



# KielRegion



**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR



Ostuferverkehrskonzept der KielRegion

# Infotermin Politik



01. März 2023



# Agenda

- TOP 1 Projektübersicht und -ablauf
- TOP 2 Ergebnisse der Online-Beteiligung
- TOP 3 Analyseergebnisse
- TOP 4 Synthese und Handlungskonzept
- TOP 5 Sofortprojekte
- TOP 6 Ausblick
- TOP 7 Fragen und Diskussion



# TOP 1

## Projektübersicht und -ablauf

Ostuferverkehrskonzept – Warum?

Untersuchungsraum – Wo?

Zeitplan – Wann?



# Ostuferverkehrskonzept – Warum?

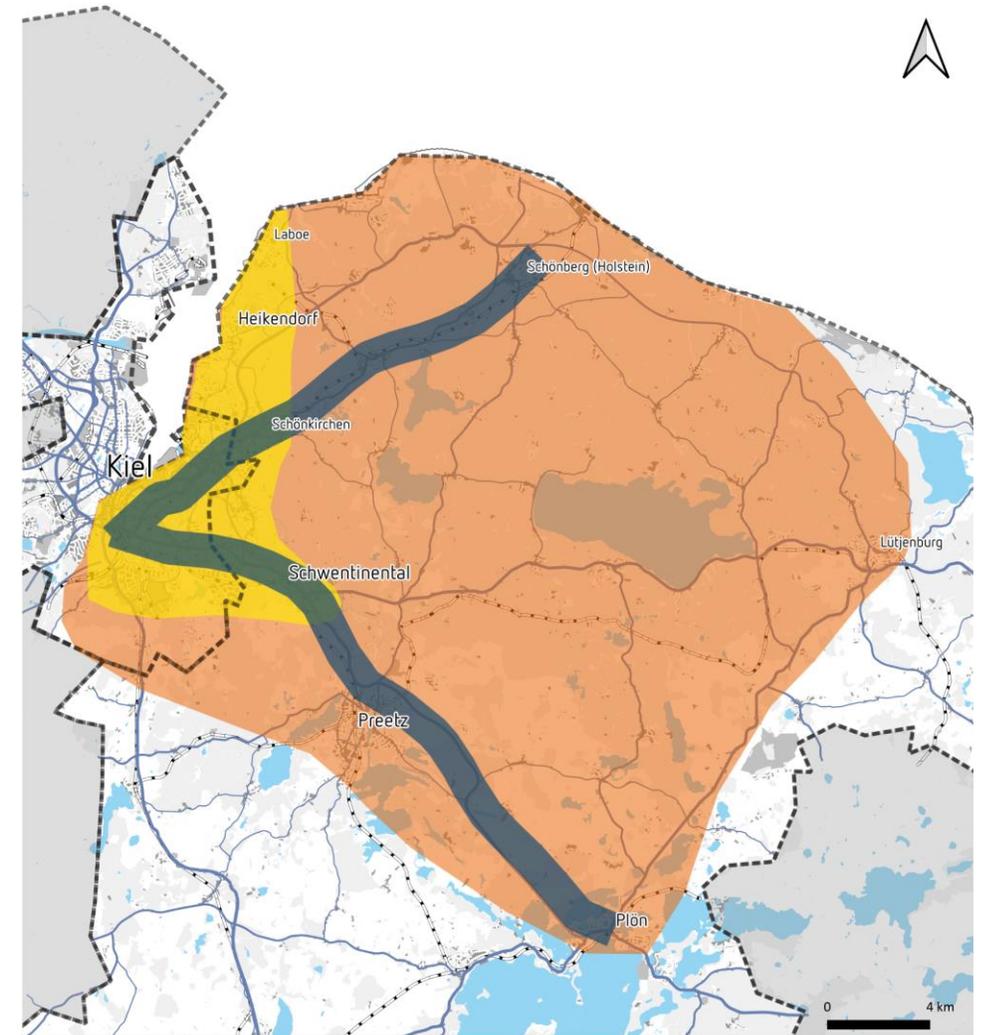
## Was ist ein Verkehrskonzept und warum brauchen wir ein Verkehrskonzept?

- Ansatz des Masterplan Mobilität fortsetzen und konkretisieren (Stichwort Sofortprojekte)
- Betrachtung der Wechselwirkungen innerhalb des Untersuchungsraumes (Ursache und Wirkung)
- Mobilität am Ostufer zukunfts- und zielgruppengerecht weiterentwickeln
- Mobilität als System verstehen: integriert und integrativ
- Formulierung einer Gesamtstrategie für den Untersuchungsraum



# Untersuchungsraum – Wo?

- **Fokusraum:** Ostufer der LH Kiel + Gemeinden des Kreises Plön in direkter Nachbarschaft
- **Erweiterter Untersuchungsraum:** Erweiterung in die Gemeinden des Kreises Plön
- **Achsenräume:** z.B. Kiel - Schönberg, Kiel - Preetz - Plön
- Weitere Fokusräume und Achsenräume werden im Zuge der Bestandsanalyse + Online Beteiligung erarbeitet (z.B. Schwentinemündung, Nahversorgungszentren in Kiel)



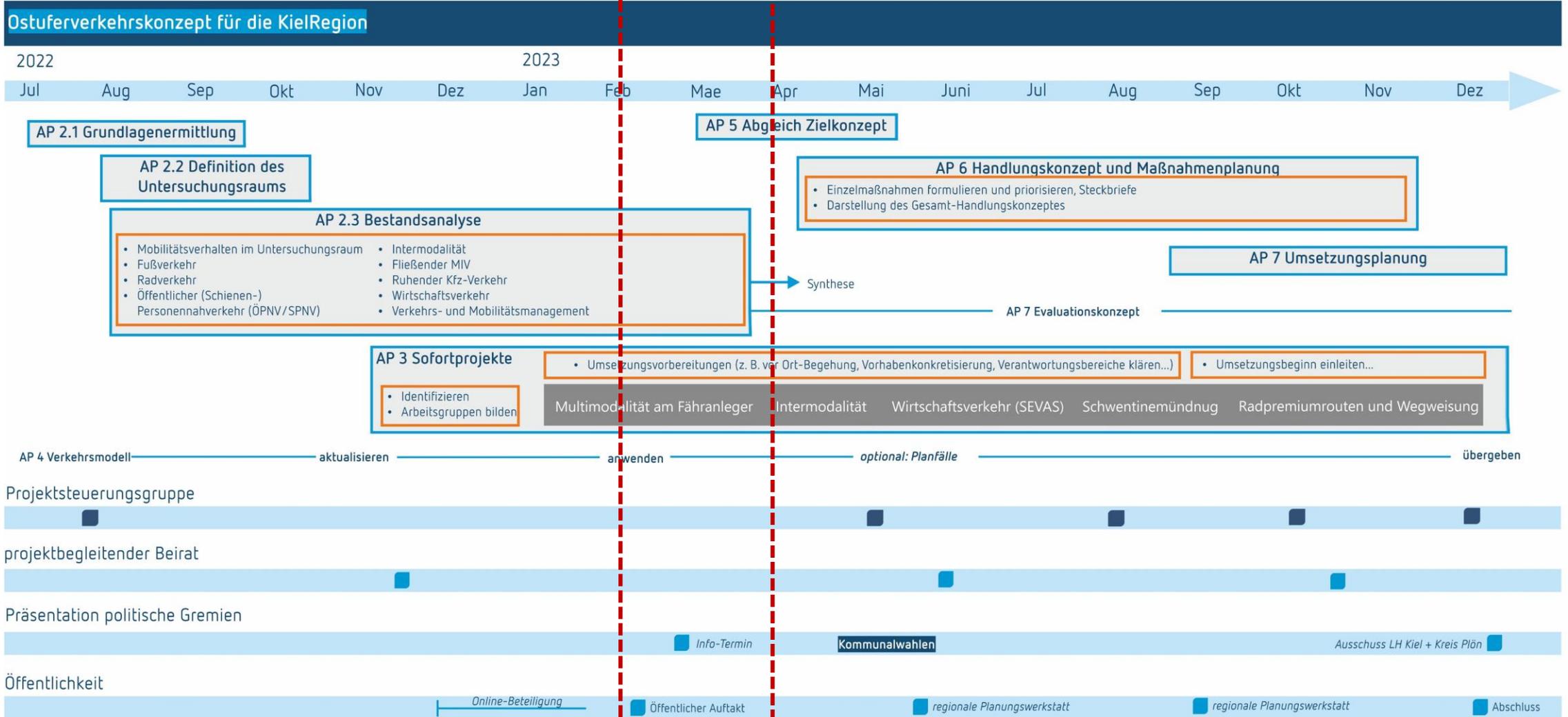
## Legende

- Siedlungsfläche
- Industrie- und Gewerbefläche
- Andere Nutzungen
- Gewässer
- Bahnnetz
- Straßennetz
- Fokusraum
- Erweiterter Untersuchungsraum
- Achsenräume

Quelle: OSM 2022  
Stand: Dezember 2022  
**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

