams – Stefan Luft (urbanus) und Christina von Bergner (Planersocietät) – stellen sich ebenfalls kurz vor. Herr Schröder-Dickreuter begrüßt die Teilnehmenden anschließend im Namen des Gutachtendenteams und entschuldigt Martin Albrecht (GGR), welcher krankheitsbedingt nicht am Termin teilnehmen kann. Anschließend leitet Herr Schröder-Dickreuter zum zweiten Tagesordnungspunkt über.

TOP 2 Das Ostuferverkehrskonzept und der Beirat

Im Rahmen des TOP 2 legt Herr Schröder-Dickreuter die gebiets- und projektbezogenen Ziele des Ostuferverkehrskonzeptes dar und stellt die verschiedenen Handlungsfelder vor, die bei der Bearbeitung eine Rolle spielen. Diese sind mit den Oberthemen „Annähern und Aufsteigen“, „Einsteigen und Umsteigen“, „Anfahren und Handeln“ sowie „Informieren und Organisieren“ an der Struktur des Masterplans Mobilität der KielRegion orientiert. Im nächsten Schritt wird von Herrn Schröder-Dickreuter das Organigramm des Projekts vorgestellt, um die inhaltliche Aufgabenverteilung zwischen den drei Planungsbüros zu verdeutlichen. Anschließend wird der grobe Projektzeitplan mit den wichtigsten Meilensteinen und Projektbausteinen vorgestellt mit dem Hinweis, dass der Zeitplan im Zuge des Bearbeitungsprozesses als agil zu verstehen ist. Abschließend stellt Herr Schröder-Dickreuter die Rolle und Funktion des projektbegleitenden Beirats vor, welche vor allem in der Qualitätssicherung, der Abstimmung inhaltlicher Meilensteine sowie in der Multiplikatorenfunktion durch die Teilnehmenden liegt.

In der ersten Zwischendiskussion werden keine Anmerkungen der Teilnehmenden geäußert.

TOP 3 Grundlagen und der Untersuchungsraum

TOP 3 beginnt mit der Vorstellung einer Auswahl an Grundlagenstudien, die für die Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes relevant sind. Anhand einer Übersichtsgrafik verdeutlicht Herr Schröder-Dickreuter die Bedeutung bereits bestehender Konzepte und Planwerke im Bereich Verkehr und Klimaschutz aus den unterschiedlichen beteiligten Gebietskörperschaften (LH Kiel, Kreis Plön, KielRegion). Anschließend geht er kurz auf den Untersuchungsraum ein und erläutert die Bedeutung des Fokusraums, des erweiterten Untersuchungsraums sowie der verschiedenen Achsenräume für die Konzepterarbeitung. Beendet wird TOP 3 mit einem Überblick über die verschiedenen Handlungsfelder und den räumlichen Maßstab, welcher in Abhängigkeit des jeweiligen Handlungsfelds variiert.

TOP 4 Bestandsanalyse

Für TOP 4 zur Bestandsanalyse übergibt Herr Schröder-Dickreuter das Wort an Stefan Luft (urbanus). In der Bestandsanalyse sollen erste Ansätze und Ergebnisse entlang der einzelnen Handlungsfelder vorgestellt und im Anschluss diskutiert werden.

Herr Luft leitet mit einem kurzen Abriss zum Verkehrsmodell ein, welches sich derzeit in der Aktualisierung befindet und für die Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes eine Betrachtung aktueller verkehrsrelevanter Daten auf der Ebene kleinteiliger Verkehrszellen ermöglicht. Darüber hinaus wird ein kurzer Blick auf die Verkehrsverflechtungen von Kiel und dem Kreis Plön in Hinblick auf Schüler- und Einkaufsströme geworfen. Im Anschluss geht Herr Luft auf die Pkw-Fahrleistung ein und verdeutlicht anhand einer Karte, dass am Kieler Ostufer geringere Pro-Kopf Distanzen zurückgelegt werden als in den ländlichen Gebieten des Kreises Plön. Eine Analyse der Verkehrszählraten des MIVs aus dem Verkehrsmodell sowie der Netzbelastung lässt auf die für das Ostuferverkehrskonzept von Bedeutung erscheinenden Achsenräume zwischen Kiel und umliegenden Gemeinden schließen. Nach der Vorstellung erster Ergebnisse des Kfz-Verkehrs wirft Herr Luft einen Blick auf die Bedeutung und den Einsatz des Verkehrsmodells für die Analyse des ÖPNV/SPNV. Im Anschluss daran werden aktuelle Entwicklungen im Bereich Radverkehrsförderung in Kiel und im Kreis Plön vorgestellt. Anschließend stellt Frau von Bergner (Planersocietät) die ersten Analyseergebnisse im Fußverkehr am Kieler Ostufer sowie in Plön und Preetz vor. Für den Wirtschaftsverkehr wird die Bedeutung des Kieler Hafens für den Wirtschaftsstandort Kiel und somit auch für den lokalen sowie (über-)regionalen Wirtschaftsverkehr in Kiel und Kreis Plön ausgeführt. Frau von Bergner gibt einen kurzen Überblick über das bereits bestehende LKW-Führungsnetz der Landeshauptstadt Kiel und eröffnet in einem Ausblick die Ausweitung des Netzes auf den Landkreis Plön. Abschließend werden erste Ergebnisse weiterer Handlungsfelder der Intermodalität, des ruhenden Kfz-Verkehrs sowie des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements präsentiert. Für den ruhenden Kfz-Verkehr hebt Frau von Bergner die Bedeutung des Mobilitätskonzepts „Ruhender Verkehr 2035“ hervor, während im Bereich Intermodalität ein Überblick über bestehende intermodale Schnittstellen am Kieler Ostufer gegeben wird. Den Abschluss des TOP 4 bildet ein Ausblick auf eine Auswahl an Best-Practice Beispielen für das Themenfeld betriebliches Mobilitätsmanagement.

