



**Endbericht**

**Anlage C**

**Grundlagendokumente**

Konzept/Planwerk	Jahr	Bezug
Verkehrsentwicklungsplan Kiel	2008	Landeshauptstadt Kiel
Integriertes Entwicklungskonzept Kieler Ostufer	2014	Landeshauptstadt Kiel
Masterplan Mobilität für die KielRegion	2017	KielRegion
Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Kiel	2017	Landeshauptstadt Kiel
Elektromobilitätskonzept Kreis Plön	2018	Kreis Plön
3. Regionaler Nahverkehrsplan des Kreises Plön	2018	Kreis Plön
Green City Plan der Landeshauptstadt Kiel	2018	Landeshauptstadt Kiel
Kleinräumige Bevölkerungs- und Haushaltsprognose Kreis Plön 2030	2019	Kreis Plön
Demografischer Wandel Kreis Plön	2019	Kreis Plön
Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel	2019	Landeshauptstadt Kiel
Teilfortschreibung VEP Kiel	2019	Landeshauptstadt Kiel
Luftreinhalteplan	2020	Landeshauptstadt Kiel
Radwegekonzept der Stadt Schwentinental	2020	Kreis Plön
Landesweiter Nahverkehrsplan	2021	KielRegion
Fortschreibung des Veloroutennetzplans 2035	2021	Landeshauptstadt Kiel
Lärmaktionsplan	2021	Landeshauptstadt Kiel
Klimaschutzkonzept der Stadt Plön	2021	Kreis Plön
FH Kiel Mobilitätskonzept	2022	Landeshauptstadt Kiel
Machbarkeitsuntersuchung einer neuen Schwentinequerung	2022	Landeshauptstadt Kiel
Elektromobilitätsstrategie	2022	Landeshauptstadt Kiel
Mobilitätskonzept   ruhender Verkehr 2035	2022	Landeshauptstadt Kiel

---

Beschluss Hochwertiges ÖPNV-System	2022	Landeshauptstadt Kiel
Radverkehrskonzept Amt Schrevenborn	2022	Kreis Plön
Mobilitätskonzept Stadt Preetz und Umland	2022	Kreis Plön
6. Regionaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel	2023	Landeshauptstadt Kiel
Radwegekonzept Kreis Plön	2023	Kreis Plön
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept	fortlaufend	Landeshauptstadt Kiel



KielRegion

## Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

### Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Mönkeberg



#### **Gertz Gutsche Rügenapp**

Stadtentwicklung und Mobilität GbR

Dipl.-Ing. Martin Albrecht

Dipl.-Ing. Stefanie Gutsche

Ruhrstraße 11

22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40

Fax: (040) 85 37 37 – 42

[albrecht@ggr-planung.de](mailto:albrecht@ggr-planung.de)

[www.ggr-planung.de](http://www.ggr-planung.de)

# 1 Hintergrund und Zielsetzung: Multimodalität am Fähranleger Mönkeberg

Im Auftrag und in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie unter Beteiligung zahlreicher engagierter Akteurinnen und Akteure aus der Region erarbeiten die drei Büros Planersocietät, Urbanus und Gertz Gutsche Rügenapp das Ostuferverkehrskonzept für das Ostufer der Stadt Kiel sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden. In diesem Rahmen sollen in fünf Sofortprojekten konkrete Lösungs- und Handlungsansätze für aktuelle Herausforderungen und Problemstellungen entwickelt und deren Umsetzung möglichst weit vorbereitet werden.

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Multimodalität an den drei Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe. Das zentrale Ziel besteht darin, die Fördeschiffahrt besser in den ÖPNV zu integrieren. Dabei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- **Verbesserung der Anbindung** der Fähranleger an den ÖPNV sowie an hochwertige regionale Radrouten, inkl. Überlegungen zur besseren tariflichen Integration der Fährverkehre,
- zusätzliche **Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten** zwischen Verkehrsmitteln an den Fähranlegern, etwa
  - durch zusätzliche Angebote z.B. des Car- oder Bikesharings,
  - eine Aufwertung von Abstellmöglichkeiten und Verbesserungen der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
  - die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Elemente, klare Wegeführungen und Beschilderungen,
  - die Verbesserung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern auf den Fähren.

Im Rahmen der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes werden zudem Möglichkeiten für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt selbst – z.B. durch höhere Taktdichten oder zusätzliche Angebote (z.B. eine weitere Ost-West-Verbindung zur Förde-Querung) – analysiert, diskutiert und bewertet.

Im Fokus des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ stehen jedoch vor allem vergleichsweise schnell umsetzbare Ansätze für die einzelnen Fähranleger, die sich vor allem dem Bereich „Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten“ zuordnen lassen.

Diese wurden im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungsprozesses mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren. Die Überlegungen und der jeweils gesetzte Fokus für den jeweiligen Fähranleger sind in diesem Prozess zudem mit den Spitzen der kommunalen Verwaltungen verbindlich abgestimmt worden.

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Überlegungen zu möglichen Handlungsansätzen am Fähranleger Mönkeberg. Für die Fähranleger Laboe und Möltenort werden zeitgleich ähnliche Dokumente vorgelegt.

## 2 Ausgangslage

Für den Fähranleger Mönkeberg liegen folgende Informationen zu bestehenden Planungen und Planungsgrundlagen vor, die in den bisherigen Diskussionen berücksichtigt wurden:

- Bestandsplan Strandweg/ Fördewanderweg vom 24.7.2020, M 1:250, Vermessungsbüro Jeß
- Lagepläne Fähranleger, Amt Schrevenborn
- DFI Standort Mönkeberg
- Konzeptstudie Mönkeberger Strand, Büro BHF Bendfeldt Herrmann Franke LandschaftsArchitekten GmbH, 1.10.2022, M 1:250
- Entwurf Mönkeberger Strand Abschnitt 1, Büro BHF Bendfeldt Herrmann Franke LandschaftsArchitekten GmbH, 22.11.2022, M 1:200

Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme vor Ort und nachfolgenden Abstimmungen mit der Arbeitsgruppe wurden für den Fähranleger Mönkeberg Themen identifiziert, die im Sinne einer verbesserten Multimodalität am Standort relevant sind.

Die diskutierten Themen wurden im bisherigen Projektverlauf auf die folgenden drei Ansatzpunkte eingegrenzt und genauer besprochen:

1. Eine Inwertsetzung des Personenunterstandes auf dem Steg
2. Die Aufstellung eines Personenunterstandes am Bushalt am Fährhaus
3. Die Schaffung weiterer Fahrradabstellplätze im südlichen Bereich des Strandabschnittes

Abbildung 1: Verortung möglicher Ansatzpunkte am Fähranleger Mönkeberg. (© GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



## 3 Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Mönkeberg

### 3.1 Inwertsetzung des Personenunterstandes auf dem Steg

Perspektivisch bietet sich zur Inwertsetzung des Anlegers die Aufstellung eines neuen Personenunterstandes aus dem Modulkatalog der KielRegion am jetzigen Standort des vorhandenen Unterstandes an. In Frage kämen z. B. der Personenunterstand TYP A (3,5 m Breite) oder TYP B (5,2 m Breite).

Abbildung 2: Ist-Zustand Unterstand Mönkeberg im Juni 2023 und Modul TYP A (rechts)



### 3.2 Aufstellung eines Personenunterstandes am Fährhaus

Vorhandene Elemente an der Bushaltestelle sind momentan ein Haltestellenschild und eine freistehende Bank. Der Zugang zur Einstiegsstelle ist nicht barrierefrei. Es erscheint sehr sinnvoll, den Bushalt an geeigneter Stelle um einen Personenunterstand zu ergänzen. Dieser soll Wetterschutz und eine Sitzmöglichkeit unabhängig vom Café bieten. Des Weiteren soll mit Bezug zur Haltestelle eine analoge oder digitale Informations-Steale installiert werden.

