

Dokumentation

KielRegion Ostuferverkehrskonzept

Planungswerkstatt

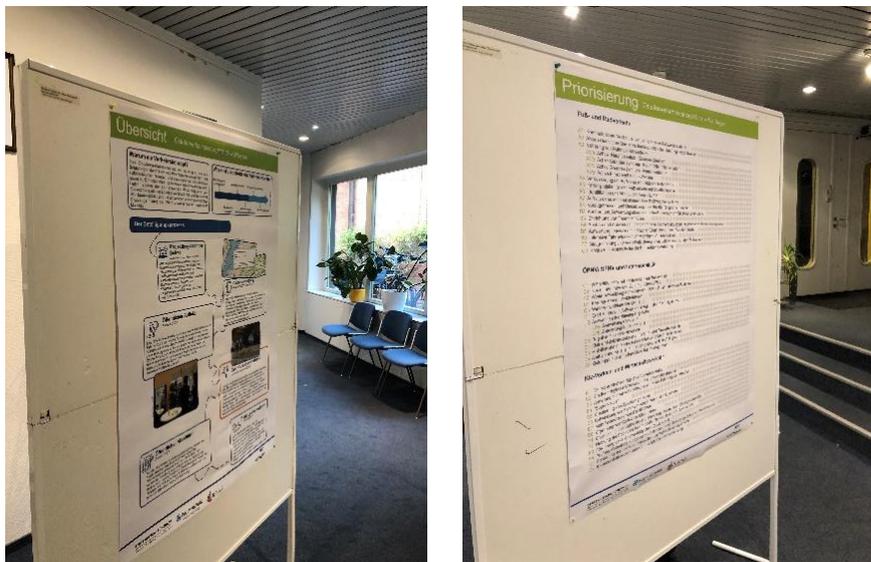
- Ort: Gemeindebüro Schönkirchen, Mühlenstraße 48, 24232 Schönkirchen
- Datum: 14.11.2023
- Uhrzeit: 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr
- Anwesende: ca. 40 Anwesende inkl. Projektteam bestehend aus Mitarbeitenden der KielRegion sowie den Planungsbüros urbanus, GGR und Planersocietät

TOP 1 Begrüßung

Im Rahmen der Erstellung des Ostuferverkehrskonzeptes wurde am 14. November 2023 die zweite von zwei Planungswerkstätten durchgeführt. Gemeinsam mit etwa 30 Beteiligten aus der Fachplanung, den Selbstverwaltungen sowie weiteren Stakeholdern wurden im Rahmen von zwei Workshopphasen das abgestimmte Maßnahmenprogramm gemeinsam diskutiert.

Die Teilnehmenden finden sich ab 14.30 Uhr in den Räumen des Gemeindebüros in Schönkirchen ein, sodass die Veranstaltung um 15 Uhr starten kann. Nach einer kurzen Begrüßung durch Leon Jamaer (KielRegion) startet das Gutachterteam mit einem kurzen Input.

Abbildung 1: Empfangs- und Abschlussplakat der Planungswerkstatt



Quelle: Planersocietät

TOP 2 Aktueller Projektstand

Herr Schröder-Dickreuter (Planersocietät) gibt einen Überblick über den aktuellen Stand des Ostuferverkehrskonzeptes. Dafür wird ein Blick auf die bislang sattgefundene Akteursbeteiligung sowie einen Rückblick auf die erste Planungswerkstatt, welche im Mai 2023 stattgefunden hat, geworfen. Mit Blick auf die Zeitplanung des Projekts verweist er darauf, dass neben der bereits zum Jahresbeginn abgeschlossenen Bestandsanalyse auch die Ziele festgelegt und ein erster Entwurf der Maßnahmen entwickelt wurde. Die Maßnahmen werden bis zum Jahresende 2023 finalisiert und durch eine Umsetzungsplanung und ein Evaluationskonzept ergänzt. Ein erster Entwurf des Endberichts wird Ende 2023 vorliegen.

TOP 3 Das Handlungskonzept

Im Anschluss an den aktuellen Projektstand wird ein Überblick über das Handlungskonzept gegeben. Dabei wird betont, dass das Handlungskonzept auf vielen verschiedenen bereits bestehenden Grundlagen (z.B. Masterplan Mobilität) aufbaut. Darüber hinaus wird erläutert, dass das

Handlungskonzept im aktuellen Entwurf aus insgesamt 41 verschiedenen Maßnahmen besteht, welche sich auf sieben Handlungsfelder (z.B. Fuß- und Radverkehr, Kfz-Verkehr) aufteilen. Pro Maßnahme wurde ein Maßnahmensteckbrief entwickelt, welcher bei Bedarf durch Karten und Skizzen ergänzt wurde.

