

Dokumentation

Planungswerkstatt für das Ostuferverkehrskonzept der KielRegion



TOP 1 Begrüßung

Im Rahmen der Erstellung des Ostuferverkehrskonzeptes wurde am 23. Mai 2023 die erste von zwei Planungswerkstätten durchgeführt. Gemeinsam mit etwa 40 Beteiligten aus der Fachplanung, den Selbstverwaltungen sowie weiteren Stakeholdern werden im Rahmen von zwei Workshoprunden Ideen und erste Strategien zu drei räumlichen Schwerpunkten entwickelt.

Die Teilnehmenden finden sich ab 14.40 Uhr in den Räumen des TransMarTech in Kiel ein, so dass die Veranstaltung um 15 Uhr starten kann. Nach einer kurzen Begrüßung durch einen Mitarbeiter des TransMarTech folgt eine offizielle Begrüßung der Anwesenden durch Leon Jamaer (KielRegion).

TOP 2 Aktueller Projektstand, Warm-Up

Im Anschluss an die Begrüßung gibt Sebastian Schröder-Dickreuter (Planersocietät) einen Überblick über den aktuellen Stand des Ostuferverkehrskonzeptes. Mit Blick auf die Zeitplanung des Projekts verweist er darauf, dass die Bestandsanalyse inzwischen abgeschlossen sei und ein entsprechender erster Entwurf des Zwischenberichts vorliege. Bevor es ab der zweiten Jahreshälfte 2023 primär um die Erstellung von Handlungskonzept und Maßnahmenplanung gehe, stünden aktuell die Sofortprojekte und deren Umsetzungsvorbereitungen im Vordergrund.

Abbildung 1: Präsentation des aktuellen Projektstandes (links) und Warm-Up mit den Teilnehmenden (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Im Anschluss an den ersten inhaltlichen Input folgt ein Warm-Up. Hierbei werden den Teilnehmenden drei Thesen vorgestellt (*1. Flächendeckend Tempo 30 in den Ortslagen ist erstrebenswert, 2. Wir benötigen mehr Flächen für den Fuß- und Radverkehr auch zu Lasten des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, 3. Ich sehe die Planungsregion Ostufer in Bezug auf eine zukunfts-fähige Mobilität auf einem guten Weg*). In Abhängigkeit von ihrer Zustimmung positionieren sich die Teilnehmenden auf einer zuvor am Boden befestigten Skala (*1: Ich stimme nicht zu bis 5: Ich stimme voll und ganz zu*).

Im Ergebnis zeigt sich je nach Frage ein heterogenes bis eher homogenes Stimmungsbild; gleichermaßen ergibt sich bereits ein erster, thematischer Austausch, da Herr Schröder-

Dickreuter einzelne Teilnehmende nach den Gründen für Ihre Entscheidung zur Positionierung befragt.

TOP 3 Handlungsbedarfe und Zielausrichtung

Mit Blick auf die Entwicklung des Ostuferverkehrskonzepts erläutert Herr Schröder-Dickreuter im Anschluss an das Warm-Up das weitere Vorgehen im Projekt. Ziel des weiteren Vorgehens sei es, aus der nun vorliegenden Bestandsanalyse konkrete Handlungsbedarfe sowie Ziele abzuleiten und diese insbesondere mit dem Masterplan Mobilität abzugleichen und entsprechend einzuordnen. Exemplarisch werden Stärken und Schwächen sowie Handlungsbedarfe aus den Bereichen Fußverkehr und Intermodalität vorgestellt. Unter Berücksichtigung der Ziele des Masterplans Mobilität stellt Herr Schröder-Dickreuter die neu formulierte Zielausrichtungen der exemplarischen Bereiche Fußverkehr und Intermodalität für das Ostuferverkehrskonzept vor (siehe Präsentation).

TOP 4 Workshopphasen

Im Anschluss an den inhaltlichen Input beginnen die zwei Workshopphasen. An mehreren Arbeitstischen werden gemeinsam Projekt- und Maßnahmenideen sowie Konflikte und Potentiale für unterschiedliche Teilräume des Projektgebietes diskutiert. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich je nach Interessenslage beliebig einem der drei Arbeitstische zuzuordnen. Dabei steht jeder Gruppe ein Plan des Schwerpunktraums zur Verfügung. Mit Hilfe von Piktogrammen, Karteikarten und Post-Its können die entwickelten Ergebnisse direkt räumlich verortet und für die weitere Diskussion dokumentiert werden.

