Dokumentation

Öffentliches Auftaktforum für das Ostuferverkehrskonzept der KielRegion









Hintergrund

Das Büros Planersocietät, GGR und urbanus wurde von der KielRegion für die Erarbeitung eines Ostuferverkehrskonzeptes beauftragt. Das Ostuferverkehrskonzept soll dabei die Erreichbarkeit und Anbindung des gesamten Ostufers sichern sowie auf den bestehenden wichtigen straßengebundenen – teilweise überregional bedeutenden – Verkehrsachsen (z.B. B502, B76) den Verkehrsfluss verbessern. Gleichzeitig soll aufgezeigt werden, wie durch ein Zusammenspiel aus unterschiedlichen Maßnahmen der motorisierte Verkehr reduziert, eine Verlagerung auf den Umweltverbund und eine Stärkung alternativer Verkehrsmittel erzielt werden kann. Vielfältige Optionen und Mobilitätsaspekte sind dabei angesprochen. Sei es beispielsweise die Waren- und Güterverkehre des Seehafens sowie die Beförderung der Kreuzfahrer:innen durch einen verbesserten SPVN, eine Attraktivierung des ÖPNV unter Einbeziehung der Fördeschifffahrt sowie ein Ausbau des Radverkehrs mit attraktiven Routen, Fahrradstraßen und ein Ausbau der inter- und multimodalen Angebote.

Zu diesem Zweck wird ein breites Beteiligungsverfahren durchgeführt. Um das Gesamtprojekt sowie den aktuellen Bearbeitungsstand der breiten Öffentlichkeit vorzustellen, wurde ein öffentliches Auftaktforum durchgeführt, zu dem alle Interessierten eingeladen waren. Neben der Information über den aktuellen Stand des Projekts war ein weiteres Ziel, in den offenen Austausch und Dialog mit den Interessierten zu kommen, um so wichtige Hinweise für die weitere Projektbearbeitung zu sammeln.

Begrüßung und Einführung

Herr Jamaer (KielRegion) begrüßt die rund 90 Teilnehmenden zu der öffentlichen Auftaktveranstaltung des Ostuferverkehrskonzeptes der KielRegion. Er übergibt das Wort an Frau Franke-Schwenk (FH Kiel), Herrn Kliesow (KielRegion), Frau Bohrer (Fördekooperation) sowie Herrn Bender (Tiefbauamt Kiel), die jeweils eine kurze Begrüßung und ihre Erwartungen an das Ostuferverkehrskonzept darlegen.

Die Begrüßung wird anschließend von Herrn Schröder-Dickreuter (Planersocietät) fortgeführt, welcher die heutige Veranstaltung moderieren wird. Der Ablauf der Veranstaltung wird kurz dargelegt, um anschließend in einen Input der Gutachterbüros überzuleiten. Herr Schröder-Dickreuter legt kurz die gebiets- und projektbezogenen Ziele des Ostuferverkehrskonzeptes dar und stellt das Untersuchungsgebiet vor. Anschließend wird der Projektzeitplan mit den wichtigsten Meilensteinen und den Projektbausteinen skizziert mit dem Hinweis, an welchem Punkt wir uns im Projektfortschritt derzeit befinden.



Foto 1: Begrüßung

Quelle: KielRegion GmbH

Analyse- und Beteiligungsergebnisse

Die ersten Ergebnisse der von Anfang Dezember 2022 bis Mitte Januar 2023 stattgefundenen Online-Beteiligung werden von Frau von Bergner (Planersocietät) vorgestellt. Insgesamt wurden in sieben verschiedenen Kategorien (Fahrrad, zu Fuß, Bus+Bahn, Fähre, PKW/LKW, alternative Angebote, Sonstige) 531 Beiträge eingereicht, knapp 200 Kommentare sowie über 6.000 Reaktionen auf die Beiträge durch "Likes" oder "Dislikes" verteilt. Der räumliche Schwerpunkt lag dabei auf dem Kieler Ostufer, insbesondere im Bereich der Schwentinemündung und dem Stadtteilzentrum Gaarden-Ost.