Im Anschluss erfolgt eine kurze Erläuterung des weiteren Vorgehens der Planungswerkstatt, bevor in die Workshopphasen gestartet wird.

TOP 4 Workshop-Phasen

Nach dem inhaltlichen Input beginnen die zwei Workshopphasen. In drei verschiedenen thematischen Arbeitsgruppen wird der erarbeitete Maßnahmenentwurf von den Vertreter:innen des Gutachterteams kurz vorgestellt und anschließend gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert. Dabei wurden die folgenden Themenschwerpunkte diskutiert:

- **Arbeitsgruppe 1:** Fuß- und Radverkehr, *betreut von der Planersocietät und urbanus*
- **Arbeitsgruppe 2:** ÖPNV/SPNV und Intermodalität, *betreut von GGR*
- **Achsenräume 3:** Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr, *betreut von der Planersocietät*

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich je nach Interessenslage beliebig einem der drei Arbeitsgruppen zuzuordnen und diese bei Bedarf nach der ersten Workshopphase und einer anschließenden Pause zu wechseln. Für die Diskussionen dienen drei Leitfragen als Diskussionsgrundlage, wobei auch darüber hinaus viele Themen diskutiert worden sind:

1. Wo lässt sich die Maßnahme (zusätzlich) verorten und fehlen Ihnen inhaltliche Punkte für die Maßnahmen?
2. Welche Akteure sollen bei der Umsetzung (zusätzlich) involviert werden?
3. Welche Schritte sind bei der Umsetzung wichtig? Gibt es Wechselwirkungen und/oder Synergieeffekte zu anderen Planungen?

Abbildung 2: Eindrücke aus den zwei Workshop-Phasen



Quelle: KielRegion (links) und Planersocietät (rechts)

Arbeitsgruppe 1: Fuß- und Radverkehr

Der Schwerpunkt der Diskussionen der Arbeitsgruppe 1 lag in beiden Workshopphasen auf dem Thema Radverkehr.

Fußverkehr

Die für das Handlungsfeld Fußverkehr diskutierten Maßnahmen wurden vor allem hinsichtlich der folgenden Gesichtspunkte diskutiert:

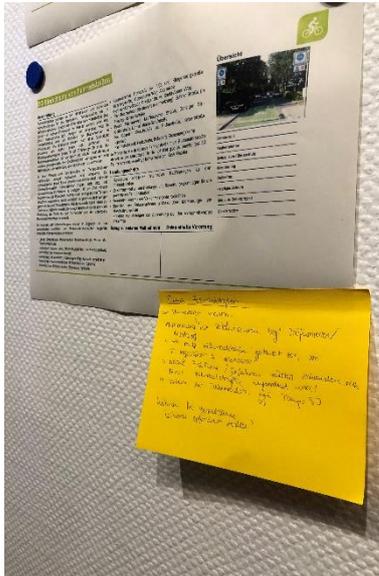
- Es wird vorgeschlagen, die Stadtteilbüros am Kieler Ostufer zur Umsetzung der Maßnahmen im Fußverkehr einzubeziehen
- In Hinblick auf die Verortung der Maßnahme A4 wird der Klaus-Exner-Platz als Platz mit großem Handlungsbedarf ergänzt
- Für die Verortung der Maßnahme A6 wird zusätzlich der Specken in Neumühlen-Dietrichsdorf erwähnt
- Es wird vorgeschlagen, bei der Stärkung des Potentials für den Fußverkehr/Aufenthaltsqualität auch den Bereich nördlich der Schwentinemündung zu berücksichtigen
- Im Zusammenhang mit Maßnahme A6 (Angsträume) wird vorgeschlagen, dass der LH Kiel ab Dezember 2023 zur Verfügung stehende Beteiligungstool DIPAS zu nutzen

Radverkehr

Das Thema Radverkehr wurde anhand der beiden Radnetzpläne sehr intensiv diskutiert. Der weitere Arbeitsfortschritt bezüglich der Radpremiumrouten wurde begrüßt und eine zügige Umsetzung gewünscht. Bei den weiteren Diskussionspunkten ging es um Netzergänzungen, aber auch um Fahrradstraßen und Fahrradparken:

- Der erstmals erfolgte Abgleich bzw. die vorgenommene Integration der Radnetze zwischen Landeshauptstadt und Stadt-Umland-Raum wird als gute Planungsgrundlage für die weitere Arbeit und die anstehenden Abstimmungen u.a. auch mit der Verkehrsbehörde des Kreises Plön betrachtet und ausdrücklich begrüßt
 - Bei der Radpremiumroute nach Preetz / Plön liegt der Fokus vorerst auf der Führung entlang der B76 / Preetzer Chaussee, die Bahntrassenroute sollte aber als Option durchaus weiterverfolgt bzw. für einen eventuellen Ausbau einer zweiten Stufe für eine Radpremiumroute vorgehalten werden
 - Die Verbindung Specken – Prof.-Küntscher-Straße (Gewerbegebiet Schönkirchen) sollte noch mit in das Radverkehrsnetz mit aufgenommen werden, da diese eine wichtige potenzielle Route zwischen KI-Dietrichsdorf und Schönkirchen darstellt
 - Zu den Fahrradstraßen wird die Erstellung eines gemeinsamen Leitfadens vorgeschlagen, auch um gegenüber den Verkehrsbehörden eine gute Argumentationshilfe zu erhalten insbesondere zur verkehrlichen Erfordernis und zur Abgrenzung ggü. Tempo-30-Zonen
 - Bei der Radwegweisung wird auf Grundlage des neuen Erlasses für die landesweite Radwegweisung ein einheitliches Erscheinungsbild für die KielRegion begrüßt, hier sollte aber vorab eine Abstimmung mit den Ämtern, Kommunen und den Tourismusverantwortlichen auch im Hinblick auf die touristische Wegweisung erfolgen
-

Abbildung 3: Einblick in die Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe 1



Quelle: links Planersocietät, rechts urbanus

Arbeitsgruppe 2: ÖPNV/SPNV und Intermodalität

ÖPNV/SPNV

Die für den Bereich ÖPNV/SPNV vorgestellten Maßnahmen wurden vor allem unter den folgenden Gesichtspunkten diskutiert:

- Schnelle Verbindungen aus den Gemeinden des Kreises Plön in die Kieler Innenstadt bzw. zu wichtigen Zielen innerhalb Kiels werden für sehr wichtig erachtet und daher grundsätzlich begrüßt. Es besteht jedoch die Befürchtung, dass mit einer Angebotsausweitung/-verbesserung bzw. weiteren Beschleunigung auf den „starken Linien“ gleichzeitig Angebote zur Erschließung der Fläche eingeschränkt werden.
 - Damit sind die schnellen Verbindungen nach Auffassung der Diskutant:innen auch deutlich von der Erschließung der Kieler Stadtteile bzw. Angeboten der Flächenerschließung zu unterscheiden: So dürfen die Schnellbusse auf den Hauptachsen den wesentlichen Vorteil der Geschwindigkeit zu zentralen Zielen nicht aufweichen. Vor diesem Hintergrund ist es von besonderer Bedeutung, dass die Angebote auf Tangentialverbindungen sowie zur Flächenerschließung auf die Hauptlinien passen und eine Anschlusssicherheit und Verlässlichkeit gegeben ist.
 - Aus der Diskussion ergab sich der Hinweis, die (Re-)Aktivierung von Schienenverbindungen im Bereich des Ostufers zu prüfen (z.B. Fuchsweg, Gewerbegebiet Schönkirchen).
 - Auf einigen Linien steht gar nicht so sehr eine (zusätzliche) Taktverdichtung im Mittelpunkt des Interesses: Vielmehr gilt das Interesse der Erhöhung der Kapazitäten und damit des Komforts (z.B. auf den Linien 14 und 15).
 - Eine herausgehobene Bedeutung kommt aus Sicht der Teilnehmenden Fragen zur Verbesserung der Fördequerung zu.
 - Der Wunsch nach einer zusätzlichen Direktverbindung vom Ostufer ans Westufer der Förde (z.B. Reventlou) sowie die Erfordernis von Angebotsausweitung sind zwar bekannt und z.T. auch schon in Angebotskonzepten ausgearbeitet, die Punkte werden jedoch in der Diskussion nochmal als besonders bedeutsam adressiert. Kurzfristig wird sich aufgrund des Personalmangels (v.a. Kapitän:innen) hier vrsl. nicht substanziell etwas ändern können.
 - Dabei wird der Möglichkeit einer Nutzung des Fernwärmetunnels für den Fuß- und Radverkehr eine klare Absage erteilt.
 - Des Weiteren besteht eine große Skepsis gegenüber der Errichtung von Seilbahnverbindungen. Insbesondere aufgrund der Witterungsverhältnisse (Wind) sowie der für einen ausreichendem Abstand zur Schifffahrt in der Förde voraussichtlich erforderlichen Höhe.
 - Kurzfristig wird insbesondere Umsetzungsüberlegungen für eine Verbesserung der Fahrradmitnahme sowie der Vereinfachung der tariflichen Regelungen eine hohe Bedeutung beigemessen. Perspektivisch soll aus Sicht der Teilnehmenden auch das Thema der autonomen Schifffahrt beachtet werden (z.B. als Modellprojekt).
 - In der Diskussion spielten zudem Aspekte einer veränderten Organisations- und Betreiberstruktur der Fördeschifffahrt (z.B. mögliche Privatisierung) eine
-