Abbildung 3: links: Haltestellenschild und Sitzbank, Standort SprottenFlotte; rechts: Einblick in die Stubenrauchstraße



Für den Mönkeberger Strand existiert eine Konzeptstudie des Büros BHF Bendfeldt Herrmann Franke LandschaftsArchitekten GmbH aus dem Jahr 2020. Für den nördlichen Bereich liegt seit Ende 2022 zusätzlich ein Entwurf (Entwurf Mönkeberger Strand Abschnitt 1) vor. Die genaue Ausgestaltung endet nördlich des Steges und bezieht den Bereich des Fährhauses nicht mit ein. Die genannte Konzeptstudie sieht für den Abschnitt Fährhaus u. a. Folgendes vor:

- Fährhaus als Anlauf- und Treffpunkt im Winterhalbjahr, ganzjährige Gastronomie
- Behutsame Erweiterung des Gebäudes, zusätzliche Beleuchtung
- Platz und Promenade in einheitlicher, freundlicher Pflasterung (Shared Space)

Abbildung 4: Konzeptstudie Abschnitt Fährhaus, BHF LandschaftsArchitekten, 2020

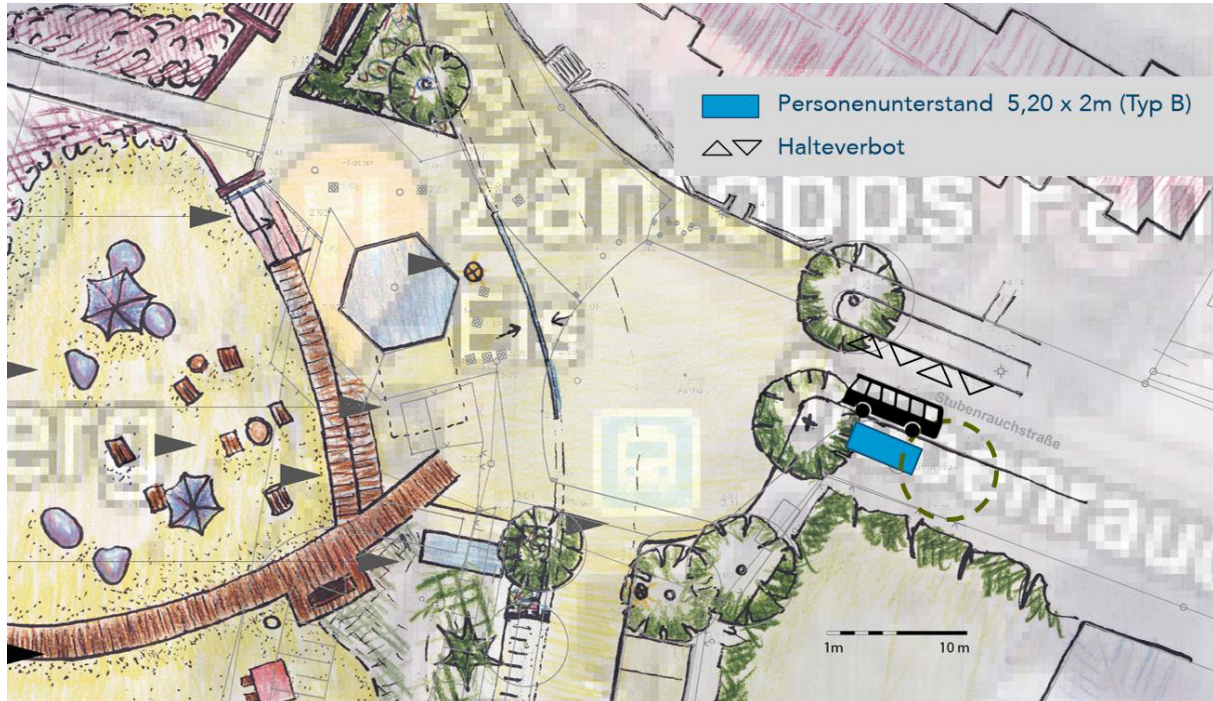


Eine mit der Promenade einheitliche, freundliche und vor allem niveaugleiche Pflasterung des Bereichs vor dem Fährhaus ist auch im Sinne der Barrierefreiheit sehr zu begrüßen. Für die Bestimmung des Standortes für den Personenunterstand ist v.a. der im Konzept dargestellte veränderte Bereich am Anfang der Stubenrauchstraße interessant. Wenn der Gehweg wie in der Konzeptstudie gezeigt vorgezogen wird, entsteht eine offensichtlichere Platzsituation mit klarem Eingang/ Ausgang. Dies wird durch eine Neubaumpflanzung auf der südlichen Straßenseite noch zusätzlich unterstützt (neuer Baum mit Kreuz). Gleichzeitig hätte der in der Konzeptstudie gezeigte neue Bordsteinverlauf an der Zufahrt zum Rondel als Shared Space Bereich eine Wirkung in Richtung einer höheren Verkehrssicherheit, da alle Verkehrsteilnehmenden achtsamer von und in die Stubenrauchstraße einbiegen. Bei allen Veränderungen in diesem Bereich muss allerdings sichergestellt sein, dass die verkehrenden Busse weiterhin wenden können.

Als Standort für einen Personenunterstand bspw. des TYPs B bietet sich eine Lage möglichst weit vorne auf der südlichen Seite der Stubenrauchstraße an, sodass der Unterstand vom Steg und der Promenade kommend gut sichtbar ist. Eine Vermaßung anhand des Luftbildes (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) lässt den Schluss zu, dass die Tiefe des momentan vorhandenen Grünstreifens mit drei Metern in diesem Abschnitt der Straße für die Aufstellung des genannten Personenunterstandes ausreicht, um die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) geforderten Abstandsflächen zu erfüllen (Abstand Bord-Schutzdach = 50 cm, Tiefe Unterstand 2m, Abstandsmaß dahinter mind. 30cm). Dieses ist vor Ort anhand der realen Maße zu überprüfen. Maßgeblich für die genaue Positionierung des Personenunterstandes in der Stubenrauchstraße ist die

Überprüfung, an welcher Stelle der Bus nach einer Wende den Bordstein wieder nah genug anfahren kann. Durch Fahrttests sollte auf Basis von praktischen Erkenntnissen ermittelt werden, wie weit die Haltestellenposition und die gegenüberliegende Halteverbotszone hierfür ortseinwärts verschoben werden müssen.

Abbildung 5: Ännäherungsweise Positionierung von Personenunterstand und Bushalt



Der Zugang vom Platz zum Haltebereich und der Einstieg in den Bus ist grundsätzlich barrierefrei auszugestalten. Zur Planung barrierefreier Bushaltestellen existiert der Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ für Baulastträger mit Empfehlungen für den barrierefreien Aus-, Um- und Neubau von Bushaltestellen.

Ob das bereits auf der gegenüber liegender Straßenseite bestehende Halteverbot in die Stubenrauchstraße hinein verlängert werden muss, ist zu überprüfen. Im Sinne der Verkehrssicherheit ist es erstrebenswert bei kurzer Haltezeit keine Überholung des haltenden Busses zu ermöglichen.

Das Angebot der SprottenFlotte bildet dann eine Einheit mit dem Personenunterstand in direkter Nähe. Es wäre eine Überlegung, die den Standort begrenzenden SprottenFlotten Schilder weiter auseinander zu setzen, um mehr Rädern geordnet Platz dazwischen zu bieten.