Abbildung 1: Eindrücke aus den zwei Workshopphasen



Quelle: Planersocietät.

Für folgende Schwerpunkträume wurden an den jeweiligen Arbeitstischen Herausforderungen und Lösungsvorschläge diskutiert:

- **Arbeitsgruppe 1:** Kieler Ostufer, betreut von der Planersocietät
- **Arbeitsgruppe 2:** Grenzüberschreitender Raum (Kiel-Umland), betreut von urbanus
- **Achsenräume 3:** Achsenräume (Kiel-Plön, Kiel Schönberg, Kiel-Mönkeberg-Laboe), betreut von GGR

Nach einer vierzigminütigen Arbeitsphase folgt eine kurze Pause. Im Anschluss haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Arbeitsgruppe für die zweite Arbeitsphase zu wechseln.

Je Arbeitsgruppe wird gegen Ende der zweiten Workshopphase (ebenfalls 40 Minuten) eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse erarbeitet. Hierfür werden kollaborativ die folgenden Sätze vervollständigt:

- „Die größte Stärke in unserem Raum ist...“
- „Besonderen Handlungsbedarf sehe ich bei...“
- „Kurzfristig sollten wir vor allem...“

Abbildung 2: Workshopphase (links) und Zusammentragen der Ergebnisse (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Arbeitsgruppe 1: Kieler Ostufer

Das Kieler Ostufer bildet in der Planungswerkstatt einen wichtigen Schwerpunkt. In den Diskussionen spielt vor allem das Thema Fußverkehr eine große Rolle: In verschiedenen Beiträgen wurden Maßnahmen gesammelt, um die Fußwegequalität am Kieler Ostufer zu verbessern. Diese beinhalten bspw. Standortvorschläge für die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten, welche es im Nachhinein seitens des Gutachterteams zu prüfen gilt. Auch das Aufheben von Gehwegparken, um ausreichende Gehwegbreiten in den Quartieren sicherzustellen, wurde als eine wichtige Maßnahme vielerorts betont. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem Thema der Verknüpfung von Mobilitätsangeboten. Hier wurde bspw. mit großer Zustimmung der Teilnehmenden vorgeschlagen, in den Quartieren rund um den Bahnhof Ellerbek mehrere Satelliten-Mobilitätsstationen einzurichten, um die Erschließung der letzte/erste Meile vom Bahnhof in die Wohnquartiere sicherzustellen. Die Ausstattungsmerkmale der Mobilitätsstationen können laut der Teilnehmenden deutlich geringer sein als bspw. an großen Verknüpfungspunkten wie dem Fähranleger Dietrichsdorf.

Die folgende Tabelle enthält die wesentlichen Hinweise und Vorschläge aus der Diskussion. Diese sind in fünf thematische Cluster zusammengefasst. Einige der Hinweise beziehen sich auf konkrete Orte und Situation. Für diese findet sich ein entsprechender Eintrag in der Spalte „konkrete Verortung“. Andere beziehen sich eher allgemein auf die Gestaltung der künftigen Mobilität im Betrachtungsgebiet.