Rolle.

- In Bezug auf die Weiterentwicklung von bedarfsorientierten Angeboten zu wirklichen On-Demand-Angeboten mit ausreichender Flexibilität und Anschlusssicherheit an den Verknüpfungspunkten war den Teilnehmenden besonders wichtig, bereits in der Konzeptions- und Aufbauphase von schon realisierten Angeboten lernen zu können („good practices“). Zudem sollten die regionalen Taxibetriebe von vornherein in die Angebotskonzeption eingebunden werden.
- Durch alle Diskussionspunkte zogen sich Aspekte der Finanzierbarkeit bzw. Finanzierungssicherheit. Zudem besteht Einigkeit darüber, dass Maßnahmen auch durch tarifliche Aspekte unterstützt werden sollen.

Intermodalität

Die Maßnahmen aus dem Bereich der Intermodalität wurden zwar einzeln vorgestellt, in der Gruppe jedoch eher zusammenfassend diskutiert.

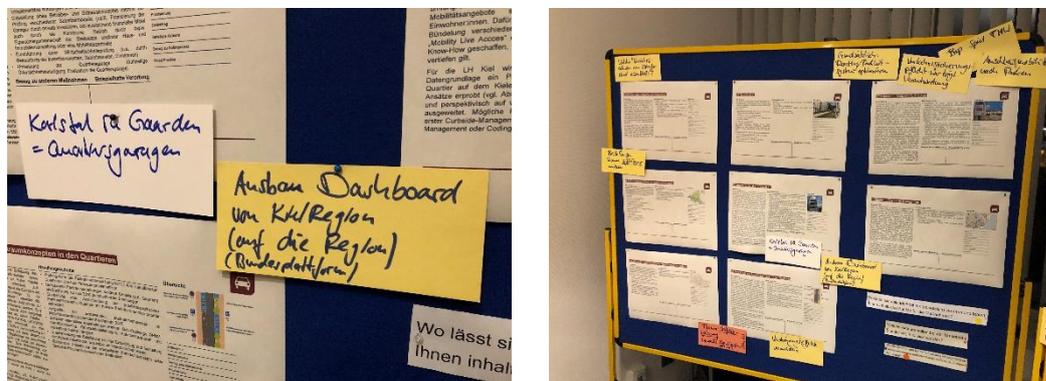
- Grundsätzlich besteht Einigkeit darüber, dass regionsweit Angebote geschaffen bzw. ausgeweitet werden müssen, die einen Umstieg vom Pkw auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes möglichst attraktiv machen. Dabei wird in der Diskussion nochmals der enge Zusammenhang zwischen räumlichen Gegebenheiten und sinnvoll einzusetzenden Mitteln deutlich.
- Insbesondere auf längeren Verbindungen (v.a. aus den ländlicheren Teilen des Kreises Plön in die zentralen Bereiche der Stadt Kiel) muss der Umstieg auf den ÖPNV möglichst früh entlang des Weges erfolgen (können) und attraktiv sein.
- Auch im Zusammenhang mit der Verbesserung der Möglichkeiten intermodaler Verknüpfungen kommt die Situation an den Fähranlegern des Ostufers eine herausgehobene Bedeutung zu. Stichpunkte waren in der Diskussion insbesondere:
 - sichere Fahrradabstellmöglichkeiten bzw. Verbesserung der Fahrradmitnahme
 - Verknüpfung mit Angeboten des Carsharings sowie Ausweitung des Bikesharings an den Stationen
 - Eine abgestimmte Busanbindung inkl. zielgruppengerechter Information und Wegweisung
- Den Diskutierenden ist die Ausweitung des Carsharings (auch) im ländlichen Raum ein besonderes Anliegen. Hier sind grundsätzlich unterschiedliche Betreibermodelle vorstellbar. Denkbar wäre auch ein vorgeschalteter Modellversuch bzw. ein Pilotprojekt mit möglichst entsprechender Anschubfinanzierung.
- Für das unmittelbare Wohnumfeld auch in Teilräumen ohne attraktive ÖPNV-Anbindung werden kleine Mobilitätsstationen als sinnvoll angesehen und ausdrücklich begrüßt.
- Weiterer Handlungsbedarf wird im Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen (also Roller) im öffentlichen Raum artikuliert. Hier ergeben sich aus Sicht der Teilnehmenden Einschränkungen der Sicherheit und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden an Engstellen, v.a. aber durch achtlos abgestellte (oder häufig hingeworfene) Fahrzeuge. In der Diskussion wurden Modelle favorisiert, in denen die Rückgabe der Roller an festen Punkten erfolgen und entsprechend dokumentiert werden muss (z.B. durch ein Foto). Vorstellbar sei, dafür Flächen zu nutzen, die heute v.a. dem ruhenden Pkw zur