# Zeitplan – Wann?

## Wo stehen wir gerade?



Quelle: Planersocietät

# TOP 2

## Ergebnisse der Online-Beteiligung

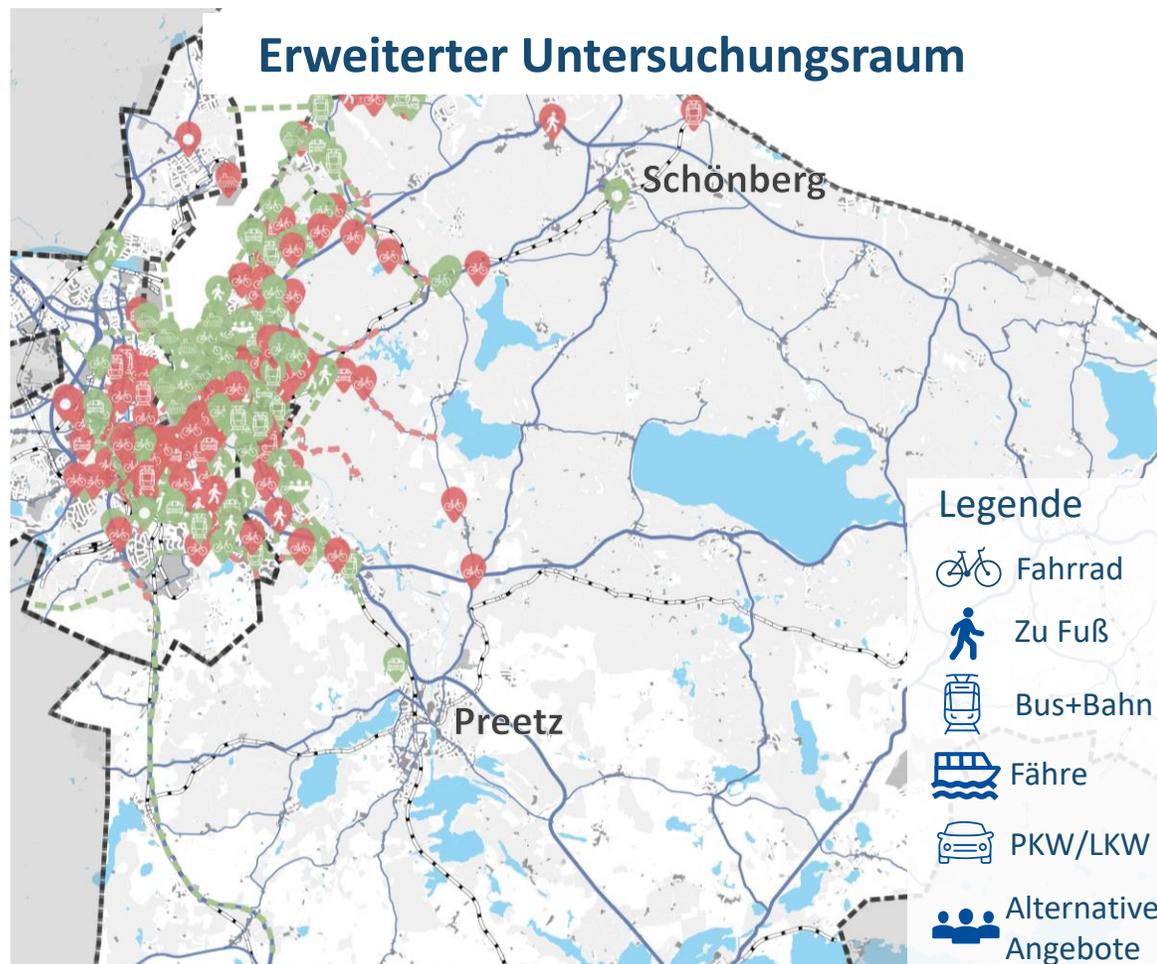
Online-Beteiligung

Schwerpunkt: Schwentinemündung

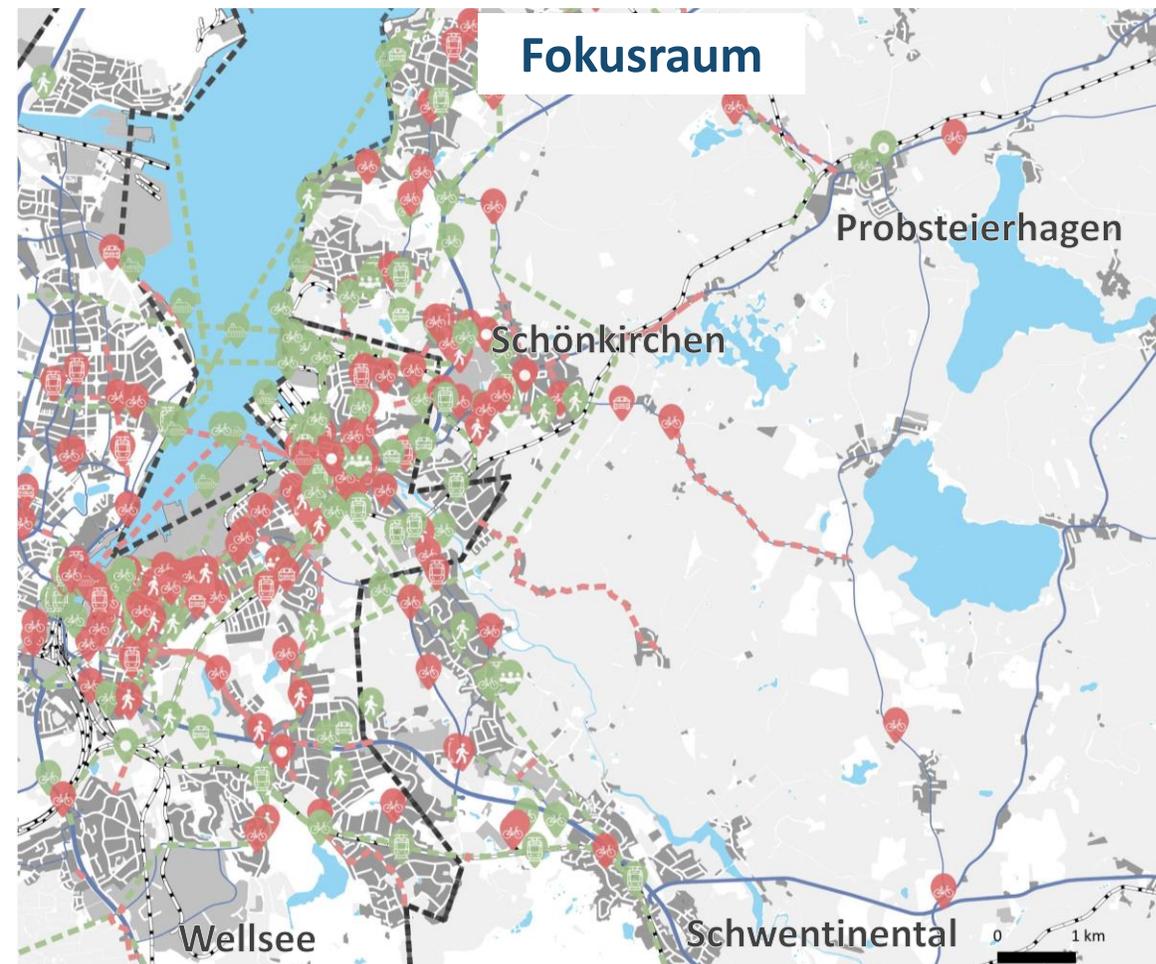


# Online-Beteiligung

Online-Beteiligung vom 01. Dezember 2022 bis 15. Januar 2023



Quelle: Planersocietät



Quelle: Planersocietät

# Online-Beteiligung

## Gesamtergebnis



531



197

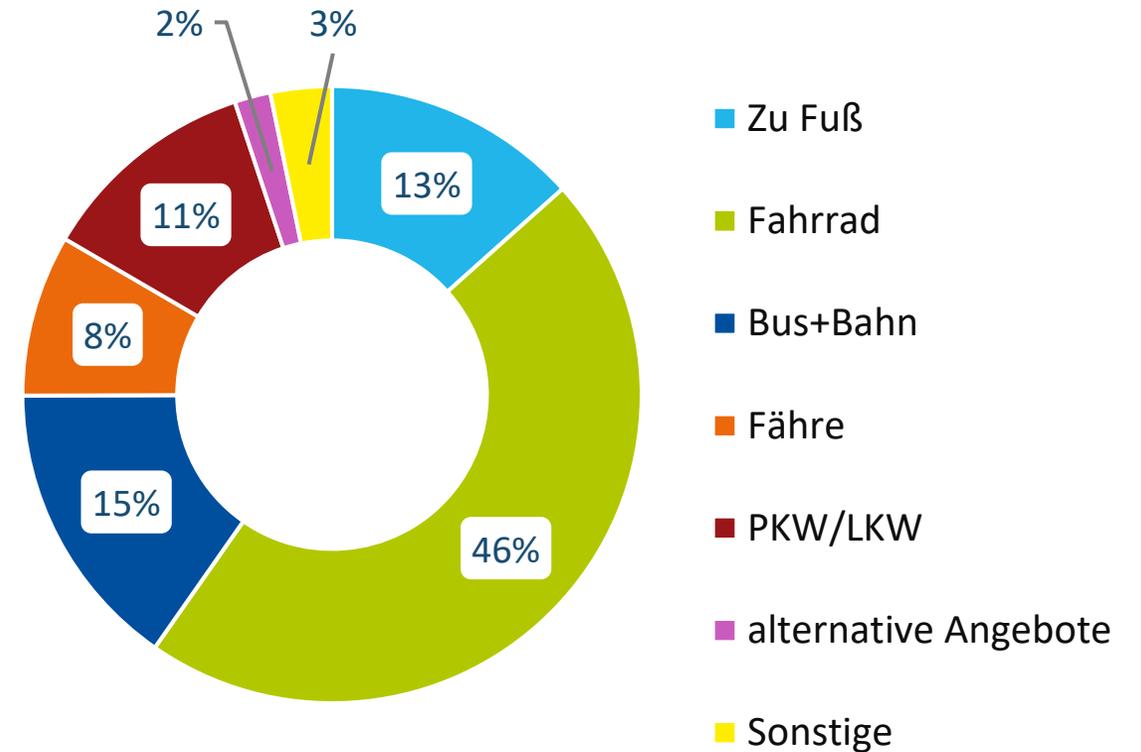


5.432



606

## Anteil der Beiträge an den Kategorien



N = 531

Quelle: Planersocietät

# Online-Beteiligung

## Themen der Online-Beteiligung

Konflikte zwischen  
Verkehrsteilneh-  
menden

Fehlende sichere  
Querungsmöglich-  
keiten

Erreichbarkeiten  
mit dem Rad

ÖPNV-  
Anbindungen  
Nachbargemeinden

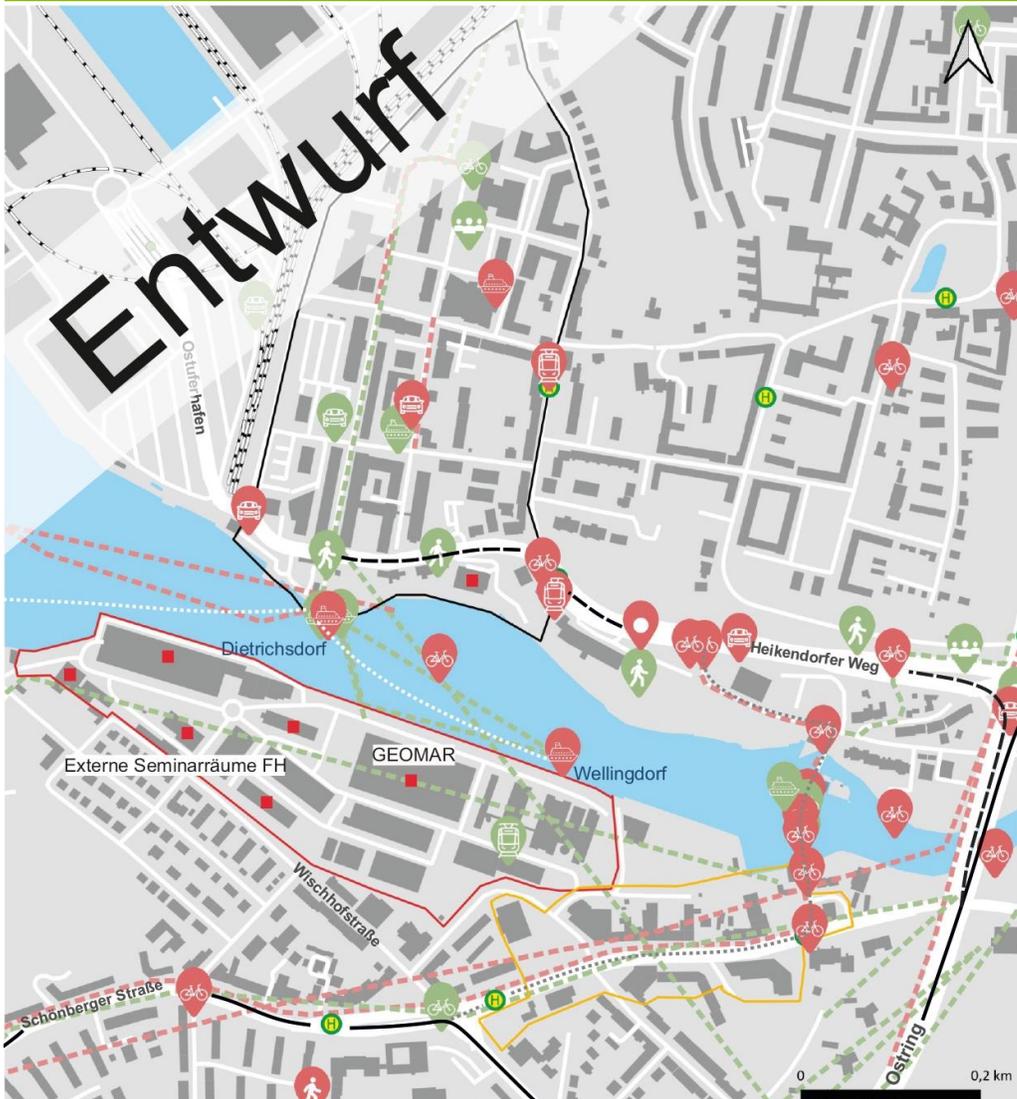
Unklare  
Radverkehrsführung

Erweiterung des  
Fährfahrplans der  
F1 und F2

Ausweitung des  
Bike- und  
Carsharing  
Angebots

Lärmschutz (z.B.  
entlang des  
Ostrings)