Abbildung 6: Bezug neuer Standort Personenunterstand und SprossenFlotte



### 3.3 Schaffung weiterer Fahrradabstellplätze im südlichen Bereich des Strandabschnittes

Wenn die Planungen für den südlichen Strandabschnitt gemäß der Konzeptstudie weiterverfolgt werden und zwei direkte Wasserzugänge (einer davon barrierefrei vom Fährcafé aus) geschaffen werden, wird die Attraktivität des Standortes als Badestrand deutlich steigen. Im Zuge der zu erwartenden steigenden Besucherzahlen bietet es sich an, weitere Fahrradabstellmöglichkeiten in direktem Bezug zum südlichen Strandeingang zu schaffen. Dies können Fahrradabstellbügel gleichen Typs wie sie im nördlichen Bereich bereits geplant sind sein oder sogar ein Doppelstockparker aus dem Modulkatalog der Kielregion. Die Einpassung und detaillierte Standortsuche wäre Teil der Entwurfsplanung für den südlichen Strandabschnitt. Denkbar wäre ein Standort nördlich des Strandzuganges (siehe Bereich 3 in der nachfolgenden Abbildung)

Abbildung 7: Möglicher Standort weiterer Fahrradabstellbügel oder eines Fahrrad Doppelstockparkers (Luftbild links: © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0)



### 3.4 Zusammenfassung: Nächste Schritte

In der letzten Absprache der Arbeitsgruppe am 30.08.2023 wurde der Fokus für die Umsetzung im Rahmen des Sofortprojektes am Fähranleger Mönkeberg auf die Aufstellung des Personenunterstandes gesetzt.

#### Zum Fokus „Aufstellung des Personenunterstandes am Bushalt“

Der nächste Schritt besteht darin, zu klären, in welchen Gremien und Formaten die folgenden Punkte weiter vorangetrieben werden sollen:

- Prüfung Machbarkeit, Umsetzungswillen- und Horizont der Planungen aus der Konzeptstudie sowie Einarbeitung von Änderungswünschen/ Ergänzungen  
⇒ Die Umsetzung des nördlichen Abschnittes ist in 2024 geplant, dies ist abhängig vom Erhalt des Förderbescheids.  
⇒ Die Umsetzung des südlichen Abschnittes der Konzeptstudie wird unter der Voraussetzung vorhandener Fördermittel als mittelfristig realistisch angesehen.
- Bestimmen der genauen Position des Personenunterstandes anhand der konkreten Platzverhältnisse und benötigten Abstandsmaße vor Ort.
- Prüfen, inwieweit sich der Straßenabschnitt in dem der Bus zum Halten kommt, durch bauliche und gestalterische Maßnahmen in das Shared-Space Konzept des Platzes integrieren lässt.

#### Weitere planerische Fragestellungen vor Ort

- Standortbestimmung für eine Informations-Steile im Bereich des Platzes. Der DFI-Anzeiger ist am Steganfang mit Blick zum Wasser rechts geplant.
- Im Rahmen einer Oberflächensanierung des Steges die Möglichkeit der Aufstellung eines neuen Personenunterstandes prüfen.
- Bei einer Beauftragung einer Entwurfsplanung für den südlichen Strandabschnitt die Planung von weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten in der Nähe des südlichen Strandzuganges vorsehen.

## **4 Aspekte, die im Rahmen des Sofortprojektes nicht weiter vertieft werden sollten**

Im Rahmen des bisherigen Prozesses mit der Arbeitsgruppe sind zudem Verabredungen im Hinblick auf Aspekte getroffen worden, die für die Situation am Fähranleger zwar von Bedeutung sind, im Rahmen des Sofortprojektes jedoch nicht weiter behandelt werden sollen. Dies sind in Bezug auf den Fähranleger in Mönkeberg folgende Punkte:

- Park-&-Ride (aufgrund der Flächenverfügbarkeit eher schwierig)
- Perspektive Pkw-Parken: Suche nach geeigneten Flächen in einer Entfernung, die ein Pendeln zwischen Parkplatz und Strand mit der SprottenFlotte ermöglicht.
- Entwicklung des Ölpier-Geländes

## 5 Maßnahmenbezug und Ausblick

Mit den hier vorgelegten und bereits mit der am Erarbeitungsprozess beteiligten Arbeitsgruppe abgestimmten Vorschlägen für gestalterische Anpassungsoptionen für den jeweiligen Fähranleger liegt eine Grundlage für die weitere Befassung in den relevanten Diskussionszusammenhängen und zuständigen Entscheidungsgremien vor.

Die Überlegungen stehen im engen Zusammenhang mit der Maßnahme C4 – Fördequerende Verbindungen.



KielRegion

## Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

### Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Möltenort



**Gertz Gutsche Rügenapp**  
Stadtentwicklung und Mobilität GbR  
Dipl.-Ing. Martin Albrecht  
Dipl.-Ing. Stefanie Gutsche  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40

Fax: (040) 85 37 37 – 42

[albrecht@ggr-planung.de](mailto:albrecht@ggr-planung.de)

[www.ggr-planung.de](http://www.ggr-planung.de)

# 1 Hintergrund und Zielsetzung: Multimodalität am Fähranleger Möltenort

Im Auftrag und in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie unter Beteiligung zahlreicher engagierter Akteurinnen und Akteure aus der Region erarbeiten die drei Büros Planersocietät, Urbanus und Gertz Gutsche Rügenapp das Ostuferverkehrskonzept für das Ostufer der Stadt Kiel sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden. In diesem Rahmen sollen in fünf Sofortprojekten konkrete Lösungs- und Handlungsansätze für aktuelle Herausforderungen und Problemstellungen entwickelt und deren Umsetzung möglichst weit vorbereitet werden.

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Multimodalität an den drei Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe. Das zentrale Ziel besteht darin, die Fördeschiffahrt besser in den ÖPNV zu integrieren. Dabei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- **Verbesserung der Anbindung** der Fähranleger an den ÖPNV sowie an hochwertige regionale Radrouten, inkl. Überlegungen zur besseren tariflichen Integration der Fährverkehre,
- zusätzliche **Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten** zwischen Verkehrsmitteln an den Fähranlegern, etwa
  - durch zusätzliche Angebote z.B. des Car- oder Bikesharings,
  - eine Aufwertung von Abstellmöglichkeiten und Verbesserungen der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
  - die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Elemente, klare Wegeführungen und Beschilderungen,
  - die Verbesserung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern auf den Fähren.

Im Rahmen der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes werden zudem Möglichkeiten für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt selbst – z.B. durch höhere Taktichten oder zusätzliche Angebote (z.B. eine weitere Ost-West-Verbindung zur Förde-Querung) – analysiert, diskutiert und bewertet.

Im Fokus des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ stehen jedoch vor allem vergleichsweise schnell umsetzbare Ansätze für die einzelnen Fähranleger, die sich vor allem dem Bereich „Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten“ zuordnen lassen.

Diese wurden im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungsprozesses mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren. Die Überlegungen und der jeweils gesetzte Fokus für den jeweiligen Fähranleger sind in diesem Prozess zudem mit den Spitzen der kommunalen Verwaltungen verbindlich abgestimmt worden.

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Überlegungen zu möglichen Handlungsansätzen am Fähranleger Möltenort. Für die Fähranleger Mönkeberg und Laboe werden zeitgleich ähnliche Dokumente vorgelegt.