Hintergrund der Digitalisierung und Datenverwertung weiter ausgebaut werden (z.B. auch räumlich).

Wirtschaftsverkehr

- Intermodale Schnittstellen und Wegeoptionen sollten neben dem Wirtschaftsverkehr auch die Abwicklung der Kreuzfahrtpassagiere berücksichtigen (Bahnhof – Ostufer). Die Thematik ist aber besser im Handlungsfeld ÖPNV/SPNV angesiedelt.
- Für die bessere Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund gibt es bereits vereinzelte Möglichkeiten (z.B. Sprottenflotte sowie Amtsbuslinie mit Haltestellen im Schönkirchener Gewerbegebiet des Amtes Schrevenborn). Das Gewerbegebiet Ralsdorf würde sich für vergleichbare Optionen ebenfalls anbieten.
- Für eine erfolgreiche und effiziente Kommunikation der Strategie und Ausrichtung des Ostuferverkehrskonzeptes auf alle Umsetzungsebenen bedarf es vor allem einer einfachen, verständlichen und transparenten Kommunikation. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass solch ein Thema auf die Ebene der „Chef:in-Etage“ gehört, da hierdurch ein Vorbildcharakter und eine Identifikationsmöglichkeit gegeben wird. Als sinnvoll wird eine „Werberunde“ nach dem Verkehrskonzept durch die Ämter und Gemeinden erachtet, die durch die KielRegion getragen wird. Zu berücksichtigen sind bereits gute bestehende Anknüpfungspunkte vor Ort, die ähnliche Strategien auf kleinerer Ebene bereits verfolgen, wie z.B. Ortskernentwicklungskonzepte.

Abbildung 5: Einblick in die Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe 3



Quelle: Planersocietät

TOP 5 Abschluss und Ausblick

Nach den zwei Workshopphasen wurden von den betreuenden Vertreter:innen der Gutachterbüros eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse präsentiert.