Herr Luft (urbanus) übernimmt das Wort und stellt die vorläufigen Ergebnisse der Bestandsanalyse vor, mit dem Hinweis, dass diese noch nicht final abgeschlossen ist. Die Ergebnisse werden entlang der vier Handlungsfelder mit einer jeweiligen Stärken-Schwächen-Auswahl übersichtlich dargelegt:

- "Annähern und Aufsteigen": Fuß- und Radverkehr
- "Einsteigen und Umsteigen": ÖPNV, SPNV und Intermodalität
- "Anfahren und Handeln": Kfz-Verkehr (ruhend und fließend), Wirtschaftsverkehr
- "Informieren und Organisieren": Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Sofortprojekte

Die fünf Sofortprojekte, welche einen elementaren Bestandsteil des Ostuferverkehrskonzeptes bilden, werden von Herrn Albrecht (GGR) vorgestellt. Für die Sofortprojekte wurden eigene Arbeitsgruppen mit relevanten Akteuren und Stakeholdern eingerichtet. Ziel dieser Projekte ist es, bereits bestehende Überlegungen, Planungen und Vorarbeiten aus unterschiedlichen Themenbereichen einen wesentlichen Entwicklungsschritt voranzubringen.

- Mit dem Sofortprojekt "Multimodalität am Fähranleger" wird das Ziel verfolgt, multimodale Mobilitätsangebote an den Fähranlegern Mönkeberg, Heikendorf-Möltenort und Laboe auszubauen und so multimodale Verkehrsketten sowie die Integration der Fährverkehre auf der Kieler Förde in den ÖPNV zu stärken.
- Im Rahmen des Sofortprojektes "Intermodalität" sollen im Untersuchungsraum potenzielle Standorte identifiziert werden, an denen attraktive Verknüpfungspunkte für einen Umstieg auf Angebote des ÖPNV oder auf das Rad entstehen können.
- Auch dem Thema Wirtschaftsverkehr soll sich in einem Sofortprojekt angenommen werden: Mit dem Ziel, das LKW-Vorrangroutennetz der Landeshauptstadt Kiel zu digitalisieren und ein entsprechendes Netz für den Kreis Plön zu erarbeiten soll der Schwerverkehr künftig effizient und zielgerichtet durch das Untersuchungsgebiet geführt werden.
- Darüber hinaus wird in dem Sofortprojekt "Radpremiumrouten und Wegweisung" eine gemeinsame Vorzugstrasse auf den Achsen Laboe – Mönkeberg – Kiel und Plön – Preetz – Schwentinental sowie ein einheitliches Wegweisungskonzept entwickelt.
- Abschließend wir das letzte Sofortprojekt vorgestellt, welches sich einem der Schwerpunkte der Online-Beteiligung widmet: Der Schwentinemündung. In dem Projekt sollen die Mobilitätsbedürfnisse und -angebote der ansässigen Akteure koordiniert und gemeinsam Lösungen für Pendler:innen und Studierende erarbeitet werden.

Mobilitätsmesse

Für die Mobilitätsmesse wurden vier Themenstände vorbereitet, die sich inhaltlich an den vier Handlungsfeldern des Ostuferverkehrskonzeptes orientieren. An jedem Themenstand hängen verschiedene Informationsposter, die über bisherige Analyseergebnisse informieren.

- Annähern und Aufsteigen (Fuß- und Radverkehr)
- Einsteigen und Umsteigen (ÖPNV/SPNV und Intermodalität)
- Anfahren und Handeln (Fließender MIV, ruhender Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr)
- Informieren und Organisieren (Verkehrs- und Mobilitätsmanagement)

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich etwa eine Stunde lang frei zwischen den Ständen zu bewegen und ihre Ideen und Gedanken zu den einzelnen Themen zu benennen und in der Gruppe zu diskutieren. Die Ergebnisse werden auf Moderationskarten im Rahmen einer Themen- und Ideenbörse festgehalten und auf den Stellwänden gesammelt.

Annähern und Aufsteigen (Fuß- und Radverkehr)

Die Umsetzung von Radpremiumrouten wird befürwortet, es werden allerdings noch einige Fragen und Knackpunkte gesehen. Generell wird mit zunehmenden Radverkehrsaufkommen eine Trennung von Fuß- und Radverkehr bzw. eigenständige Radwege favorisiert. Räumlichen Schwerpunkt der Diskussion bildet die Achse Kiel - Mönkeberg - Laboe. Herausforderungen werden hier vor allem bei der Schwentinequerung, dem Netzschluss zwischen FH-Campus und Mönkeberg und die Verbindung zwischen Mönkeberg und Heikendorf gesehen. Weitgehend Einigkeit besteht darüber, dass der Fördeuferweg bzw. Ostseeküstenradweg aufgrund der Konflikte mit dem Fußverkehr und den Engstellen insbesondere in der Saison wenig alltagstauglich ist und allenfalls eine Alternativroute für den Alltagsverkehr darstellt. Die Kommunen an den Premiumradwegen müssen mitarbeiten und eine gute Radführung in ihrem Gebiet herstellen. Sowohl das Amt Schrevenborn als auch die Gemeinde Laboe sind hier bereits aktiv, erwarten aber auch Unterstützung. Außerdem sollte die Bevölkerung mehr sensibilisiert und mitgenommen werden. Neben den Premiumradrouten sollten aber auch andere Hauptverbindungen und Zwischenverbindungen insbesondere zwischen Kiel und den Nachbarkommunen in den Planungen mitberücksichtigt werden (Stadt-Umland-Radverkehr).