Cluster	Hinweis/Vorschlag	Konkrete Verortung
Alternative Antriebe fördern	Lademöglichkeit für E-Autos einrichten	Wiener Allee, Kreisverkehr Ellerbeker Weg, Klausdorfer Weg
	Nachhaltiger Wirtschafts- und Logistikverkehr	Ostuferhafen
	Stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene	
Verkehrsberuhigung schaffen	Tempo 30 einrichten	Wehdenweg
	Quartiersgaragen für den ruhenden Verkehr einrichten, bspw. in Zusammenarbeit mit den Wohnungsbauunternehmen	Elmschenhagen, Ellerbek
Verbesserung der Fußwegequalität	Verbesserung der Querungsmöglichkeit	Kreuzung B76/ Wiener Allee/ Reichenberger Allee, Kreuzung Ostring/ Klausdorfer Weg
	Aufenthaltsqualität schaffen	Preetzer Straße, Neumühlener Straße
	Trennwirkung aufheben	Gleisverlauf südöstlich Bahnhof Kiel-Elmschenhagen
	Barrierefreiheit sicherstellen	Lütjenburger Straße/ Ellerbeker Weg
	Verbindung für den Fußverkehr schaffen/optimieren	FH Kiel/ Sokratesplatz (Wegweisung, Sichtbarkeit); Hbf - Gaarden (Infrastruktur und Wegweisung)
	Angsträume abbauen	Unterführungen entlang des Ostrings
Stärkung des Radverkehrs	Fahrradstraße einrichten	Posadowskystraße, Wehdenweg, Scharweg
	Radpremiumroute	Peter-Hansen-Straße
	Fahrradabstellanlagen	Strand Hasselfelde
	Ampelschaltung optimieren	Entlang der Fahrradrouten
Verknüpfungen ermöglichen und attraktiver machen	SprottenFlotte-Station	Selenter Straße
	Vernetzung/ Abstimmung von Angeboten	Bahnstation Kiel-Ellerbek, Wischhofstraße
	Park + Ride Parkplatz	Bahnhof Kiel-Elmschenhagen, Herzstraße
	(Satelliten) Mobilitätsstation	Bahnhof Kiel-Elmschenhagen, Bahnstation Kiel-Oppendorf, Bahnhof Ellerbek
	Verbesserung der Erreichbarkeiten von Ost- und Westufer schaffen (z.B. durch	

	Brücken, Reaktivierung des Versorgungstunnels)	
	Busanbindung zwischen den Stadtteilen verbessern (z.B. durch Schnellbusse aus den Quartieren in Richtung Hauptbahnhof)	Ellerbek - Elmschenhagen, Dietrichsdorf - Ellerbek, Oppendorf - Wellingdorf verbessern
Übergeordnete Ideen	Klimaanpassung mitdenken (Klimaschutz, Aufenthaltsqualität, Versiegelung etc.)	
	Kleinräumige Mobilitätskonzepte entwickeln	Elmschenhagen, Gaarden
	Neuklassifizierung der Straßenklassen für einen größeren Handlungsspielraum überdenken	

Abschlussfragen

Der Fokus der Beantwortung der Abschlussfragen lag für die Arbeitsgruppe des Kieler Ostufers vor allem auf der Kieler Förde. Dementsprechend wird die Förde von den Teilnehmenden nicht als die größte Schwäche, sondern als die größte Stärke des Untersuchungsraums gesehen, da sie die potentielle Möglichkeit bietet, Bereiche innerhalb der Stadt auf schnellem Wege zu erreichen. Auch die Busanbindung der Werftstraße wird im Bereich des ÖPNV als eine große Stärke des Raums empfunden. In Hinblick auf den wichtigsten Handlungsbedarf, der am Kieler Ostufer gesehen wird, wurde vor allem der Ausbau des Fähranlegers in den Vordergrund gestellt, um die Anbindung zwischen den Zielorten am Ost- und Westufer weiter zu stärken. Weitere Bedarfe wurden in der Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene gesehen, gerade um das Nadelöhr des Ostrings weiter zu entlasten. Für alle Belange wurde außerdem angemerkt, den Klimaschutz durch Klimaanpassungsmaßnahmen zu stärken und gleichzeitig das Stadtgrün zu erhalten. Als kurzfristige Maßnahmen, die angegangen werden sollten, wurde von den Teilnehmenden das Thema der Schwentinequerung und gleichzeitig den Rad-, Fuß- und Fährverkehr zu stärken.