# Schwerpunkt: Schwentinemündung



Quelle: Planersocietät

**Fahrrad:** Sichere Querungsmöglichkeiten mit dem Rad

**Zu Fuß:** Autofreie Alte Schwentinebrücke, Konflikte zu anderen Verkehrsteilnehmenden (Radfahrende, parkende Autos etc.)

**ÖPNV:** Ausweitung der Fahrplandichte 60S (Wochenende) sowie Fährlinie F2

**Kfz-Verkehr:** Konflikte von Schwerlastverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmenden am FH Campus

**Sharing:** Ausweitung der Sprottenflotte auf den FH Campus

# TOP 3

## Analyseergebnisse

Annähern und Aufsteigen

Einsteigen und Umsteigen

Anfahren und Handeln

Informieren und Organisieren



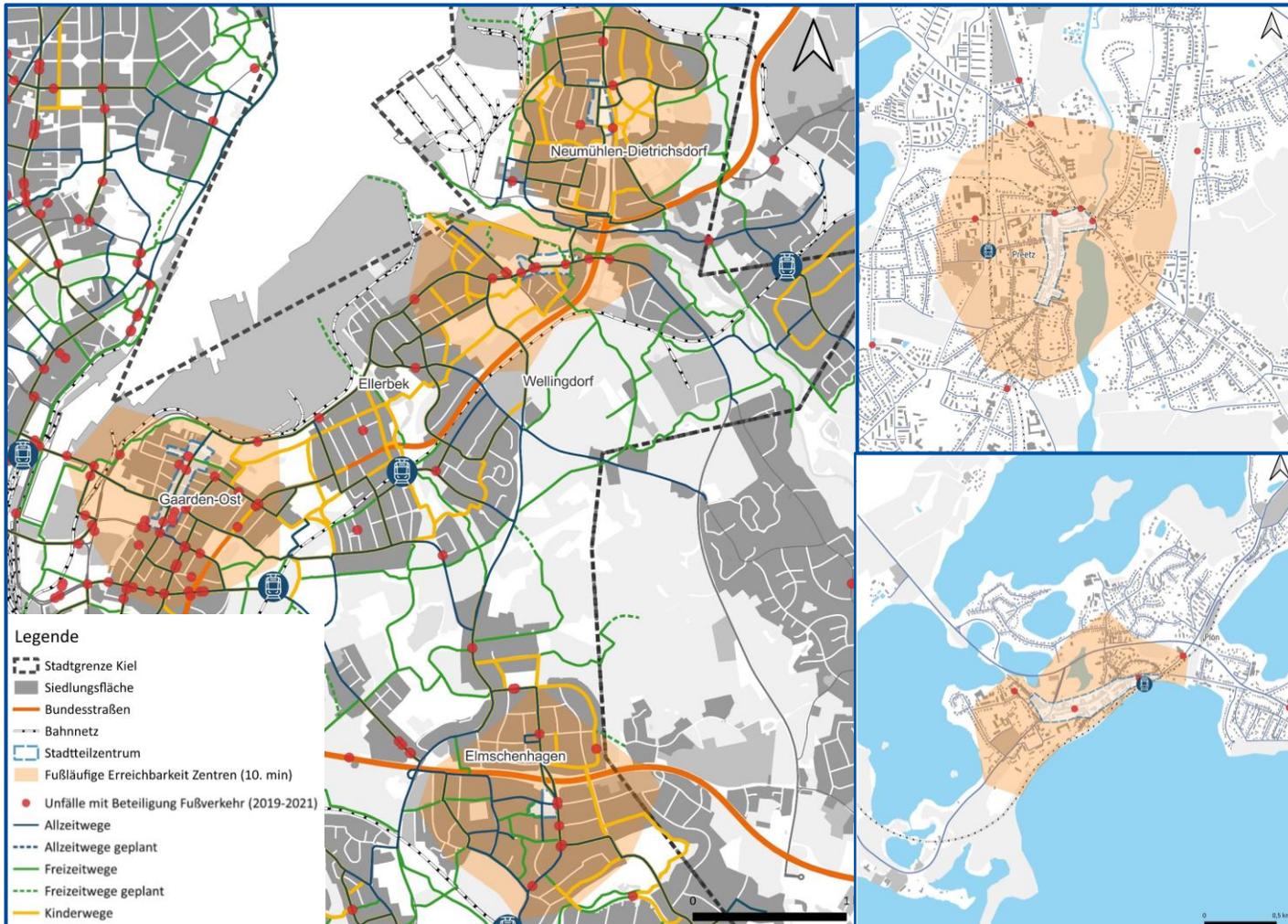
# Handlungsfelder



# Annähern und Aufsteigen

Fußverkehr

Radverkehr



Quelle: Planersocietät

## Stärken (Auswahl)

- + Kontinuierliche Weiterentwicklung der Fußwegeachsen und Kinderwege in Kiel
- + Insgesamt gute fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren
- + Vereinzelt Querungshilfen an Haupt- und Nebenverkehrsstraßen