Die Schwentinefähre bildet einen wichtigen Netzschluss für den gesamten Mobilitätsverbund. Es wird angeregt, an den Anlegern Dietrichsdorf oder Wellingdorf neben Bike&Ride und der SprottenFlotte auch Park&Ride-Stellplätze anzubieten, um eine bessere Vernetzung mit dem Hinterland zu erreichen (Pkw als Zubringerverkehr).

Themenbörse

- Unsere Gesellschaft wird immer älter. Wo findet eine Generation von Rollator-Fahrern Berücksichtigung, wo sind Rückzugsräume und Beförderungsmodelle außer Bus für Ältere und Behinderte?
- Rad- und Fußverkehr nicht gegeneinander ausspielen (um den Autoverkehr nicht zu belasten)
- Radfahrer nicht bevorzugen
- Fahrradanbindung Laboe
- Lärmbelastung (Stress) beachten, insb. Werfstraße), Abstand, Lärmschutzelemente,
 Begrünung
- Schnellbus Heikendorf Kiel i.d. Linie 14/15 integrieren (weniger Haltestellen)
- Radverkehr gegen Fußverkehr
- Rad vs. Auto: Leider ist der Raum nicht beliebig vermehrbar. Ist so.

Ideenbörse

- Menschen mitnehmen
- Kreisübergreifend wäre gut: ganzjähriger Radwegbetrieb, z.B. Schneeräumung, Aufstockung der Bauhöfe
- Spaltung vermeiden Radverkehr gegen PKW
- Bei Kopfsteinpflaster bitte immer eine alternative Spur fürs Fahrrad mitdenken
- Informationen in den Stadtteilen
- Radrouten direkt an vielbefahrenen Straßen vermeiden → möglichst grün, es sollte reizvoller sein, die Routen zu nutzen
- Zufahrten zu Schulen für den Verkehr sperren. Die Eltern dazu anhalten, 15 Minuten eher aufzustehen und die Kinder laufen bzw. per Fahrrad zur Schule fahren
- Ausreichend Platz für jegliche Räder, vor allem Lastenräder
- Fahrradunterstände sind Mangelware
- Elmschenhagen Nord dürfen keine Unterstände gebaut werden (Denkmalschutz). Änderungen nötig.





Abbildung 1: Ergebnisse Annähern und Aufsteigen

Quelle: Planersocietät

Einsteigen und Umsteigen (ÖPNV/SPNV und Intermodalität)

Im Mittelpunkt der Diskussion am Themenstand "Einsteigen und Umsteigen" standen die folgenden die Aspekte:

- Bessere Integration der Fährverkehre in den ÖPNV und Attraktivierung der Möglichkeiten für einen Umstieg. Dies betrifft neben der Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten an den Fähranlegern (z.B. Harmonisierung der Fahrzeiten Bus/Fähre, attraktive Abstellanlagen für Fahrräder, Informationsangebote) auch die Attraktivierung
 der Fährnutzung selbst (z.B. tarifliche Integration, Vereinfachung der Fahrradmitnahme, Ausweitung des Angebotes).
- Bedienung der Strecke nach Schönberg durch Hein Schönberg plus "regionale Zubringerverkehre": Diskussionspunkte waren hier vor allem eine verbesserte Anbindung einzelner Orte an die Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand durch (Klein)Busse oder attraktive Radwegeverbindungen sowie "die letzte Meile" in Schönberg von der Haltestelle bis zum Strand.
- Als dritter zentraler Aspekt der Diskussion ist der Fachkräftemangel zu nennen. Dieser sei vor dem Hintergrund, dass sowohl Personal für den Betrieb der Fähren als auch Busfahrer:innen dringend gesucht werden bei jedweden Diskussionen um Angebotsausweitungen mit zu bedenken.