## 2 Ausgangslage

Für den Fähranleger Möltenort liegen folgende Informationen zu bestehenden Planungen und Planungsgrundlagen vor, die in den bisherigen Diskussionen berücksichtigt wurden:

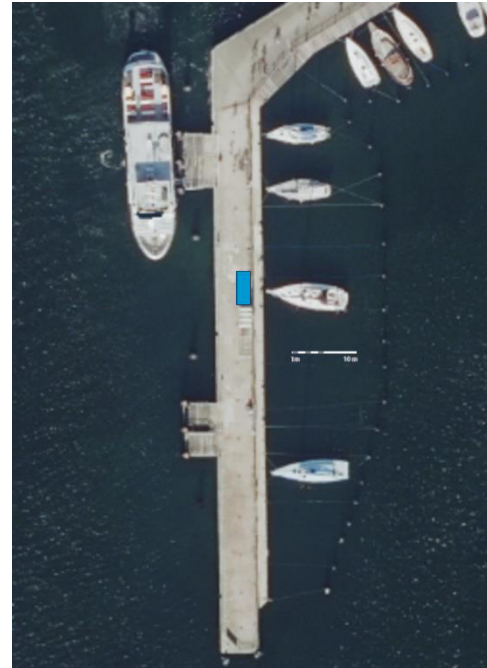
- Vermessungsplan neues Holzdeck Nordmole, 6.9.2021, Vermessungsbüro Jeß, M 1:150
- Vermessungsplan Fördewanderweg Teil II und III, 9.7.2019, Vermessungsbüro Jeß, M 1:500
- Lagepläne Fähranleger, Amt Schrevenborn
- DFI Standort Möltenort
- Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung (Diskussion, noch keine Planungsunterlagen)

Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme vor Ort sowie der Diskussion bestehender Herausforderungen und aktueller Überlegungen mit der Arbeitsgruppe wurden für den Fähranleger Möltenort unterschiedliche Themen identifiziert, die im Sinne einer verbesserten Multimodalität am Standort relevant sind.

Die diskutierten Themen wurden im Projektverlauf auf die folgenden Ansatzpunkte eingegrenzt und weiter detailliert:

1. Aufstellung eines neuen Personenunterstandes sowie neuer Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger.
2. Überlegungen zur neuen Halteposition des bald in beide Richtungen verkehrenden Amtsbusses.
3. Diskussion über die Notwendigkeit der Errichtung einer zusätzlichen Radabstellanlage eventuell mit einem Angebot der Sprottenflotte im südlichen Bereich beim Segelhafen.

Abbildung 1: Verortung der diskutierten Entwicklungsbereiche am Fähranleger Möltenort; rechts: neuer Personenunterstand (blau) - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



### 3 Gestalterische Ansätze für den Fähranleger

#### 3.1 Neuer Personenunterstand und neue Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger

Auf dem Dampferanleger befindet sich ein Wartehäuschen, welches von einer Station der SprottenFlotte auf der einen und aufgestellten Fahrradanhängern auf der anderen Seite flankiert wird (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Sowohl Wartehäuschen als auch Fahrradanhänger entsprechen nicht mehr dem gewünschten Erscheinungsbild und sollen durch neue Einbauten ersetzt werden. Eventuell soll das Angebot der SprottenFlotte um eine kleine Service Station (Luftpumpe/ Werkzeug) ergänzt werden.

Abbildung 2: Aktuelles Wartehäuschen am Anleger Möltenort; möglicher neuer Personenunterstand aus dem Modulkatalog der KielRegion.

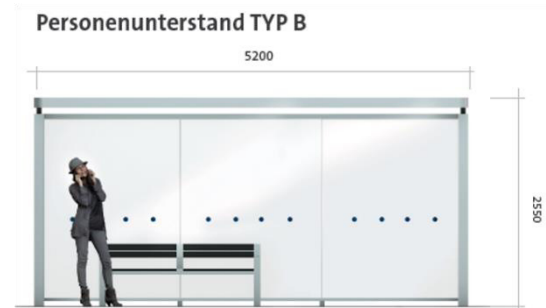


Abbildung 3: Aktuelles Wartehäuschen am Anleger Möltenort; möglicher neuer Personenunterstand aus dem Modulkatalog der KielRegion



Im Arbeitstreffen wurde sich darauf verständigt, den neuen Personenunterstand, die SprottenFlotte und neue Fahrradanhänger am nahezu gleichen Standort, zwischen den Anlegestellen der Fähren, zu positionieren. Möglich wäre auch eine Aufstellung von Fahrradanhängern oder Leihfahrrädern der SprottenFlotte zum Ende des Dampferanlegers hin, da diese Fläche ansonsten völlig ungenutzt ist. Dies würde etwas längere Wege bedeuten.

Neben der Positionierung des Personenunterstandes ist dessen Ausführung für diesen Standort so zu wählen, dass bei den vorherrschenden starken Winden aus verschiedenen Richtungen immer ein Windschutz gegeben ist. In der Diskussion dieses Papier wurde ein Unterstand in kreuzweiser

Ausführung vorgeschlagen (siehe folgende Abbildung 4), der dieses Kriterium erfüllt und gleichzeitig durch seine Transparenz und Offenheit nicht zu zweckfremder Nutzung einlädt.

Abbildung 4: Modellvorschlag für den neuen Personenunterstand auf dem Dampferanleger.



Für die Zeitplanung des Einbaus der neuen Elemente auf dem Dampferanleger ist relevant, dass kurzfristig eine bauwerkserhaltende Maßnahme der Oberfläche des Dampferanlegers ansteht. Der Aufbau der neuen Elemente soll sinnigerweise erst nach bzw. im Zuge der Sanierungsarbeiten erfolgen.

Geplant sind die Maßnahmen an der Oberfläche des Dampferanlegers für den Zeitraum November 2023 bis März 2024. Es gibt bis dato nach einer Voranfrage an ausführende Firmen kaum Rückmeldungen, so dass der tatsächliche Beginn der Maßnahmen noch unklar ist.

Während dieser Arbeiten am Dampferanleger wird der Anleger Möltenort normal zu erreichen sein, da es um eine reine Oberflächenbearbeitung geht, die stückweise erfolgt.

Die Sanierungsarbeiten an der Oberfläche des Dampferanlegers sind unabhängig von der ebenfalls anstehenden notwendigen Sanierung der Nordmole. Die Nordmole ist eine Fangedamm-Konstruktion, bei der Sand zwischen zwei Spundwände verfüllt wurde. Diese Konstruktion muss an der Innenseite der Nordmole erneuert werden, da die innenliegenden Spundwände durchlässig geworden sind und Sand in großem Maße ins Hafenbecken ausgetreten ist. Für die Beschlussfassung zu diesen Arbeiten im Verwaltungsrat fehlt noch der Zuwendungsbescheid des Fördermittelgebers. Geplant ist ab Winter 2023 mit der zu Anfang notwendigen Sondierung des Hafengrundes an den innengelegenen Spundwänden durch den Kampfmittelräumdienst zu beginnen. Da nur die innengelegenen Spundwände betroffen sind, wird die Nordmole während der Sanierungsmaßnahmen weiterhin begehbar und damit auch der Fähranleger zugänglich sein.

Generell ist bei allen Planungen die den Fähranleger betreffen ein hoher Abstimmungsbedarf gegeben: Die Mole ist im Eigentum der Gemeindewerke. Der Anleger, also der Bereich der Holzpodeste und Treppen, ist im Eigentum des Eigenbetriebs Beteiligungen Kiel. Es gab bereits Gespräche, ob die Gemeindewerke Heikendorf den Anleger übernehmen wolle. Die erscheint jedoch aufgrund der Kosten derzeit wenig wahrscheinlich.

Wie alle Haltestellen des ÖPNV soll auch der Anleger Möltenort barrierefrei ausgebaut werden. Dies ist allerdings eine langfristige Perspektive, da aufgrund personeller und finanzieller Engpässe die Priorität zunächst daraufgelegt wurde, die noch nicht barrierefreien Anleger im Kieler Stadtgebiet umzubauen.