In der folgenden Diskussion im Plenum wird von den Teilnehmenden eine Reihe hilfreicher Hinweise und Anmerkungen gegeben.

Es wird die Nachfrage gestellt, warum keine **politischen Akteure** in dem projektbegleitenden Beirat vertreten sind. Von Seiten der KielRegion wird erläutert, dass die politischen Akteure bewusst nicht in den projektbegleitenden Beirat eingeladen worden sind, u.a. um den Beirat in der Größe und Zusammensetzung arbeitsfähig halten zu können. Die politische Ebene wird gesondert bzw. über andere Beteiligungsformate eingebunden.

Ein Großteil der Hinweise aus dem Plenum beziehen sich auf die Dringlichkeit, **aktuelle Planungen und künftige Entwicklungen** in die Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes mit einfließen zu lassen. Ein Beispiel bezieht sich auf die begrenzte Lebensdauer der Schwentinebrücke und die daraus resultierende notwendige Berücksichtigung eines Brückenersatzbaus für das Ostuferverkehrskonzept. Auch die künftige Entwicklung des GEOMAR sowie weitere Ausbaumaßnahmen des

Kieler Ostufers sollten unter Berücksichtigung veränderter Verkehrssituationen in die Konzeptarbeit bzw. in das Verkehrsmodell einfließen. An dieser Stelle wird ebenfalls die Notwendigkeit betont, aktuelle Planungen von größeren Wohn- und Gewerbegebieten (bspw. in Heikendorf oder Schönkirchen) und die damit einhergehenden Auswirkungen bspw. auf Pendlerströme im Verkehrsmodell aufzugreifen. In Hinblick auf die **Pendlerströme** wurde außerdem die Anmerkung geäußert, diese auch auf überregionaler Ebene zu untersuchen sind, da gerade die Einpendlerströme nach Kiel zu Verkehrsproblemen in der Stadt führen. Hier ist es wichtig, die Zielverkehre am Ostufer genauer zu betrachten, wie bspw. TKMS, das GEOMAR oder die Fachhochschule. Die Integration **unterschiedlicher Verkehrsszenarien** auf Basis verschiedener Entwicklungen ist ein relevanter Aspekt für einen Großteil der anwesenden Teilnehmenden. In dem Zusammenhang wurde auch eine Frage nach dem Einbezug von **Krisenszenarien** wie bspw. dem Ausfall der Brücke über die Schwentinemündung gestellt. Eine mögliche Einbindung in die Untersuchung wird vom Gutachterteam geprüft.

Für das Handlungsfeld der Intermodalität wurde angeregt, intermodale Schnittstellen nicht nur unter dem **Begriff der Mobilitätsstationen** zu betrachten – gerade im Kreis Plön sind intermodale Angebote durchaus vorhanden, allerdings nicht mit dem Begriff der Mobilitätsstation abgedeckt. Hier wäre es wichtig, nicht nur die als Mobilitätsstationen betitelten Standorte, sondern auch Standorte, zu betrachten, die sich in der Funktionalität gleichen.

Ein weiteres wichtiges Themenfeld ist das Thema SPNV. Die **Reaktivierung von alten Bahnstrecken** wie bspw. Kiel-Schönberg oder potenziell auch Malente-Lütjenburg wird wiederholt benannt und auch das gerade beschlossene hochwertige ÖPNV-System sollte im Ostuferverkehrskonzept berücksichtigt werden. Beim Radverkehr sind auch die bereits bestehenden Konzepte zu berücksichtigen wie die Radverkehrskonzepte für Plön und das Amt Schrevenborn. Kontrovers diskutiert wird die Radmitnahme im ÖPNV. Außerdem ist der Radtourismus und dessen Anforderungen mit einzubeziehen.