Themenbörse

- Bilaterale "Pendler"-fähre
- Fährverkehr wesentlich intensiver (15 Minuten Takt)
- Einfacher, kurz getakteter Fährpendelerker Ost-West
- Andere Fähren (NOK Fähren) für leichten/ schnellen Einstieg
- Schnellbus 60S auch am Wochenende
- Digitale Anzeige an HAST / KVG- Btf. Werftstraße
- Bitte Idee der Seilbahn weiterverfolgen
- Digitale Verbindungssuche; komfortabel machen für Wenignutzer
- Fähre F2 direkt von Dietrichsdorf nach Reventlou

Ideenbörse

- Breitere Beteiligung erreichen
- Mehr Infos zu Veranstaltungen
- Velo-Route Kiel-Schönberger Strand au der Mein-Schönberg Trasse
- Schnellbus mit Halt in Heikendorf
- Seilbahn für Kiel
- Fahrräder auf F1 umsonst für Pendler & Studierende
- Zuverlässigkeit der Angebote
- Fährzeiten besser mit FH absprechen

- Digitales Informationssystem Laboe Hafen
- Fährverbinden ausweiten (siehe Göteborg)
- Andere Fähren (keinen seitlichen Ein- und Ausstieg)
- Schwentine-Fähre am Wochenende
- Bessere Vernetzung ÖPNV/Carsharing schaffen
- Mehr Statt—Auto-Stationen am Ostufer schaffen
- Verbindung Fähre (Dietrichsdorf) zum Bahnhof/City
- Die Gemeinde Probsteierhagen hat ca. 2.500 Einwohner. Wir kommen außer nach Schönberger Strand – zu keinen Stränden. Laboe und Heikendorf mit regelmäßigem ÖPNV





Abbildung 2: Ergebnisse Einsteigen und Umsteigen

Quelle: Planersocietät

Anfahren und Handeln (Fließender MIV, ruhender Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr)

Die Diskussion am Stand "Anfahren und Handeln" war primär von drei Themenfeldern geprägt:

 Wirtschafts-/Hafenverkehre: vielfach wurde die Verlagerung der Transportgüter auf die Schiene angesprochen. Hierbei wird ein großes Potenzial gesehen, um die Straßeninfrastruktur sowie die Siedlungsbereiche am Ostufer v.a. der Landeshauptstadt Kiel zu entlasten. Insbesondere wenn Containerschiffe gelöscht werden bzw. diese den Ostuferhafen ansteuern werden Schlangen von Lkw zur Hafeneinfahrt beobachtet. Wichtig hierbei ist auch abzuschätzen in welche Richtung und/oder Größenordnungen sich die hafenbezogenen Wirtschaftsverkehre entwickeln, um entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. U.a. wurde vorgeschlagen, die vorhandenen Werftbahnstrecke zu nutzen oder einen Containerumschlagsplatz in peripherer Lage mit Autobahnanbindung zu errichten bis zu dem die Waren vom Hafen auf der Schiene transportiert werden.

- Pendlerinnen und Pendler: Während der Diskussion wurde es deutlich bzw. war es unstrittig, dass für die Pendlerinnen und Pendler mit dem Ziel der Kieler Quartiere am Ostufer attraktive Angebote mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Rad geben muss (siehe hierzu auch den Stand "Einsteigen und Umsteigen"). Kurze Reisezeiten und eine unkomplizierte Nutzung diese Angebote sind wichtige Faktoren, um als Alternative zum privaten Pkw in Betracht gezogen zu werden. Auch die Option, Einpendler:innen vor den Stadtgrenzen Kiels attraktive Umsteigemöglichkeiten (z.B. Park&Ride) anzubieten wurde als mögliche Idee diskutiert.
- Durchgangsverkehre in Richtung Westufer: Analog zu den Pendlerinnen und Pendlern mit Ziel der Ostuferquartiere wurden auch die Wegebeziehungen zwischen dem Kreis Plön und dem Kieler Westufer (bzw. darüber hinaus) als wesentliche Wegzwecke identifiziert, welche Teil des Verkehrsaufkommens auf dem Ostring oder der B76 darstellen. Auch hier stellen Alternativen zum privaten Pkw mit einer potenziellen kürzeren Reisezeit und guter Taktung z.B. auf dem Wasserweg über die Förde eine wichtige Stellschraub dar. Hierbei ist allerdings auch der Anschluss für die Weiterfahrt am Westufer von besonderer Relevanz.