Perspektivisch bedeutet dies, dass der EBK für den sanierten Dampferanleger eine barrierefreie Pontonlösung planen muss, die als fixen Anschlusspunkt die heutige Mole hat.

### 3.2 (Neue) Halteposition für den Amtsbus

Mit der Umstellung auf eine Bedienung der Bushaltestelle am Anleger Möltenort in beide Richtungen hat sich die Notwendigkeit der Gestaltung einer neuen Halteposition für den Amtsbus vor der heutigen Touristeninformation sowie allgemein der Übergangssituation vom Amtsbus zum Fähranleger ergeben. Für weitere Planungen im Bereich des Strandweges ist von Bedeutung, dass im Rahmen der Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung auch eine Umgestaltung des Strandweges in eine Shared Space Zone vom Gebäude der Touristeninformation bis zu den Haken hinter dem Hafenmeistergebäude angedacht ist. Diese Planungen befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium und werden intensiv diskutiert.

Abbildung 5: Haltestelle am Strandweg; Vorplatz der Touristeninformation; Blick von Süden aus in den Strandweg



Abbildung 6: Zwischenzeitlich umgesetzte Halteposition für den Amtsbus in den vorhandenen Parktaschen vor dem Fährhaus. © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



### 3.3 Errichtung einer zusätzlichen Radabstellanlage mit einem Angebot der SprottenFlotte im südlichen Bereich beim Segelhafen

Denkbar war die Errichtung einer zusätzlichen Radabstellanlage mit einem Angebot der SprottenFlotte im südlichen Bereich beim Segelhafen (Bereich 3 in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Hier war zu prüfen, wieviel Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten an dieser Stelle besteht und ob eher Fahrradanhänger oder sogar ein Doppelstockparker aus dem Modulkatalog der KielRegion sinnvoll wären.

Der Bedarf an Fahrradanhängern wird aktuell als wenig erheblich angesehen. Der Einbau einiger Fahrradanhänger beim Hafenmeistergebäude wäre ausreichend.

Aus Sicht des Hafensbetreibers sind Fahrradabstellanlagen oder gar eine Station der SprottenFlotte im Bereich des Segelhafens ausdrücklich nicht gewünscht. Hier wird jede Fläche für Nutzungen durch den Hafen gebraucht. Auch der Bereich der nicht genutzten Sitzflächen bei den „Haken“ soll demnächst anders genutzt werden. Dieser Bereich wird auch Teil der Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung sein.

### 3.4 Zusammenfassung: Nächste Schritte

In der letzten Absprache der Arbeitsgruppe am 30.08.2023 wurde der Fokus für die Weiterbearbeitung im Sofortprojekt auf die Aufstellung eines neuen Personenunterstandes, sowie neuer Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger gelegt.

#### **Zum Fokus „Neuer Personenunterstand und neue Fahrradanhänger auf dem Dampferanleger“**

Der nächste Schritt besteht nun darin, zu klären, in welchen Gremien und Formaten die folgenden Punkte weiter vorangetrieben werden sollen:

- Abstimmung zu welchem Arbeitsschritt der bauwerkserhaltenden Maßnahmen am Dampferanleger der Einbau bzw. Aufbau von Personenunterstand und Fahrradanhängern sinnvoll ist. Der Beginn der Oberflächensanierung ist ab November 2023 geplant, es wird allerdings momentan noch eine ausführende Firma gesucht, so dass der eigentliche Arbeitsbeginn noch unklar ist.
- Für den Zeitpunkt der Aufstellung der neuen Elemente entscheidend ist der Fortgang der Oberflächensanierung auf dem Steg. Für die genaue Positionierung der Elemente sollte auch die endgültige Lage der entstehenden der Mole vorgelagerten Pontons, die schlussendlich die barrierefreie Zugänglichkeit des Anlegers sicherstellen sollen, bedacht werden. Die Zuständigkeit für die Planung der Pontons liegt bei den Eigenbetrieben Beteiligungen Kiel (in Abstimmung mit der SFK über die Lage)
- Entscheidung Art des Personenunterstandes (Vorschlag Typ B, Windschutz ausreichend? Alternativ Ausführung wie in Abb. 4?) und der Fahrradanhänger (gleicher Art wie im bereits umgebauten nördlichen Bereich des Strandabschnittes oder aus dem Modulkatalog der KielRegion?)

#### **Weitere planerische Fragestellungen vor Ort**

- Zukunft des Gebäudes der Tourist-Information?
- Umgestaltung des Strandweges in eine Shared Space Zone und Positionierung der neuen Bushaltestelle
- Ausgestaltung der Planungen der Gemeinde für den Bauabschnitt III der Promenaden/Hafenvorfeldgestaltung

## **4 Aspekte, die im Rahmen des Sofortprojektes nicht weiter vertieft werden sollten**

Im Rahmen des bisherigen Prozesses mit der Arbeitsgruppe sind zudem Verabredungen im Hinblick auf Aspekte getroffen worden, die für die Situation am Fähranleger zwar von Bedeutung sind, im Rahmen des Sofortprojektes jedoch nicht weiter behandelt werden sollen. Dies sind in Bezug auf den Fähranleger in Möltenort folgende Punkte:

- Eine Verlängerung des Linienweges der Linie 15 über den Haltepunkt „Am Heidberg“ hinaus (über Kolonnenweg zum Strandweg) scheidet aufgrund der baulichen Situation (Engstellen) aus. Dieser Gedanke wird im Rahmen des Projektes nicht weiterverfolgt.
- Die Flächen, auf denen sich der Netzgarten befindet, sind in Privatbesitz. Hier gab es in der Vergangenheit verschiedene – teils kontrovers diskutierte – Ansätze für eine umfassende Umgestaltung. Dieser Bereich soll im Rahmen des Projektes nicht vertieft werden.

## 5 Maßnahmenbezug und Ausblick

Mit den hier vorgelegten und bereits mit der am Erarbeitungsprozess beteiligten Arbeitsgruppe abgestimmten Vorschlägen für gestalterische Anpassungsoptionen für den jeweiligen Fähranleger liegt eine Grundlage für die weitere Befassung in den relevanten Diskussionszusammenhängen und zuständigen Entscheidungsgremien vor.

Die Überlegungen stehen im engen Zusammenhang mit der Maßnahme C4 – Fördequerende Verbindungen.



# 1 Hintergrund und Zielsetzung: Multimodalität am Fähranleger Laboe

Eines der Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Multimodalität an den drei Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe. Das zentrale Ziel besteht darin, die Fördeschifffahrt besser in den ÖPNV zu integrieren. Dabei stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt:

- Verbesserung der Anbindung der Fähranleger an den ÖPNV sowie an hochwertige regionale Radrouten, inkl. Überlegungen zur besseren tariflichen Integration der Fährverkehre,
- zusätzliche Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsmitteln an den Fähranlegern, etwa
  - durch zusätzliche Angebote z.B. des Car- oder Bikesharings,
  - eine Aufwertung von Abstellmöglichkeiten und Verbesserungen der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
  - die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Elemente, klare Wegführungen und Beschilderungen,
  - die Verbesserung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern auf den Fähren.

Im Rahmen der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes werden zudem Möglichkeiten für eine Attraktivierung der Fördeschifffahrt selbst – z.B. durch höhere Taktdichten oder zusätzliche Angebote (z.B. eine weitere Ost-West-Verbindung zur Förde-Querung) – analysiert, diskutiert und bewertet.

Im Fokus des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ stehen jedoch vor allem vergleichsweise schnell umsetzbare Ansätze für die einzelnen Fähranleger, die sich vor allem dem Bereich „Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten“ zuordnen lassen.