## Schwächen (Auswahl)

- Fußläufige Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums Elmschenhagen durch B76 erschwert
- Einzelne Teilbereiche (z.B. Fußgängertunnel Ostring) mit Problemen bei sozialer Sicherheit

# Annähern und Aufsteigen

Fußverkehr

Radverkehr



## Stärken (Auswahl)

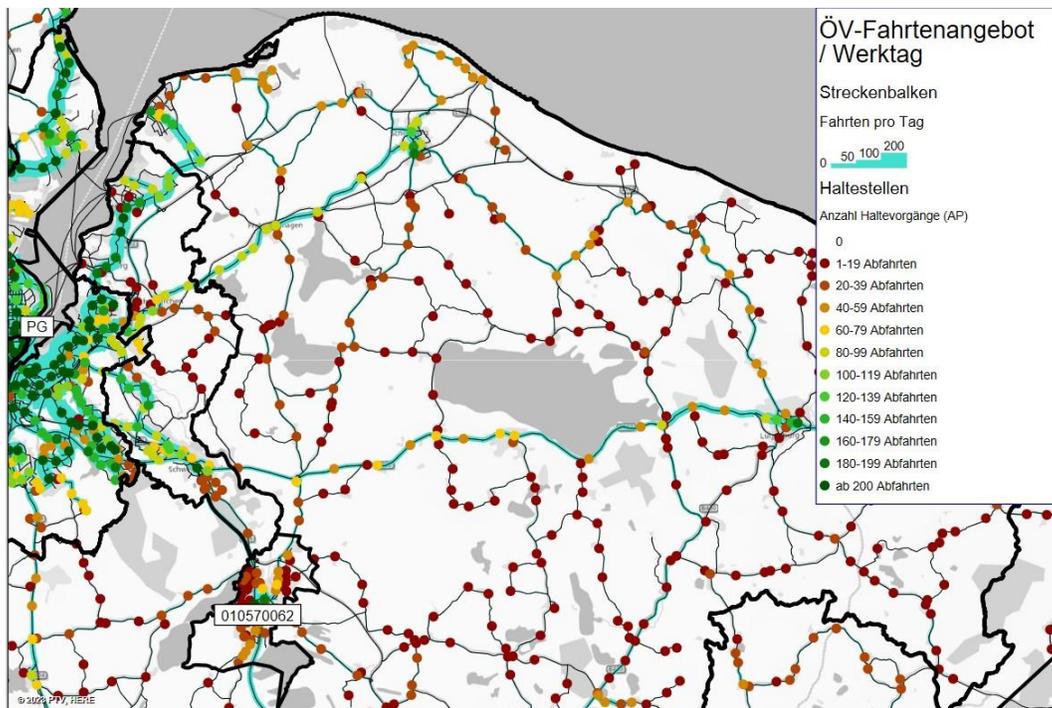
- + Zunehmendes Engagement für den Radverkehr
- + Vorhandene Radverkehrskonzepte (kommunal + regional)
- + Ausbauaktivitäten Veloroutennetz LH Kiel (u.a. Werftstraße)

## Schwächen (Auswahl)

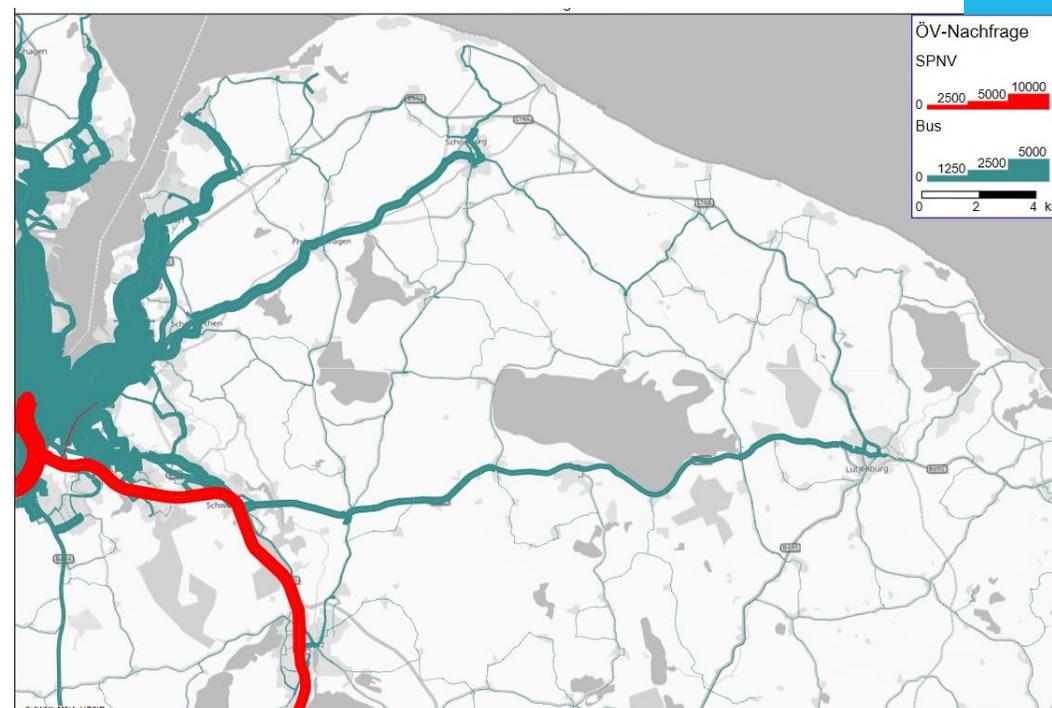
- Weiter vielfach ausgeprägte Dominanz des Kfz-Verkehrs
- Verbreiteter Sanierungsbedarf bei Radverkehrsanlagen
- Überwiegend geringe Standards im Regionalnetz

Fotos: urbanus GbR

# Einsteigen und Umsteigen



Quelle: GGR



Quelle: GGR

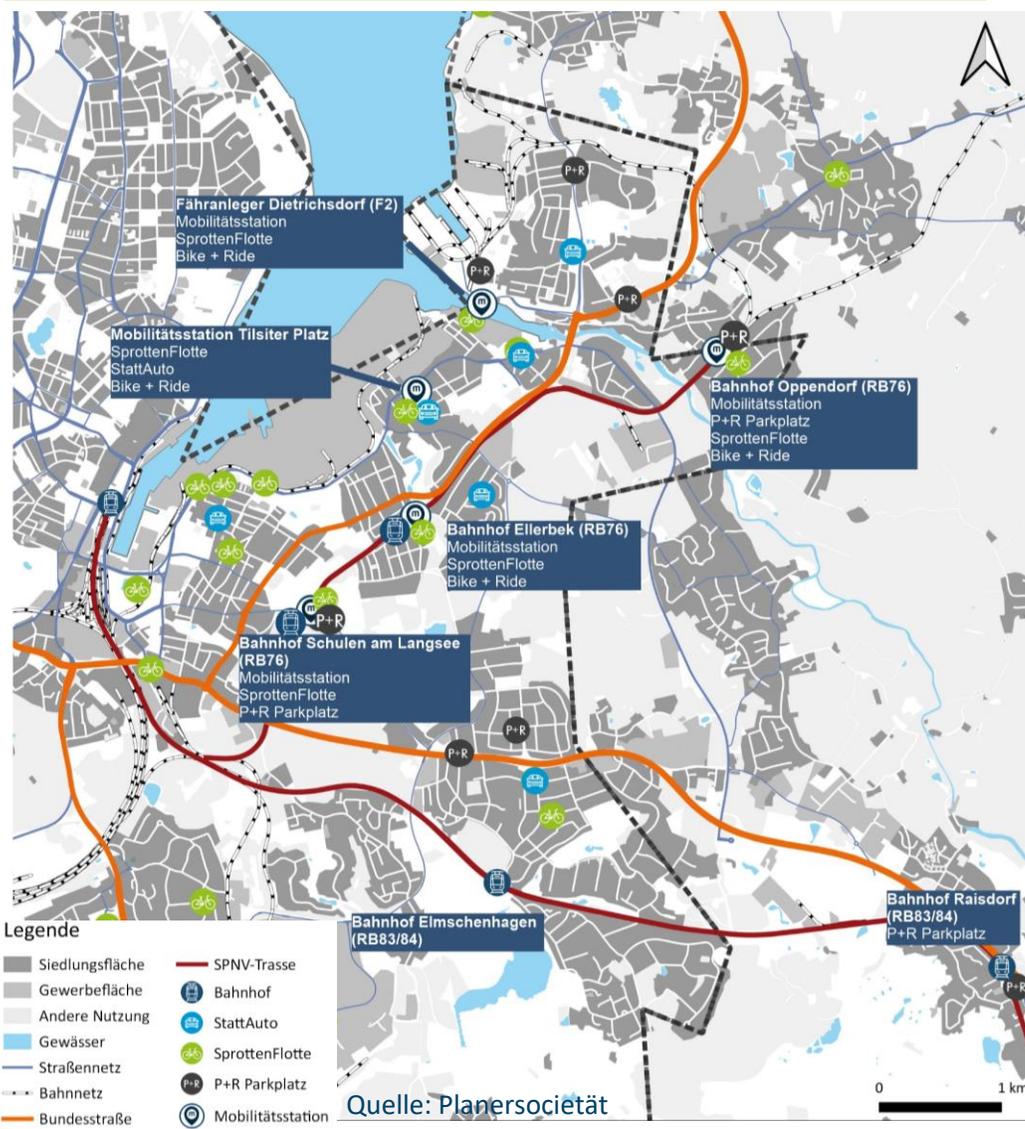
## Stärken (Auswahl)