Weiterhin kamen vereinzelt Hinweise von den Teilnehmenden für **derzeit laufenden Projekte**, deren Ergebnisse für die Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes relevant sein könnten. Hier wurde ein Forschungsprojekt „VeloCamous“ der FH Kiel sowie das Projekt „Barrierearmer Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf“ genannt, welches vor allem für das Handlungsfeld Fußverkehr wichtige Erkenntnisse für das Thema Barrierefreiheit liefern kann.

TOP 5 Sofortprojekte

Nach einer kurzen Pause leitet Herr Schröder-Dickreuter zu den Sofortprojekten über. Nachdem das Ziel sowie der allgemeine Ablauf der Sofortprojekte dargelegt wird, stellt er das erste Sofortprojekt zum Thema Wirtschaftsverkehr vor, welches in Kooperation mit dem Projekt „SEVAS“ die Entwicklung eines digitalen Leitsystems für LKW-Verkehre in der Landeshauptstadt Kiel sowie im Kreis Plön beinhaltet. Herr Luft trägt zum zweiten Sofortprojekt „Mobilitätsstationen Fähranleger“ sowie zum Sofortprojekt zur Intermodalität bei. Es wird von einigen Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass das Thema Multimodalität noch nicht ausreichend in den Steckbriefen bzw. dem Sofortprojekt Fähranleger berücksichtigt ist. Hierbei geht es um mehr als „reine“ Mobilitätsstation,

sondern auch um tarifliche Aspekte, die Erreichbarkeit und die Anbindung der Fähranleger mit dem Umweltverbund (multimodale Wegeketten).

Im Anschluss an die Diskussion fährt Herr Luft mit der Vorstellung der Sofortprojekte „Radpremiumrouten“ sowie „Beschilderung der Velorouten“ fort. Herr Luft macht darauf aufmerksam, dass für letzteres auch eine Ausweitung auf die regionalen Radpremiumrouten möglich sei.

In der anschließenden Diskussion werden die Sofortprojekte mit den Teilnehmenden diskutiert. Für das Sofortprojekt Intermodalität wird seitens der Teilnehmenden vorgeschlagen, neben der Identifizierung geeigneter Standorte auch die **reale Flächenverfügbarkeit** zu berücksichtigen. Außerdem wird gewünscht, die betroffenen Gemeinden potentieller Standorte aktiv in die Planung mit einzubeziehen. Das Ergebnis des Sofortprojektes sollte neben einer Standortprüfung auch vertiefende Planungsskizzen und einen Verfahrensvorschlag mit Umsetzungsschritten beinhalten.

Analog zum Sofortprojekt Intermodalität wird auch für die zwei Sofortprojekte im Radverkehr die Notwendigkeit gesehen, neben der Planung auch die **Umsetzung** vorzubereiten und Fragen nach den Kosten und der Finanzierung, den Zuständigkeiten bzw. der weiteren Projektkoordination und des weiteren Verfahrensablaufs einzubeziehen. Darüber hinaus wird für das Sofortprojekt Beschilderung darauf hingewiesen, dass der **Erlass der Radverkehrsweisung in Schleswig-Holstein** derzeit überarbeitet wird. Die im Sofortprojekt entwickelte Wegweisung der Velorouten sollte möglichst von dem neuen Erlass abgedeckt sein und dementsprechend mit dem MWVATT (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus) abgestimmt werden.

Seitens einiger Teilnehmender wird die Schwentinemündung als räumlicher Fokus für ein **weiteres Sofortprojekt** vorgeschlagen. Dabei könne es darum gehen, speziell kurzfristige Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Schwentinemündung zu erarbeiten und bspw. einen P+R Parkplatz für Studierende der FH zu prüfen sowie Ansätze für betriebliches Mobilitätsmanagement zu entwickeln. Das Gutachtendementeam will diesen Vorschlag prüfen.

TOP 6 Zusammenfassung und Ausblick

Nach einem kurzen Blick auf die verschiedenen Beteiligungsbausteine sowie die Anfang Dezember startende Online-Beteiligung verabschiedet das Gutachtendementeam die Teilnehmenden und dankt für die rege und konstruktive Zusammenarbeit.

Die Online-Beteiligung wird über die Projektseite der KielRegion erreichbar sein: <https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/konzepte-und-beratung/ostuferverkehrskonzept/>.

Teilnehmende können sich gerne bei weiteren Fragen, Ideen, Anmerkungen etc. auch direkt an das Gutachtendementeam wenden.

Kiel, 28. November 2022.