Arbeitsgruppe 2: Grenzüberschreitender Raum (Kiel-Umland)

Der engeren Verflechtungsraum zwischen der LH Kiel und dem Kreis Plön ist für die Verkehrsentwicklung von besonderer Relevanz, da der an das Kieler Stadtgebiet angrenzende Umlandraum noch relativ dicht besiedelt ist. Daraus ergeben sich ausgeprägte Verkehrsströme bei allen Fahrzwecken insbesondere dem Ausbildungs- und Berufsverkehr. Gleichzeitig gibt es aber deutliche Qualitätsunterschiede in der Verkehrsinfrastruktur und im Verkehrsangebot zwischen Stadt und Umlandraum. Dies gilt vor allem für die Verkehrsarten Radverkehr und ÖPNV, die beide für die kurzen bis mittleren Entfernungen der Verkehrsrelationen im Stadt-Umland-Raum prädestiniert sind, deren Angebote aber bisher überwiegend auf das Kieler Stadtzentrum ausgerichtet sind.

Die folgende Tabelle enthält die wesentlichen Hinweise und Vorschläge aus der Diskussion. Diese sind in sechs thematische Cluster zusammengefasst und entsprechend obenstehenden Tabellen gegliedert.

Cluster	Hinweis/Vorschlag	Konkrete Verortung
Aufwertung des Radverkehrs	Ausbau hochwertiger Radverbindungen	Mönkeberg - Heikendorf z.B. mit einer Fahrradstraße Oppendorf - Wehdenweg Heikendorf - Laboe (K52/K30) ggf. Alternativstrecke
	Ausbau bestehender Radwege auf die angestrebten Qualitätsstandards	„Kitzeberger Kurve“ <i>Anmerkung: Der Ausbau mit Verbreiterung und Beleuchtung soll noch 2023 beginnen (zuständig: Kreis Plön)</i>
	Ausbau SprottenFlotte und Erweiterung moderner Radabstellanlagen auch an touristischen Hot-Spots	Fähranleger Mönkeberg und Heikendorf
	Umbau Preetzer Chaussee mit neuer Flächenaufteilung zur Aufwertung der Radführung	
	Mehr Flächen für den Radverkehr erschließen ggf. auch durch Grunderwerb und Eingriff in den ruhenden Verkehr	
Verkehrsberuhigung schaffen	Tempo 30 einrichten	Ortsdurchfahrt Heikendorf / K51 Wehdenweg/L52
Ausbau des ÖPNV-Angebotes	Erweiterung des Angebotes von Schnellbuslinien	Laboe - Schönberger Strand Heikendorf - Kiel City
	Neue Linienbusverbindungen einrichten	Ringlinie Umlandgemeinden

		Tangentiallinie Probsteierhagen - Schönkirchen - FH-Campus mit Anschluss Fähre Linie 2 über Flüggendorf bis Schwentinental verlängern
	Ergänzende lokale ÖPNV-Angebote	Direktbuslinie zwischen den Fähranlegern Mönkeberg und Heikendorf BusShuttle Bahnstation Schönkirchen - Gewerbegebiet
	Verlängerung der Kieler Stadtbahn bis Mönkeberg ggf. weiter bis Laboe	
	Optimierung Tarife	Kostenlose Fahrradmitnahme in allen Fähren Aufhebung des Tarifzonenwechsels bzw. Erweiterung ins Umland (Sonderbereich Tarifzone 4000)
	Beschleunigung des Linien- busverkehrs	Ostring Werftstraße
	Fahrplanauskunft: Fahrzei- ten auf der NAH.SH-App an- zeigen	
	Neue Fährverbindungen mit ÖPNV-Anbindung	Hauptbahnhof - FH Mönkeberg - Westufer
Optimierung der Ver- netzung	Anbindung Fähranleger an Linienbusverkehr	
	Erweiterung / neue Stand- orte für Mobilitätsstationen	An neuer Bahnstation Ostseepark Fähranleger
Aufbau eines Park&Ride-Systems	Einrichtung von Park&Ride- Angeboten mit Sprotten- Flotte und BusShuttle	Entlang der B502 zw. Dietrichsdorf und Laboe

Abschlussfragen

In den letzten Jahren sind bereits einige Verkehrsprojekte umgesetzt worden, die ein gute Basis bzw. positive Elemente für ein nachhaltiges Mobilitätssystem bilden. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind vor allem der Ausbau der SprottenFlotte mit einer zugleich steigenden Nachfrage und der Schnellbus Laboe – Kiel, mit einer deutlichen Reisezeitverkürzung gegenüber dem herkömmlichen Busangebot, hervorzuheben. Die B502 als Umgehungsstraße für den Raum Laboe – Mönkeberg bündelt den Kfz-Verkehr und entlastet die Ortsdurchfahrten vor allem von Heikendorf und Mönkeberg, so dass hier neue Planungsspielräume auch für andere Mobilitätsangebote entstehen.