- + Schnelle SPNV-Achsen nach Preetz und Plön
- + Potenzial des Ausbaus der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand als Regio S-Bahn
- + Dichtes Busverkehrsangebot in Richtung Heikendorf/Laboe alle 10/20-Min

## Schwächen (Auswahl)

- Busse sind staugefährdet insb. in Kiel
- Nicht immer abgestimmte Verknüpfungen von Bus/Bahn, z.B. in Raisdorf

# Einsteigen und Umsteigen



## Stärken (Auswahl)

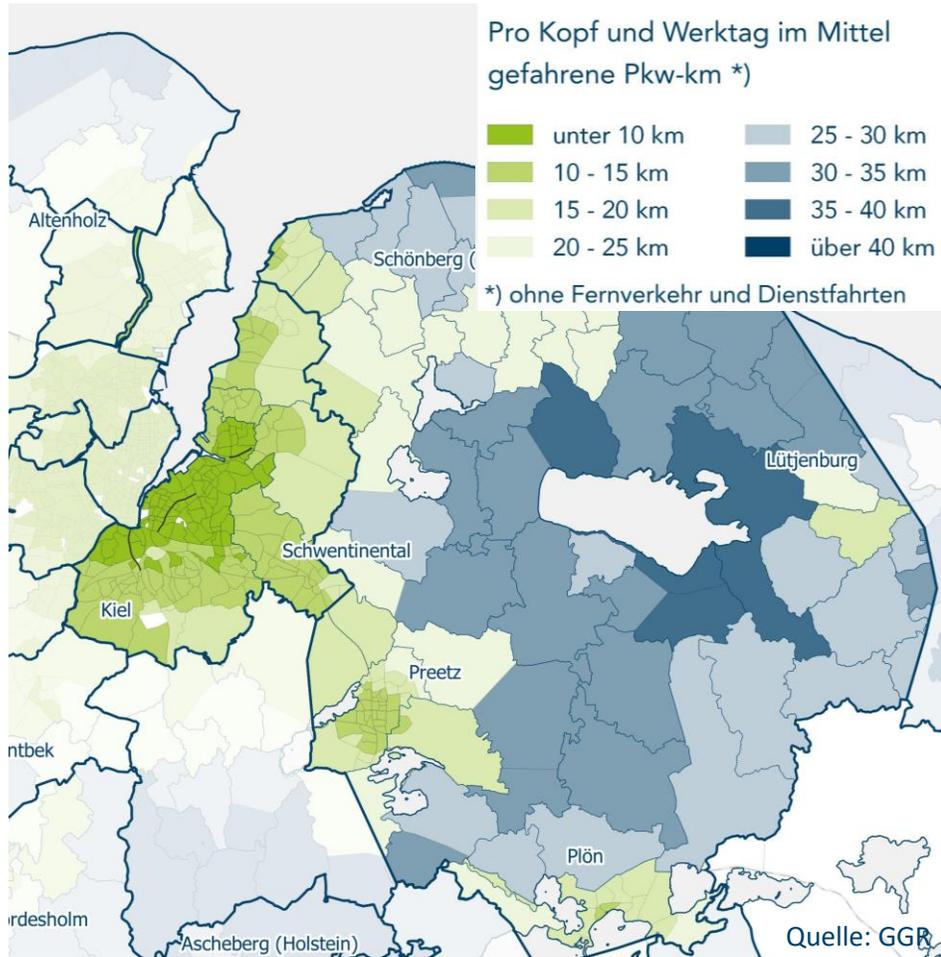
- + Regionales Bikesharing am Ostufer, in Preetz + Plön und Nachbargemeinden
- + Intermodale Angebote an der Mehrzahl der Bahnhöfe
- + E-Scooter-Erschließung entlang des Kieler Ostufers
- + Entwicklung digitale Anzeigetafel zur Echtzeitdarstellung von Mobilitätsangeboten

## Schwächen (Auswahl)

- Fehlende intermodale Angebote an den Bahnhöfen Raisdorf und Elmschenhagen
- Teilweise fehlende Abstimmung der Bus- und Fährtaktung an den Fähranlegern



# Anfahren und Handeln



Fließender MIV

Ruhender Kfz-Verkehr

Wirtschaftsverkehr

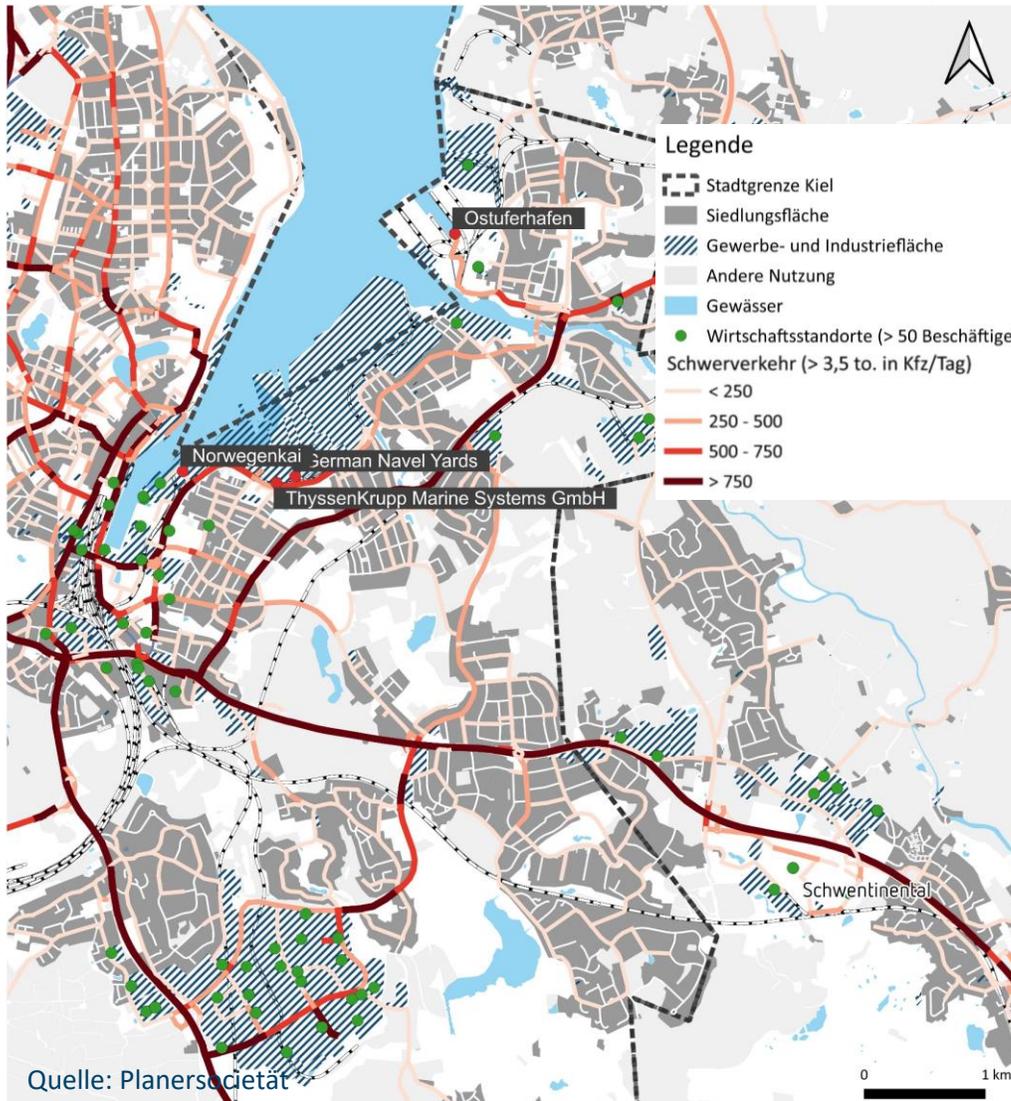
## Stärken (Auswahl)

- + Mit B76 und B202 und B502 sowie den Landes- und Kreisstraßen ist leistungsfähiges Straßennetz am Ostufer vorhanden
- + Mobilitätskonzept Ruhender Verkehr 2035 als Grundlage für künftige Entwicklungen

## Schwächen (Auswahl)

- Teilweise hohe Verkehrsbelastungen innerorts, insb. in Kiel (Werftstraße/Ostring/Wehdenweg), Schönkirchen (Schönberger Landstraße)
- Wohngebiete in Gaarden-Ost z.T. durch Mitarbeitenden der Werften belastet
- Fehlende Querungsmöglichkeiten und hohe Geschwindigkeiten z.B. an Bushaltestellen an der B202

# Anfahren und Handeln



## Herausforderungen

- Ostuferhafen als wesentlicher Umschlagplatz für Transportgüter mit nationaler und internationaler Bedeutung
- Starke Luft- und Lärmbelastung durch den damit einhergehenden Güterverkehr
- Hohe verkehrliche Auslastung sowie hohe Schwerverkehranteile entlang des Kieler Ostufers

## Mobilitätsmanagement

- Regionales Mobilitätsmanagement mit Vorreiterrolle in Deutschland
- Viele gute Ansätze, z.B. Jobticket, Bike- und Carsharing, JobRad Partner, Mobilitätsstationen, Online-Schulwegeplaner etc.
- Potential zur Erweiterung des schulischen Mobilitätsmanagements