Diese wurden im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungsprozesses mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren. Die Überlegungen und der jeweils gesetzte Fokus für den jeweiligen Fähranleger sind in diesem Prozess zudem mit den Spitzen der kommunalen Verwaltungen verbindlich abgestimmt worden.

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Überlegungen zu möglichen Handlungsansätzen am Fähranleger Laboe. Für die Fähranleger Mönkeberg und Möltenort werden zeitgleich ähnliche Dokumente vorgelegt.

## 2 Ausgangslage

Für den Fähranleger Laboe liegen folgende Informationen zu bestehenden Planungen und Planungsgrundlagen vor, die in den bisherigen Diskussionen berücksichtigt wurden:

- Hafensplan Laboe Nordmole, 18.3.1998, knabe Ingenieure, M 1:500
- DFI-Standort Laboe

Auf Grundlage einer Bestandsaufnahme vor Ort sowie der Diskussion bestehender Herausforderungen und aktueller Überlegungen mit der Arbeitsgruppe wurden für den Fähranleger Laboe unterschiedliche Themen identifiziert, die im Sinne einer verbesserten Multimodalität am Standort relevant sind.

Die diskutierten Themen wurden im Projektverlauf auf die folgenden Ansatzpunkte eingegrenzt und weiter detailliert:

1. Wegeführung/Wegweisung am Steg zum Bus/zur bestehenden Spottenflotte
2. Neugestaltung des Bereichs der „roten Hütte“
3. Car-Sharing-Angebot
4. Ggf. Ausweitung Ladeinfrastruktur

Abbildung 1 Verortung möglicher Ansatzpunkte am Fähranleger - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



### 3 Gestalterische Ansätze für den Fähranleger Laboe

#### 3.1 Wegeführung/Wegweisung am Steg zum Bus/zur bestehenden SprottenFlotte

Von der Anlandestelle der Fähre in Laboe aus sind die nächsten vorhandenen Mobilitätsangebote Bus und SprottenFlotte in etwa 300 Metern erreichbar. Diese Angebote sind vom Steg aus jedoch nicht sichtbar. Auch wenn sich die Wegeführung „von selbst“ erschließt, wäre die Installation einer Informationstafel zu den Mobilitätsangeboten und weiteren Zielen mit Angabe der entsprechenden Entfernungen direkt am Anleger wünschenswert. Denkbar wäre es zudem, in diesem Bereich Bodenmarkierungen aufzubringen.

Abbildung 2: Anleger Laboe



#### 3.2 Neugestaltung des Bereichs der „roten Hütte“

Die am Übergang zur Promenade stehende „rote Hütte“ wurde bislang so gut es geht in Schuss gehalten, entspricht aber nicht mehr dem gewünschten Erscheinungsbild für den Anleger. Die Arbeitsgruppe ist übereingekommen, dass die historische Bedeutung (gleiche Bauform wie die Hütten auf dem DLRG-Steg) dem Wunsch nach einer funktionaleren Lösung untergeordnet werden kann.

Abbildung 3: „rote Hütte“ am Anleger Laboe



Denkbar an gleicher Stelle ist ein Mobilitäts-Gesamtensemble bestehend aus einem Personenunterstand, einem Fahrkartenautomaten und dem geplanten DFI-Anzeiger (Digitale Fähre) (siehe Abbildung 4). Zu beachten ist, dass der Fahrkartenautomat witterungsgeschützt stehen, seinen Platz also unter dem Personenunterstand finden muss. In der Arbeitsgruppe wurde die bestehende Möglichkeit besprochen, hier ein Sondermodell eines maßangefertigten tieferen Moduls eines Personenunterstandes bspw. auf der Grundlage des Typs C aus dem Modulkatalog der KielRegion, in Auftrag zu geben. Dieser ist in der Standardform 6,92m breit und 2m tief. Anstelle der roten Hütte wäre ein Unterstand, der in etwa die jetzige Tiefe wieder aufnimmt wünschenswert (ca. 4,5 bis 5 Meter). Dieser würde zum einen eine größere Anzahl wartender Personen aufnehmen können als auch einem Fahrkartenautomaten Wetterschutz bieten. In welcher Anzahl und Form Sitzmöbel integriert werden sollen, ist noch abzustimmen.

Die KielRegion ist zurzeit in Verhandlungen zu neuen Aufträgen mit den ausführenden Firmen, das heißt hier wäre momentan ein günstiger Zeitpunkt ein Sondermodell anzufragen. Ansprechpartnerin ist Lena von Possel von der KielRegion.

In diesem Zuge des Umbaus würde der jetzige Fahrradaufstell-Bereich neben der roten Hütte rückgebaut. Im gesamten Hafengebiet und insbesondere auf dem Steg ist Fahrradfahren verboten, dennoch werden Fahrräder insbesondere von Tagesgästen auch für den Besuch des Imbisses mitgeführt. Damit diese Räder nicht wie bislang „frei“ im Bereich der Gastronomie abgestellt werden, bietet es sich an, zwischen dem neuen Personenunterstand und dem Kiosk bzw. dem Imbiss Fahrradanhänger zu installieren. Platz für 10 Fahrradanhänger ist vorhanden. Ob dafür die gemauerten Pflanzen-Rondells rückgebaut werden sollen, ist eine gestalterische Entscheidung.

Abbildung 4 Denkbares Ensemble aus Personenunterstand, Fahrkartenautomat, DFI-Anzeiger und Fahrradanhängern - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



Bei jeglicher Neuplanung im Bereich des Anlegers ist zu bedenken, dass auch eine Sanierung der Stegoberfläche dringend nötig ist (Kosten ca. 140.000 Euro) und eine Neugestaltung der Infrastruktur auf dem Steg mit dieser abgestimmt werden muss.

### 3.3 Car-Sharing-Angebot

Ein Car-Sharing-Angebot in der Nähe des Anlegers ist momentan noch nicht vorhanden. Eine Grundauslastung könnte ggf. bereits durch Bewohnerinnen und Bewohner Laboes sichergestellt werden, die durch Nutzung des Angebots Mobilitätsbedarfe, die sich nur schwer auf andere Verkehrsmittel verlagern lassen, auch ohne (zusätzlichen) privaten Pkw befriedigen könnten („zum Einkaufen müssen alle immer den Berg hoch“). Ein Standort wäre z.B. auf der Parkfläche des Gemeindefahrs Laboe zwischen DLRG-Gebäude und Spielplatz denkbar (vgl. Abbildung 1).

### 3.4 Ggf. Ausweitung Ladeinfrastruktur

Die zwei vorhandenen Ladesäulen auf dem Parkplatz am Marktplatz (VIRTA Charging Station) werden momentan oft über den Ladezeitraum hinaus beparkt. Eine Ausweitung der Ladeinfrastruktur bietet sich daher auch im Hinblick auf die sich in Richtung E-Mobilität verändernde Fahrzeugflotte an.

Günstig wäre ein weiterer Standort z.B. im Bereich der Parkplätze in der Hafenstraße.

### 3.5 Zusammenfassung: Nächste Schritte

In der letzten Absprache der Arbeitsgruppe am 30.08.2023 wurde der Fokus für die Umsetzung im Rahmen des Sofortprojektes am Fähranleger Laboe auf die Neugestaltung des Bereichs der „roten Hütte“ gesetzt.