Besondere Handlungsbedarf und auch Nachholbedarfe betreffen vor allem den Fährbetrieb. Hier sollte eine bessere Vernetzung mit den anderen Verkehrsmitteln insbesondere ÖPNV, ggf. auch Kfz-Verkehr angestrebt sowie ein Basisfahrplan auch im Winter vorgehalten werden. Aufgrund der großen Bedeutung als Tourismusdestination ist Tourismusverkehr noch stärker einzubinden und entsprechend nachhaltige Mobilitätsangebote zu etablieren.

Im kurzfristigen Zeitfenster sollte eine bessere Abstimmung zwischen der Fähre und dem Linienbusverkehr erfolgen. Zudem wird eine Absenkung des Tarifs für Fahrradmitnahme auf der Fähre gewünscht. Aufgrund der positiven Entwicklung sollte zudem das Angebot der SprottenFlotte weiter ausgebaut werden. Weiteres Thema, dass kurzfristig angegangen werden sollte, ist die Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten und zentralen Bereiche insbesondere die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Arbeitsgruppe 3: Achsenräume (Kiel-Plön, Kiel-Schönberg, Kiel-Mönkeberg-Laboe)

Einen besonderen Schwerpunkt der Diskussion bildeten Überlegungen zur Verbesserung der Einbindung der Fährverkehre über die Förde in den ÖPNV. Nach Auffassung der Diskutierenden stellt die Förde derzeit eine (Erreichbarkeits-)Barriere dar, die Förderschifffahrt bietet aber gleichzeitig ein derzeit noch zu wenig genutztes Potenzial, das Kieler Ostufer sowie Teilräume des Kreises Plön attraktiv an die Kieler Innenstadt anzubinden.

Die folgende Tabelle enthält die wesentlichen Hinweise und Vorschläge aus der Diskussion. Diese sind in sechs thematische Cluster zusammengefasst und entsprechend obenstehenden Tabellen gegliedert.

Cluster	Hinweis/Vorschlag	Konkrete Verortung
Fährverkehre besser einbinden	Ausweitung des Angebotes:	Ostufers - Strände
	- Häufiger vom Ostufer nach Strände und Friedrichsort	Ostufers - Friedrichsort
	- Zusätzliche Querung zwischen Mönkeberg und Westufer (z.B. Bellevue)	Mönkeberg - Bellevue
	Verbesserung der Anbindung sowie der Ausstattung an den Fähranlegern des Ostufers (Sprotenflotte, Witterungsschutz, barrierefreier Zugang)	Fähranleger Ostufers
	Tarifliche Integration des Fährverkehrs (auch: Fahrradmitnahme)	
Verknüpfungen ermöglichen und attraktiver machen	Stadtbahn sowie Stadtbusverkehre besser mit anderen Angeboten abstimmen	
	Sprotenflotte für Schwentinental	Stadtzentrum oder Haltepunkt Raisdorf
	Fahrradmitnahme im Busverkehr (in der Diskussion umstritten: ggf. auch Verknüpfungsmöglichkeiten an wichtigen Haltepunkten stärken)	
	Buszubringer zu Bahnhaltepunkten	z.B. neuer Haltepunkt Probsteierhagen aus Ri. Norden (Robsdorf, Prasdorf)
ÖPNV-Angebot ausbauen/besser organisieren	Verlässlichkeit des ÖPNV erhöhen und Anschlusssicherheit verbessern	z.B. Rastorfer Kreuz
	Tarifstruktur vereinfachen	
	ÖPNV-Erreichbarkeit verbessern	Verbindung Schönberg - Plön