Fließender MIV

Ruhender Kfz-Verkehr

Wirtschaftsverkehr

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

# TOP 4

## Synthese und Handlungskonzept

Synthese

Handlungskonzept



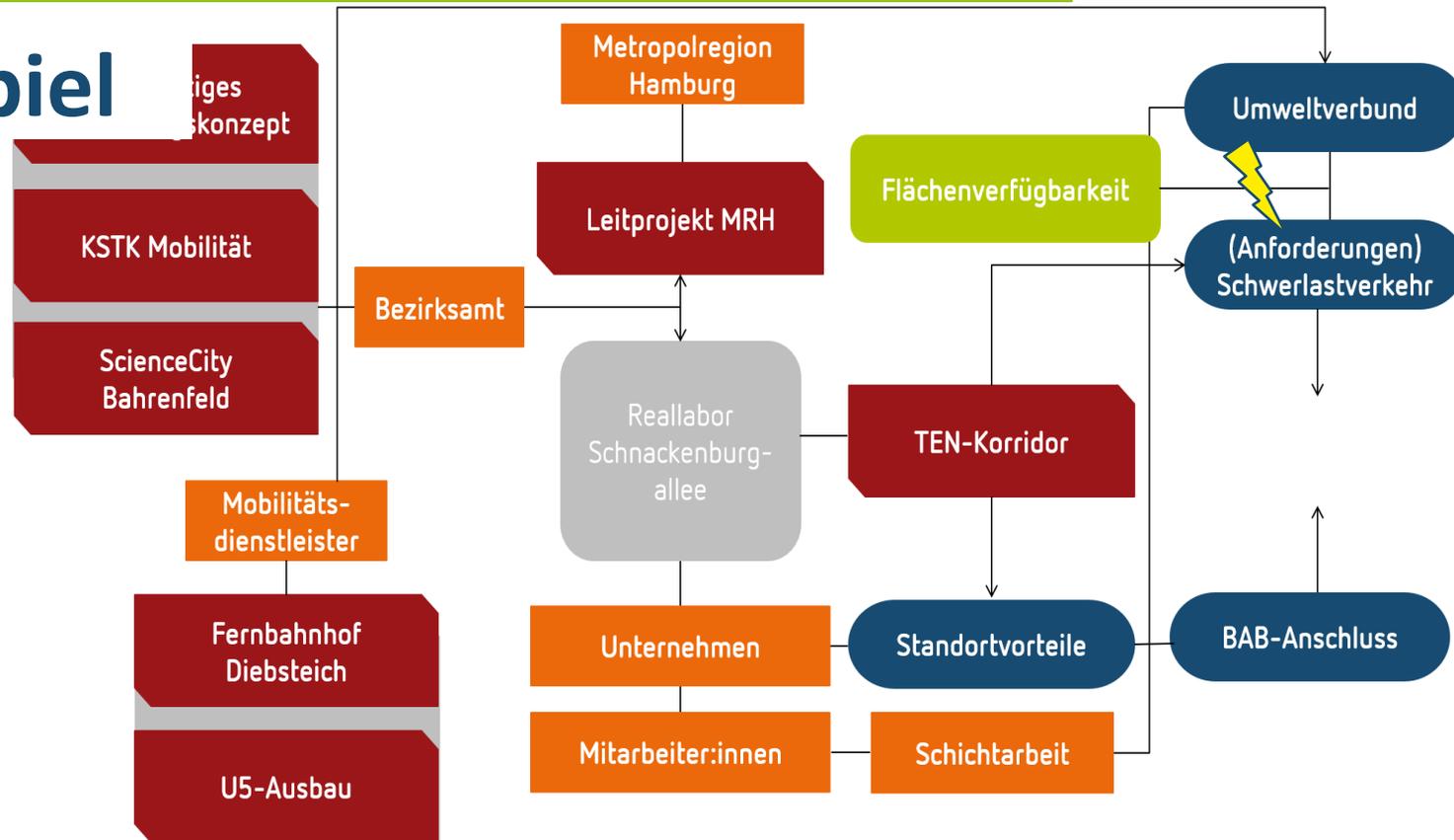
# Synthese

- Zielkonzept des Masterplan Mobilität als vorgelagerter Filter der Synthese
  - *Konkretisierung der Flughöhe*
  - *Wo besteht zusätzlicher Handlungsbedarf?*
  - *Wo sollte nachgesteuert/optimiert werden?*
- Übersichtliche Darstellung verschiedener Ergebnisse (z.B. Stärken, Schwächen, Anknüpfungspunkte) mit ihren Raumbezügen, zugeordneten Handlungsfeldern, Akteuren und deren jeweiligen Relationen zueinander
- Ziel: Identifikation und Darstellung bestehender Relationen zwischen verschiedenen Elementen (bspw. Akteure und Projekte) als Grundlage für späteres Handlungskonzept



# Synthese – Exkurs Konstellationsanalyse

## Beispiel



- Soziale Akteure   
(z.B. Personen/Gruppen von Akteuren)
- Natürliche Elemente   
(z.B. Luft, Wasser, Landschaft),

- Technische Elemente   
(z.B. Hardware, Kraftwerke, Infrastruktur)
- Zeichenelemente   
(z.B. Normen, Gesetze, Leitbilder)

# Handlungskonzept

- Maßnahmenentwicklung mit Zeithorizont 2035
- Darstellungsform: Maßnahmenkatalog mit Maßnahmensteckbriefen, z.B.
  - Zielausrichtung
  - Auswirkung auf Klima und Umwelt
  - Verlagerungspotenziale Umweltverbund
  - Kostenschätzung

A: Fußverkehr & Barrierefreiheit	B: Radverkehr & Mikromobilität	C: ÖPNV & Intermodalität	D: MIV & Wirtschaftsverkehr
<b>1. Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie</b> 1.1 Ausbau der Fußwege in den zentralen Versorgungsbereichen 1.2 Stadtweiter Ausbau von Fußwegen 1.3 Aufwertung straßenunabhängiger Fußwege 1.4 Erhöhung und Erhöhung der Durchlässigkeit der Brandheide als Verbindung zu Emschlerland 2020 1.5 Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems 1.6 Freizeitwegkonzept für verschiedene Grün- und Freizeitanlagen <b>2. Einrichtung sowie barrierefreier Ausbau von Querungsmöglichkeiten</b> <b>3. Ausbau und Optimierung von Querungen gesamtstädtischer Zäsuren</b> 4. Abbau von Angsträumen	<b>1. Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes</b> 1.1 Umsetzung von Radschnellverbindungen 1.2 Umsetzung der Radhauptverbindungen zwischen Kernstadt und Suderwich 1.3 Umsetzung der Radnebenverbindungen Recklinghausen Süd - Suderwich 1.4 Einrichtung von Fahrradstraßen 1.5 Einrichtung von Fahrradzonen 1.6 Grüne Welle für den Radverkehr 1.7 Weitere Umsetzung des Radverkehrsnetzes <b>2. Ausbau von Radabstellanlagen an zentralen Zielen</b> <b>3. Ausbau des öffentlichen Radverleihsangebots</b> 3.1 Aufbau eines Leihfahrradsystems 3.2 Aufbau eines Lastenradverleihsystems 4. Empfehlungen zum Umgang mit möglichen E-Scooter-Verleihsystemen	<b>1. Ausbau des SPNV-Angebots</b> 1.1 Schienenanbindung Suderwich 1.2 Inbetriebnahme der S9 mit zusätzlichem Halt in Recklinghausen West 1.3 Stärkung Verbindung Recklinghausen - BO <b>2. Weiterentwicklung des Busnetzes</b> 2.1 Anpassung des Schnellbusnetzes 2.2 Bessere Anbindung unterversorgter Bereiche 2.3 On-Demand Busse im Nachtverkehr 2.4 Beschleunigung des Busverkehrs 2.5 Bedarforientierte Taktverdichtung <b>3. Verbesserung der Inter- und Multimodalität</b> 3.1 System intermodaler Verknüpfungspunkte 3.2 Förderung intermodaler Angebote 3.3 Ausbau Information und Service 3.4 Neustrukturierung Recklinghausen Süd <b>4. Barrierefreiheit im ÖPNV</b> 5. Verbesserung der Preisstruktur im ÖPNV 6. Fahrzeugumstellung auf alternative Antriebe	<b>1. Weiterentwicklung des Kfz-Straßennetzes</b> 1.1 Stadtvertragliche Geschwindigkeitsregelungen 1.2 Verbesserung der Verkehrslenkung & -information 1.3 Weiterentwicklung des Lkw-Vorrangnetzes <b>2. Weiterentwicklung der Parkraumstrategie</b> 2.1 Konzentration des Parkens in Parkbauten und Großparkplätzen 2.2 Verbesserung u. Ausweitung Parkleitsystem 2.3 Parkraumbewirtschaftung in den Zentren 2.4 Vertragliche Abwicklung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohnquartieren <b>3. Strategie zum Lieferverkehr</b> 3.1 Aufbau eines Lieferzonenkonzeptes 3.2 Pilotprojekt: Mikrodepot „Konrad-Adenauer-Platz“ 4. Prüfauftrag: Reaktivierung Güterbahnhof Ost 5. Unterstützung von Carsharing in der Stadt
E: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	F: Umwelt- & Klimaschutz	G: Mobilitätsmanagement	H: Öffentlichkeitsarbeit
<b>1. Integrierte Straßenraumgestaltung entsprechend der verkehrlichen Ansprüche</b> 1.1 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen 1.2 Aufwertung von Wohnstraßen 1.3 Gestaltung von Ortseingängen <b>2. Integrierte Knotenpunktgestaltung</b> 2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen 2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnstr. <b>3. Aufwertung des Wallrings</b> <b>4. Nahmobilitätsfreundliche Quartiere</b> 4.1 Nahmobilitätskonzepte für Quartiere 4.2 Attraktive verkehrsberuhigte Quartiersplätze <b>5. Sichere Verkehrsführung</b> 5.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit 5.2 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung	<b>1. Reduktion verkehrsbedingter Lärmbelastungen</b> <b>2. Umsetzung Luftreinhalteplanung</b> <b>3. Klimaanpassung und Begrünung</b> <b>4. Unterstützung alternativer Antriebe</b>	<b>1. Stärkung des Mobilitätsmanagements</b> 1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagement 1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Verwaltung <b>2. Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung</b> <b>3. Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagement</b> 3.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements 3.2 Einführung eines Neubürgermarketing 3.3 Aufbau des schulischen Mobilitätsmanagement 3.4 Mobilitätsmanagement in Quartieren <b>4. Optimierung des Baustellenmanagements</b>	<b>1. Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes</b> <b>2. Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Recklinghausen</b> <b>3. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen</b>