Themenbörse

- Güterverkehr dekarbonisieren =einfacher
- In welche Richtung entwickelt sich der Verkehr
- Schwerlast auf die Schiene (2. Gleis)
- Tunnel
 - > Unter der Förde
 - Unter dem Ostring
 - Unter der B76
- Außerstädtisches Terminal Schwerlast: Haka- Terminal (?); Terminal für Straße und für Schiene
- Ausnutzung der vorhandenen "Werftbahnstrecke" zum Ostuferhafen für den Schwerlastverkehr
- Entlastung der Schwentinebrücke

Ideenbörse

- Park and Shuttle am Kraftwerk -per Boot zum Westufer
- Ostring II

- Wechsel-Terminal (Straße-Schiene außerhalb)
- Logistik auf die Schiene
- Schaffung einer Busspur (Erlaubnis PKW > 3 Personen)

Unabhängig von Ideen-/ und Themenbörse gesammelte Vorschläge

- Fachkräftemangel vs. autonomes Fahren
- Autonome Schifffahrt (ggf. kleinere Fähren)
- Tarifliche Integration Fährverkehre
- Anbindung an Hein Schönberg sicherstellen
- Schnellbus Heikendorf
- Tarifliche Integration Amt Schrevenborn Problem unterschiedliche Tarifzonen zwischen Schönkirchen / Mönkeberg
- Busendhaltestelle Laboe Hafen (Platz ist da)
- Stadtbahnverlängerung bis Laboe
- Veloroute Laboe Probsteierhagen (Verknüpfungspunkt)
- Busanbindung Probsteierhagen Laboe
- Schönberg: Haltepunkt zu weit weg vom Strand
- Alte Marinebahn ohne Personenverkehr Trasse reaktivieren?

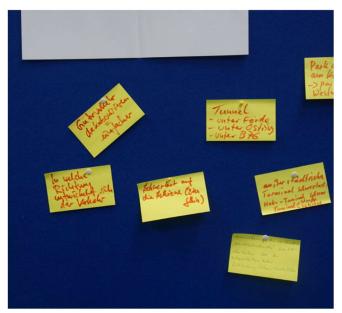




Abbildung 3: Ergebnisse Anfahren und Handeln

Quelle: Planersocietät

Informieren und Organisieren (Verkehrs- und Mobilitätsmanagement)

An dem Themenstand zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement wurde v.a. eine bislang noch mangelhafte Sichtbarkeit und Kommunikation im Bereich des Mobilitätsmanagements diskutiert. Vielen Angebote waren bei den Teilnehmenden der Veranstaltung nicht bekannt. Außerdem wurde diskutiert, dass v.a. ein betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement für kleine Betriebe Potential bieten kann, in Kooperation mit mehreren Betrieben ein gemeinsames Mobilitätsmanagement zu etablieren – gerade, wenn dem Betrieb die Ressourcen, Mittel und Know-How fehlen, eigenständig ein Mobilitätsmanagement aufzubauen.

Ideenbörse

- Integrierte Mobilitätsapp
- P+R in Kreis Plön
- Mitfahrzentrale
- Mitfahrgelegenheiten für Schüler:innen
- Theater und Kultur
- Angebotsmangel
- Netzwerk und Kooperationen
- Unternehmensübergreifende Angebote
- Kommunikation von Angeboten
- Carsharing mit ÖPNV-Abos
- Job-Carsharing



Abbildung 4: Ergebnisse Informieren und Organisieren

Quelle: Planersocietät

Ausblick und Abschluss

Herr Schröder-Dickreuter gibt einen kurzen Ausblick auf die weiteren Schritte für das Ostuferverkehrskonzept und bedankt sich für die rege und konstruktive Zusammenarbeit.

Nächste Schritte im Ostuferverkehrskonzept:

- Frühjahr 2023: Abschluss der Bestandsanalyse inkl. Stärken-Schwächen-Analyse
- Frühjahr 2023: Abgleich mit dem Zielkonzept Masterplan Mobilität
- Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und Maßnahmen
- Begleitend: Regelmäßige Sitzungen der Steuerungsgruppe und des Projektbeirats
- Begleitend: Zwei Planungswerkstätten im Sommer 2023

Herr Jamaer bedankt sich ebenfalls bei den Teilnehmenden für die Aufmerksamkeit und die regen Diskussionen und verabschiedet in den Abend.

Kiel, 3. April 2023