Abbildung 6: Zusammenfassung der Ergebnisse

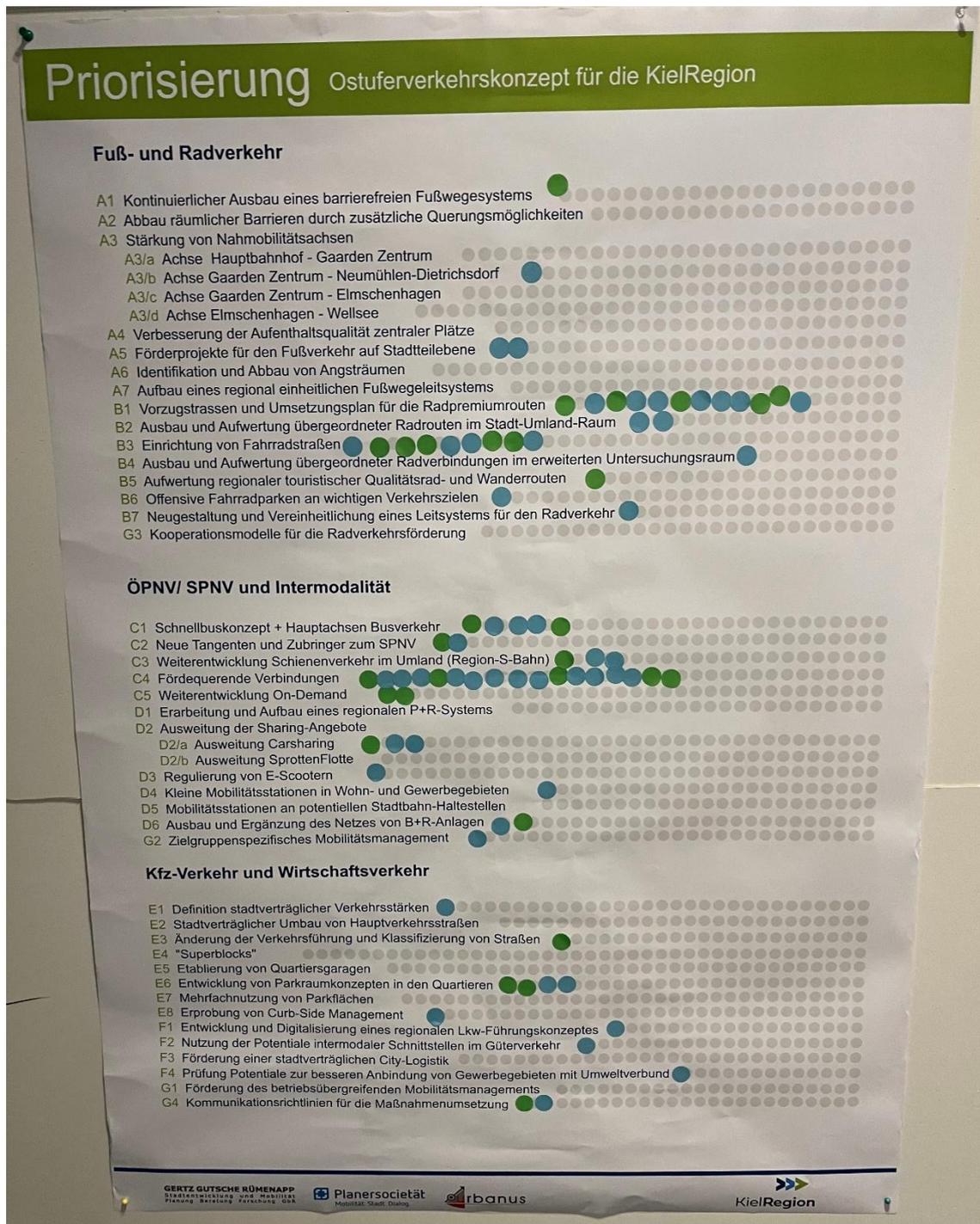


Quelle: KielRegion.

Im Anschluss an die Zusammenfassung aus den Arbeitsgruppen gibt Herr Schröder-Dickreuter einen kurzen Überblick über die nächsten Schritte im Gesamtprozess. Die Erkenntnisse aus der zweiten Planungswerkstatt fließen gesammelt in die Finalisierung der Maßnahmensteckbriefe ein, welche bis Ende des Jahres abgeschlossen sein soll. Die letzte Öffentlichkeitsveranstaltung des Ostuferverkehrskonzeptes wird Anfang 2024 im Rahmen eines öffentlichen Abschlussforums stattfinden – dort werden die finalen Ergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert.

Das gesamte Planungsteam bedankt sich bei den Teilnehmenden für die produktive Zusammenarbeit, das Engagement sowie die wertvollen Hinweise. Die Teilnehmenden werden gebeten, beim Verlassen des Veranstaltungsraums die nach ihrer Meinung drei wichtigsten Maßnahmen mithilfe eines Klebepunktes an einer Maßnahmenübersicht zu priorisieren.

Abbildung 7: Ergebnis der Maßnahmenpriorisierung



Quelle: Planersocietät.

Herr Jamaer verweist zusätzlich darauf, dass fortlaufende Informationen unter <https://www.kiel-region.de/ostufer-verkehrskonzept/> zu finden sind.