## M8 Parklets und Pocket Parks

**Kurzbeschreibung**

Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße - hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint - übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maße sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Punktuelle Umnutzungen von Parkständen zu Parklets können das Straßenbild auflockern und zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen. Dies trägt wesentlich zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes bei. Insbesondere die Sommermonate bieten sich für temporäre Nutzungsänderungen von Parkständen an, um die öffentliche Funktion des Straßenraumes zu fördern. Diese Nutzungsänderungen sind mit einfachen Mitteln möglich und je nach Jahreszeit auch einfach aufzuheben bzw. zu installieren. Vor allem für die Gastronomie bieten sie ein hohes Potenzial für die Außengastronomie. Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von Parkständen und die Beteiligung der Anlieger:innen als Nachbarschaftspaten (M10 Nachbarschaftspatenschaften) kann vor Ort wertvolle Überzeugungsarbeit geleistet werden.

Auch die kleineren quartiersbezogenen Anlagen haben wichtige Funktionen als Aufenthalts- oder auch Spielort für Kinder. Einige Bereiche sind bislang unter dem eigentlichen Potential genutzt, etwa als Abstellfläche für Roller und Fahrräder (zum Beispiel Zeiltwiete) und könnten als Pocket Parks einer neuen Nutzung zugeführt werden.

**Handlungsschritte**

- Identifizierung von geeigneten Straßenräumen für temporäre Nutzungsänderungen/Sondernutzungserlaubnisse für (einzelne) Parkstände
- Verringerung des Flächenverbrauchs für parkende Kfz
- Initiierung und Abstimmung mit den Anliegern über Möglichkeiten von Umnutzungen und nach Möglichkeit Übernahme von Patenschaften für aufgestelltes Mobiliar
- Bereitstellen von neuen Elementen der Straßenraumgestaltung und -nutzung, die zum Verweilen einladen (Sitzmöbel, Aufenthaltsflächen wie kleine Spielflächen, Außengastronomie)
- Umnutzung von einzelnen Parkständen zu Radabstellflächen durch das Aufstellen mobiler Radabstellanlagen
- Begrünung, u.a. durch Blumenbeete und Bäume

**Zusammenfassung**

- Art der Maßnahme: Push and Pull
- Quartier: Osterkirchenviertel
- Bezug Klimaschutzteilkonzept Mobilität: E1.2 Integrierte Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten, F1.1 Flächenumwidmung
- Zeithorizont:
- Kosten:
- Priorisierung: hoch
- Schnittstellen: M3 Fahrradparken, M10 Nachbarschaftspaten

**Good Practice: Rotterdam, Hoogkwartier**

2019 wurde im Rotterdamer Hoogkwartier-Viertel die Mobility Challenge durchgeführt. Den Bewohner:innen standen zwei Monate lang Elektroautos und Elektrofahräder zur Verfügung, wenn sie ihr eigenes Auto in einem Parkhaus abstellten. Die dadurch frei gewordenen Parkplätze wurden dann mit mobilen Grünflächen, Gärten und Spielgeräten ausgestattet, die während der Laufzeit immer wieder von den Bewohnenden bewegt wurden.

# TOP 5

## Sofortprojekte

Ziel der Sofortprojekte

Überblick

Arbeitsgruppen



# Ziel der Sofortprojekte

## Ziel: Das Projekt einen erheblichen Entwicklungsschritt voranbringen

- Parallel zu den „grundsätzlichen“ Arbeitspaketen des Gutachtens
- Einrichtung eigens für die Sofortprojekte zuständige Arbeitsgruppen
- Regelmäßige Abstimmungstermine
- Umsetzungsbeginn bereits während der Projekterarbeitung

Kurzbeschreibung des Sofortprojektes	Zeitplan	Projektbeteiligte
<p><b>Zielsetzungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des Pkw-Verkehrs</li> <li>• Ermöglichen eines Umstieges durch attraktive Verknüpfungspunkte an das ÖPNV-System, das Radwegenetz oder in Fahrgemeinschaften</li> </ul> <p><b>Angestrebtes Projektergebnis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorschlag potenzieller Standorte für geeignete Umsteigepunkte</li> </ul> <p><b>Vorgehen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse und Bewertung bestehender P+R-Angebote</li> <li>• Ableitung von Anforderungen/Kriterien</li> <li>• Analyse regionaler Verkehrsströme</li> <li>• Standortsuche und -bewertung</li> <li>• Vorschlag geeigneter Standorte</li> </ul> <p><b>Arbeitsschritte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition von Kriterien für die Standortsuche</li> <li>• Beginn Standortsuche</li> <li>• Anpassung Verkehrsmodell</li> </ul>	<p>• Q1/2023: Standortsuche und –prüfungen; Analysen u.a. mittels Verkehrsmodell</p> <p>• Q2/2023: Erarbeitung einer Vorschlagsliste geeigneter Standorte</p>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LH Kiel (Tiefbauamt, Stadtentwicklung)</li> <li>• KielRegion</li> <li>• Kreis Plön (Mobilität, Klimaschutz)</li> <li>• VCD Nord</li> <li>• VKP</li> <li>• NAH.SH</li> <li>• IHK</li> <li>• WFA Kreis Plön</li> <li>• Planersocietät, GGR</li> </ul>

Kurzbeschreibung des Sofortprojektes	Zeitplan	Projektbeteiligte
<p><b>Zielsetzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurz- und mittelfristige Angebotsverbesserung der Mobilitätsoptionen zur Erreichung der Zielorte an der Schwentinemündung sowie Verbindung zwischen Nord- und Südufer der Schwentine</li> </ul> <p><b>Angestrebtes Projektziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordination und Organisation der Mobilitätsbedürfnisse und Angebote im Bereich der Schwentinemündung</li> <li>• Lösungen für Pendler*innen, Studierende</li> </ul> <p><b>Vorgehen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bündelung verschiedener Planungsstände und Machbarkeitsuntersuchungen</li> <li>• Ideensammlung möglicher (niedrigschwelliger) Anknüpfungspunkte</li> <li>• Kurzfristiges Umsetzungskonzept abstimmen und anstoßen</li> </ul> <p><b>Aktuelle Arbeitsschritte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Arbeitsgruppensitzung</li> </ul>	<p>• Q1/2023: Projektstart</p> <p>• Q1/2023: Sitzung Ideensammlung</p> <p>• Q2/2023: Sitzung Konzept</p> <p>• Q3/4 2023: Sitzung Umsetzung</p>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planersocietät</li> <li>• KielRegion</li> <li>• LH Kiel</li> <li>• FH Kiel</li> <li>• Geomar</li> <li>• Port of Kiel</li> <li>• Seefischmarkt</li> <li>• Ostuferbüro</li> <li>• EBK/SFK</li> <li>• VeloCampus</li> </ul>

Quelle: Planersocietät

# Überblick

## Sofortprojekt

Multimodalität am  
Fähranleger

## Handlungsfeld

Einsteigen und Umsteigen

## Themenfelder



## Angestrebte Zielsetzung

Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote an den Fähranlegern  
Mönkeberg, Heikendorf und Laboe

Intermodalität

Einsteigen und Umsteigen



Vorschlag potenzieller Standorte für geeignete Verknüpfungspunkte mit ÖPNV und/oder Rad

Wirtschaftsverkehr/  
SEVAS

Anfahren und Handeln



Initiierung eines Piloten von dem Projekt SEVAS zur effizienten Steuerung von LKW-Verkehren

Radpremiumrouten  
und Wegweisung

Annähern und Aufsteigen



Festlegung einer gemeinsamen Vorzugstrasse mit einheitlichen Qualitätsstandards + Beschilderung

Schwentinemündung

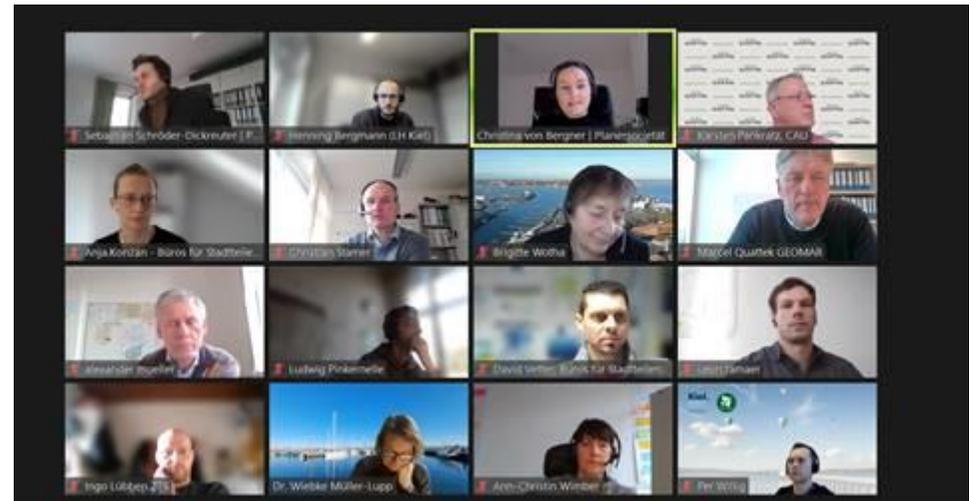
Informieren und Organisieren



Organisation der Mobilitätsbedürfnisse und Angebote und Entwicklung von Lösungen

# Arbeitsgruppen

- Erste Sitzungen der Arbeitsgruppen haben für vier von fünf Sofortprojekten stattgefunden
- Inhaltliche Konkretisierung des Ziel des Sofortprojekts gemeinsam mit relevanten Akteur:innen
- Zweite Sitzungen beginnen Ende April
- Z.T. lokale Planungsspaziergänge geplant