#### Zum Fokus „Neugestaltung des Bereichs der roten Hütte“

Der nächste Schritt besteht darin, zu klären, in welchen Gremien und Formaten die folgenden Punkte weiter vorangetrieben werden sollen:

- Abstimmung der Planungen für die notwendigen Sanierungsarbeiten mit einem Rückbau und Umbau der „roten Hütte“, der Aufstellung des DFI-Anzeigers sowie möglichen weiteren Anforderungen an die Infrastruktur des Steges
- Anfrage zu den Möglichkeiten und Konditionen für die Bestellung eines besonderen Personenunterstandes über die KielRegion (Ansprechperson: Lena von Possel)
- Bestimmung eines möglichen Standortes sowie Inhalten für einen Wegweiser direkt am Anleger
- Entscheidung über die Installation von Fahrradanhängern am Ende des Steges

#### Weitere planerische Fragestellungen vor Ort

Es besteht Einigkeit darüber, dass keine weiteren Pkw-Parkplätze am Anleger Laboe entstehen sollen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit die Aspekte Car-Sharing und der Ausbau der Ladeinfrastruktur am Standort weiterverfolgt werden sollen. Falls dies bejaht wird: Welche Flächen könnten genutzt werden? Welche Anbieter und Betreibermodelle sind vorstellbar?

## **4 Aspekte, die im Rahmen des Sofortprojektes nicht weiter vertieft werden sollten**

Im Rahmen des bisherigen Prozesses mit der Arbeitsgruppe sind zudem Verabredungen im Hinblick auf Aspekte getroffen worden, die für die Situation am Fähranleger zwar von Bedeutung sind, im Rahmen des Sofortprojektes jedoch nicht weiter behandelt werden sollen. Dies sind in Bezug auf den Fähranleger in Laboe folgende Punkte:

- Keine detaillierte Befassung mit der zentralen Kreuzung im Zugangsbereich zum Hafen
- Keine Detailplanung für den Bereich der Bushaltestelle (beides geschieht im Rahmen eines eigenen Projektes)

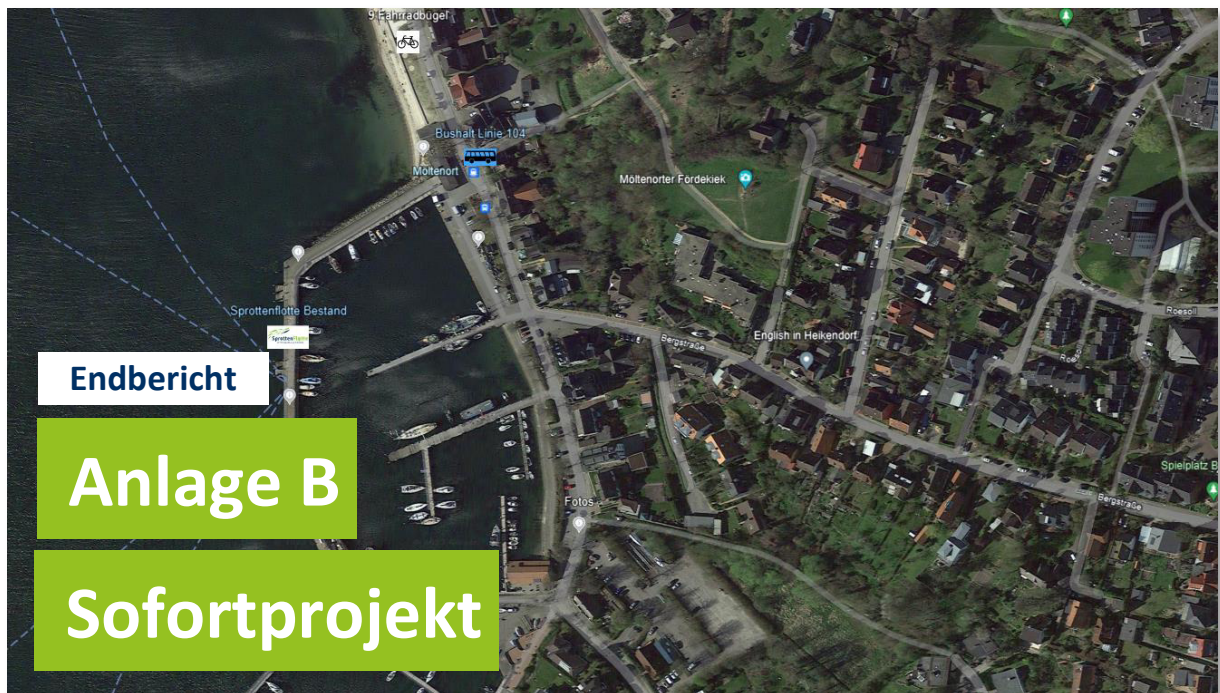
## **5 Maßnahmenbezug und Ausblick**

Mit den hier vorgelegten und bereits mit der am Erarbeitungsprozess beteiligten Arbeitsgruppe abgestimmten Vorschlägen für gestalterische Anpassungsoptionen für den jeweiligen Fähranleger liegt eine Grundlage für die weitere Befassung in den relevanten Diskussionszusammenhängen und zuständigen Entscheidungsgremien vor.

Die Überlegungen stehen im engen Zusammenhang mit der Maßnahme C4 – Fördequerende Verbindungen.

## Sofortprojekt „Multimodalität am Fähranleger“ im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes

### Tarifempfehlung für die Fahrradmitnahme auf den Fördefähren



**Gertz Gutsche Rümenapp**  
Stadtentwicklung und Mobilität GbR  
Dipl.-Ing. Martin Albrecht  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40  
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de  
www.ggr-planung.de

# 1 Hintergrund und Zielsetzung

Überlegungen zur Attraktivierung der Fördeschifffahrt sind bereits seit vielen Jahren in der Diskussion: Hierin wird ein wichtiger Beitrag gesehen, um die Barrierewirkung der Förde zu minimieren, die Möglichkeiten der Fördequerung zu verbessern und die Straßen am Ostufer sowie die Einfallstraßen von Osten in die Kieler Innenstadt hinein vom Kfz-Verkehr zu entlasten.<sup>1</sup> Dafür sollen insbesondere auch die Möglichkeiten zur Verknüpfung der Fördeschifffahrt mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verbessert werden. Dies betrifft z.B.

- eine verbesserte Anbindung der Fähranleger insbesondere am Ostufer durch den Busverkehr (Abstimmung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Informations- und Leitsysteme),
- Schaffung von Möglichkeiten zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von eigenen Fahrrädern,
- Ausweitung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten an den Fähranlegern,
- gestalterische Aufwertung der Fähranleger zur Steigerung der Aufenthalts- und Umsteigequalität.

Bereits im Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2017 sind die folgenden drei Maßnahmen, die sich konkret auf die Fördeschifffahrt beziehen, enthalten und der höchsten Prioritätsstufe zugeordnet:

- Stärkung von Fördequerungen und Angebotsgestaltung
- Ersatzbeschaffungen von Fähren
- Anleger werden zu Mobilitätsstationen.

In der Zwischenzeit wurden hier bereits Fortschritte erzielt:

- Nachdem eine kostenlose Fahrradmitnahme in Form eines Modellversuchs auf der Schwentine-Fährlinie erprobt wurde, konnte dies in den Regelbetrieb überführt werden. Die Mitnahme von je einem Fahrrad pro Fahrgast auf der Linie F2 ist nunmehr kostenlos.
- Eine Erhöhung der Fahrtenhäufigkeiten und der Taktichten für die Linie F1 sind bereits konzipiert und auch mit konkreten Fahrplanentwürfen untersetzt. Eine Überführung in die Praxis scheidet jedoch derzeit vor allem an der Verfügbarkeit von Fachpersonal (v.a. Kapitäninnen und Kapitänen).
- Auf der Linie F2 konnten folgende Verbesserungen erreicht werden:
  - Verlängerungen der Betriebszeiten unter der Woche bis in die Abendstunden hinein (seit März 2018)
  - Verdichtung des Bedienangebotes in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags auf einen 15-Minuten-Takt (seit 2021) sowie
  - Ausweitung der Betriebszeiten auch auf Samstag (seit 2023).
- Zusätzlich zu den vier zwischen 2020 und 2023 gebauten und in Betrieb genommenen Hybrid-Fähren<sup>2</sup> verkehren mit der „Düsternbrook“ (seit 2021) sowie der „Wellingdorf“ (seit 2022) zwei vollelektrische Fähren emissionsfrei auf der Förde. Außerdem konnte die MS Dietrichsdorf jüngst in Betrieb genommen werden (April 2024). Die MS Schilksee wird voraussichtlich im Jahr 2026 zur Verfügung stehen.
- Die Anleger Reventlou und Dietrichsdorf sind zu Mobilitätsstationen ausgebaut worden (mit z.B. witterungsgeschützten und sicheren Fahrradabstellanlagen, Bikesharing, Fahrradservice-

<sup>1</sup> Vgl. dazu u.a. auch die Drucksachen 0406/2021 „Attraktivitätssteigerung der Fördeschifffahrt: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen sowie weiteres Vorgehen zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung“ sowie 0231/2022 Attraktivitätssteigerung der Fördeschifffahrt: Umsetzung weiterer Maßnahmen auf der Grundlage der Konzeption in Drucksache 0406/2021“.