	Vergleichbare Angebotsqualität auf den ÖPNV-Achsen herstellen (z.B. Vereinheitlichung der Taktdichten am Wochenende)	
	Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung	Stadtverkehre Preetz und Plön
Radinfrastruktur verbessern	Fahrradabstellanlagen schaffen	z.B. Fähranleger Laboe, Bhf. Raisdorf
	Radwege insgesamt breiter, gradliniger ausbauen, Umsetzung der Radschnellwege beschleunigen, (einheitliche Beschilderung sicherstellen)	
	Radroute am Ostufer nach Laboe (Ostseeküstenradweg) aufwerten und beschildern	Kiel - Mönkeberg - Heikendorf - Laboe
	Die alte B502 für den Radverkehr ertüchtigen	Lutterbek - Barsbek - Schönberg
	Im Umkreis von etwa 10 Minuten um die (geplanten) Haltepunkte Radwege schaffen/ausbauen/aufwerten	
Vorrang für den Umweltverbund	Mobilität bei der Siedlungs- und Gewerbeplanung berücksichtigen	
	Ampelschaltungen im Sinne des Rad- und Fußverkehrs anpassen	v.a. östliche Kieler Stadtteile
Verkehrsbelastung reduzieren und Verkehrssicherheit verbessern	Fahrrad- und Fußverkehr auf dem Ostseeküstenradweg trennen	Ostseeküstenradweg
	Fahrgeschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten reduzieren (z.B. durch bauliche Maßnahmen)	

Abschlussfragen

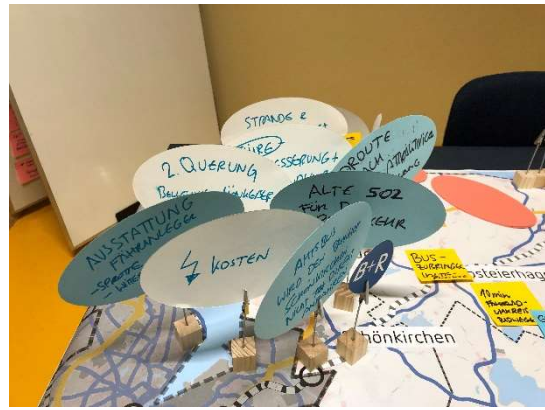
Auf das besondere Potential der verbesserten Integration der Fördeschifffahrt in den ÖPNV und einer Attraktivierung der Verknüpfungsmöglichkeiten an den Fähranlegern wurde bereits im Rahmen der Dokumentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppe 1 hingewiesen. Diese Aspekte wurden auch in der Diskussion der Arbeitsgruppe 3 deutlich herausgearbeitet. Besondere Wichtigkeit besitzt aus Sicht der Diskutierenden daher die Nutzung des Potentials der Fördeschifffahrt, um Queungsmöglichkeiten zu verbessern und Alltagsverkehre von der Straße zu verlagern.

Darüber hinaus wird besonderer Handlungsbedarf beim Ausbau der ÖPNV-Achsen in den Kreis Plön und der Anbindung aus der Fläche gesehen.

TOP 5 Abschluss und Ausblick

Die in den Workshopphasen gesammelten Erkenntnisse und Ergebnisse werden abschließend im Rahmen eines Gallery-Walk präsentiert.

Abbildung 4: Gallery Walk (links) und zusammengetragene Ergebnisse (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Im Anschluss an den Gallery-Walk gibt Herr Schröder-Dickreuter noch einen kurzen Überblick darüber, was mit den gesammelten Erkenntnissen geschieht, über weitere Beteiligungsprozesse und das weitere Vorgehen im Allgemeinen. Die Erkenntnisse aus der ersten Planungswerkstatt fließen gesammelt in den weiteren Entwicklungsprozess der Maßnahmenformulierung mit ein. Neben den inhaltlichen Themen, die im Rahmen der Werkstatt genannt werden, spielen auch die Verortungen eine Rolle, um die späteren Maßnahmen zu lokalisieren. Hierfür werden die Rückmeldungen ebenfalls kartographiert, um auch einen räumlichen Eindruck von den Werkstatt Diskussionen zu bekommen.

Das gesamte Planungsteam bedankt sich bei den Teilnehmenden für die produktive Zusammenarbeit, das Engagement sowie die wertvollen Hinweise und Ideen. Herr Jamaer verweist zusätzlich darauf, dass fortlaufende Informationen unter <https://www.kielregion.de/ostufer-verkehrskonzept/> zu finden sind.