Quelle: Planersocietät

# TOP 6

Ausblick

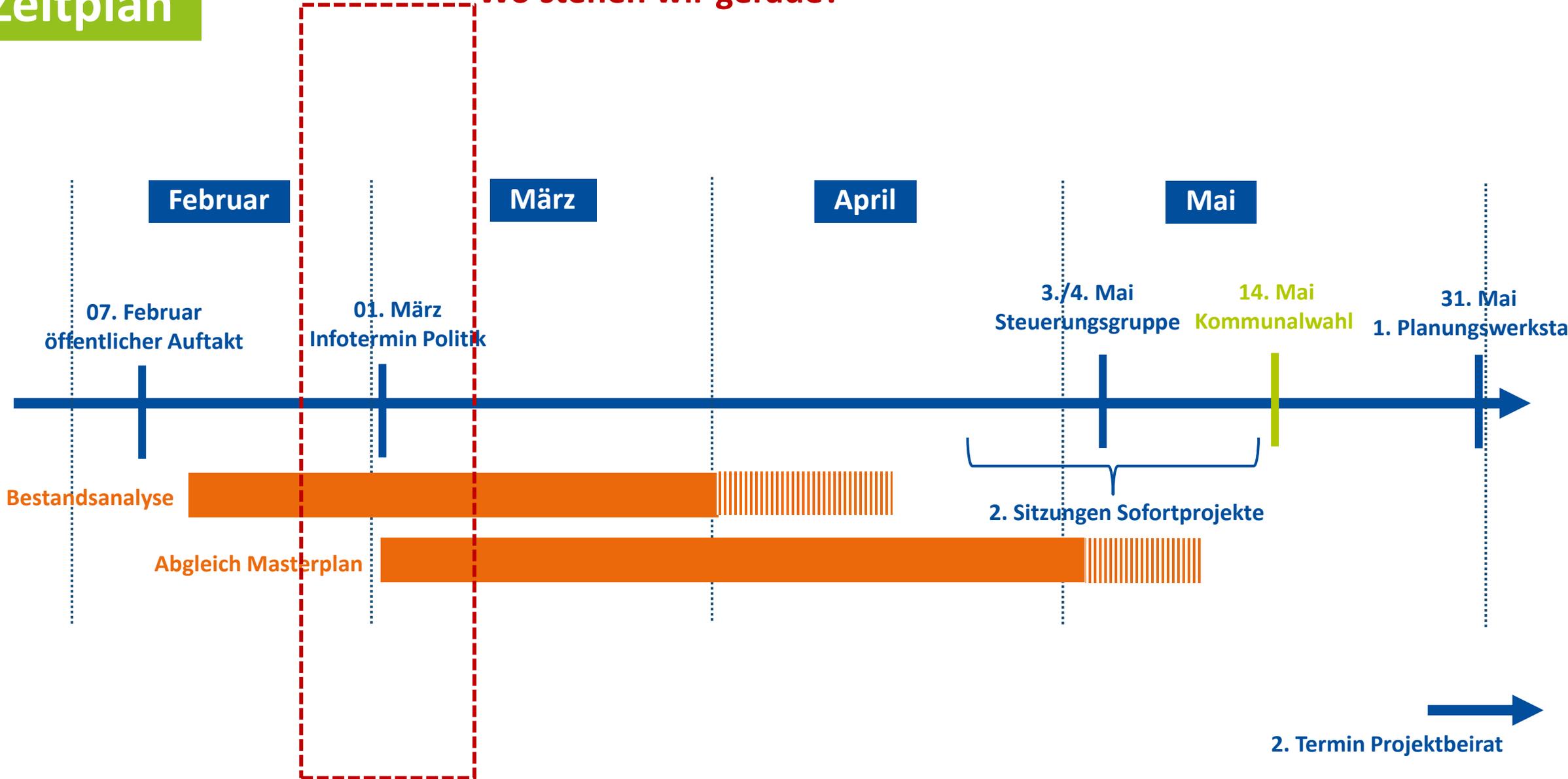
Zeitplan

Nächste Schritte

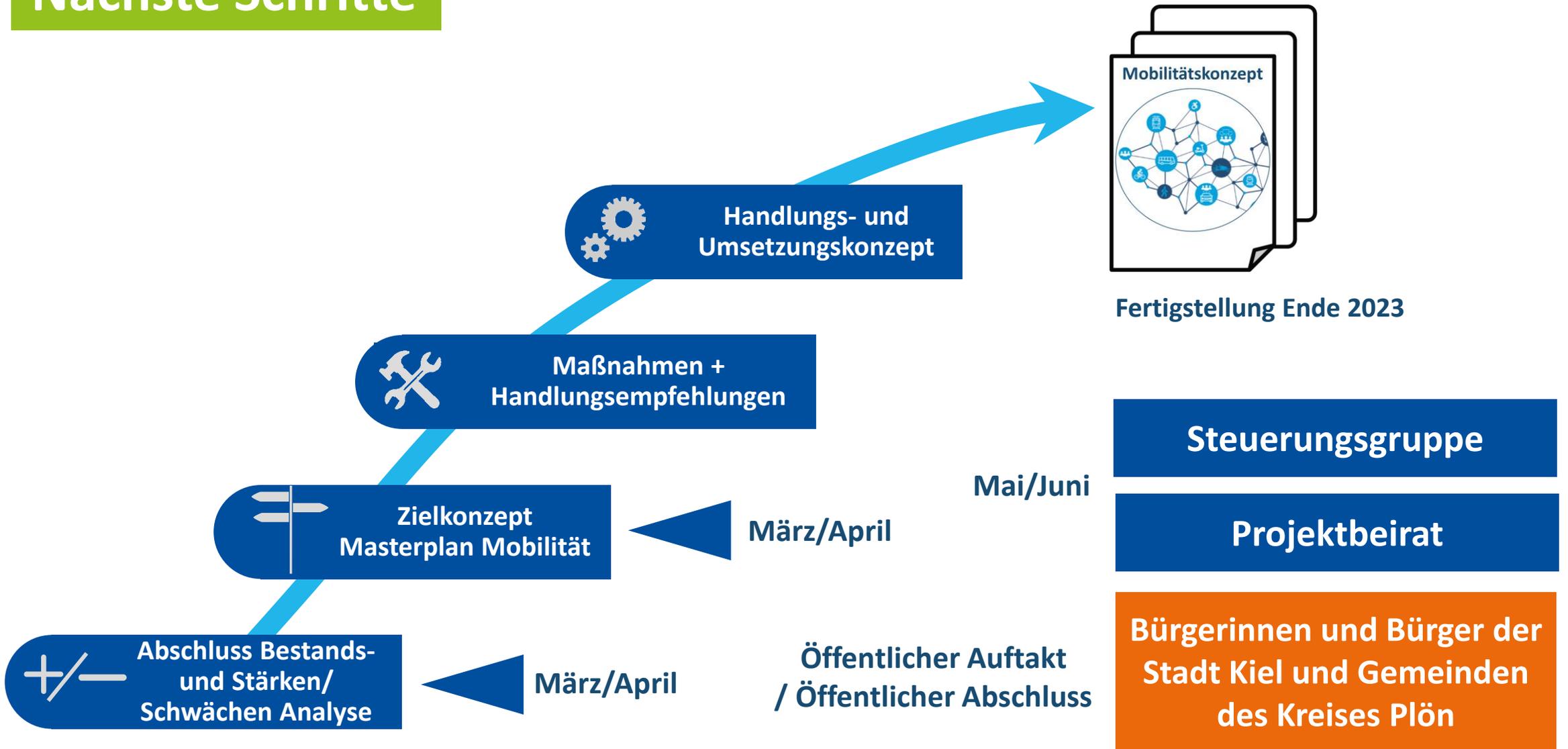


# Zeitplan

Wo stehen wir gerade?



# Nächste Schritte



Quelle: Planersocietät

# TOP 7

## Rückfragen + Diskussion





**KielRegion**



**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR



# Vielen Dank für Ihre Zeit & Aufmerksamkeit.

Fortlaufende Informationen unter:

<https://www.kielregion.de/ostufer-verkehrskonzept/>

**KielRegion GmbH**

Neufeldtstraße 6, 24118 Kiel  
Fon 0431 / 53 03 55 0  
info@kielregion.de  
www.kielregion.de

**Planersocietät**

Am Wall 142, 28195 Bremen  
Fon 0421/ 64915345  
info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

**Gertz Gutsche Rümenapp (GGR)**

Ruhrstraße 11 (Phoenixhof), 22761 Hamburg  
Fon 040 / 853737- 41  
info2@ggr-planung.de  
www.ggr-planung.de

**Urbanus GbR**

An der Untertrave 81-83, 23552 Lübeck  
Fon 0451 / 7062666  
luft@urbanus-luebeck.de  
www.urbanus-luebeck.de