<sup>2</sup> MS Gaarden, MS Friedrichsort, MS Wik und MS Laboe

Station und abgestimmter Busanbindung). Verbesserungen der Verknüpfungsmöglichkeiten (z.B. Bike-Sharing, Fahrradabstellsituation) wurden auch an anderen Fähranlegern erreicht.

- Verbesserungen sind in den letzten Jahren auch in Bezug auf die Busanbindung an den Fähranlegern des Ostufers erreicht worden. Diese Zielstellung wurde als wichtiger Aspekt in das Ostuferverkehrskonzept übernommen.

Im Ostuferverkehrskonzept sind im Rahmen des Sofortprojektes „Multimodalität am Fähranleger“ zudem konkrete Gestaltungsvorschläge für die Fähranleger Laboe, Möltenort und Mönkeberg erarbeitet und in Form von Konzeptpapieren für die weitere Befassung und zur Umsetzung ausgearbeitet worden.

Im Rahmen der Abstimmungen zu den Konzeptpapieren mit der begleitenden Projektgruppe wurde jedoch deutlich, dass über die benannten Aspekte hinaus eine Befassung mit den folgenden Punkten als wichtig erachtet wird:

- **Tarif:** Das Angebot Fähre wird von vielen Fahrgästen – insbesondere, wenn auf der F1 ein Fahrrad mitgeführt wird – als eher teuer wahrgenommen. Zudem ist der Ticketerwerb durch den Bordzuschlag sowie die Bezugsmöglichkeiten teilweise unkomfortabel.
- **Fahrradmitnahme:** Die Mitnahme von Fahrrädern erfordert auf der F1 ein kostenpflichtiges separates Ticket.<sup>3</sup> Zudem kann eine Mitnahme von Fahrrädern aus Kapazitätsgründen nicht garantiert werden – ein Umstand, der in der „touristischen Hochzeit“ in den Sommermonaten zum Hindernis im Alltagsverkehr werden kann.

Dieses Arbeitspapier soll die Ausgangssituation in Bezug auf diese beiden Aspekte „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“ beschreiben und wesentliche Hemmnisse benennen und hiernach als Grundlage für die weiteren Diskussionen zu möglichen Anpassungsoptionen und Handlungsansätzen dienen.

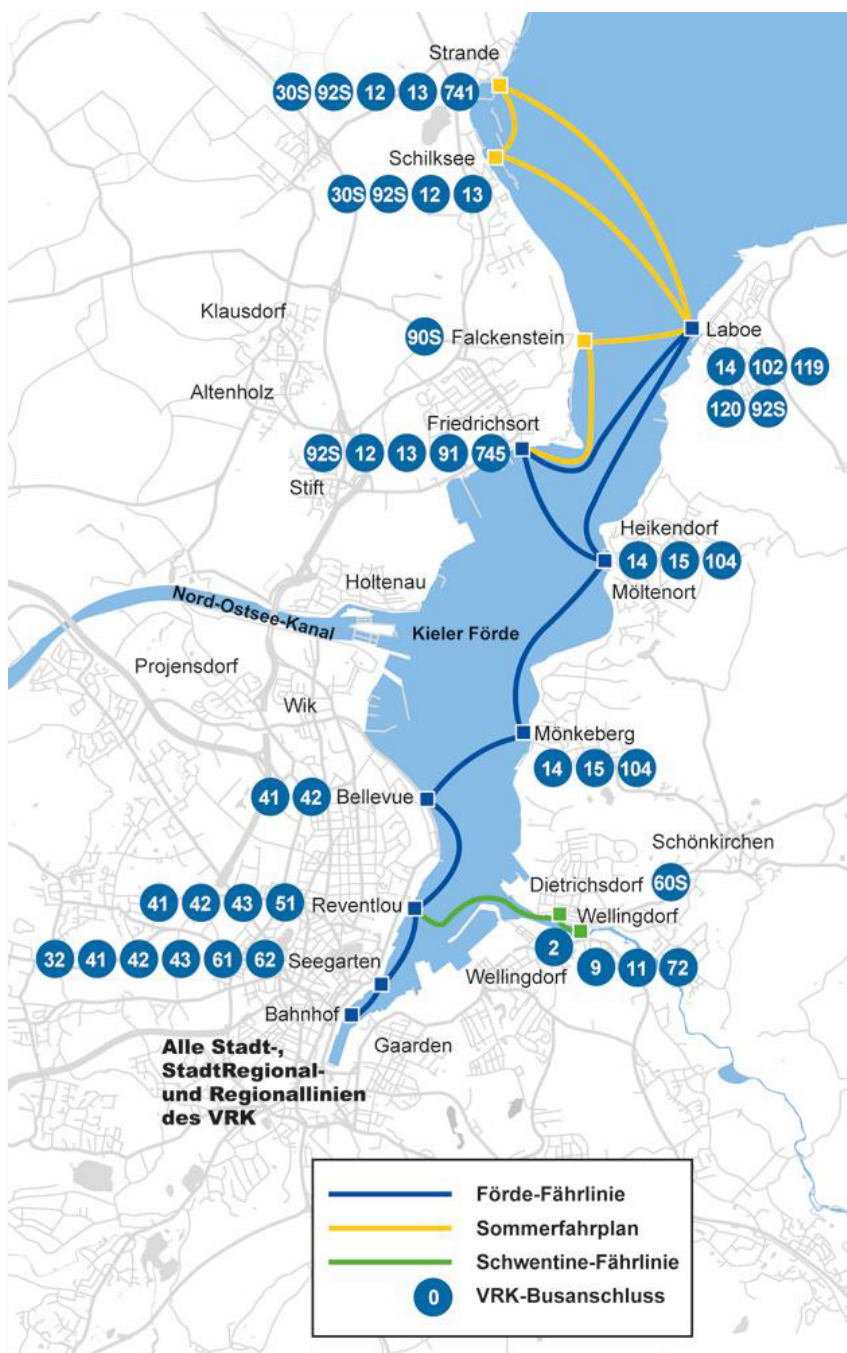
---

<sup>3</sup> Die Mitnahme von Falt- und Klapprädern ist im zusammengelegten Zustand hingegen kostenlos möglich.

## 2 Bestehendes Angebot im Fährverkehr

Auf der Kieler Förde verkehren derzeit die Förde-Fährlinie F1, bei der sich das Bediengebiet saisonal unterscheidet sowie die Schwentine-Fährlinie F2, für deren Betrieb ein Ganzjahresfahrplan gilt.

Abbildung 1: Linienübersicht – alle Schifflinien mit den angeschlossenen Buslinien.



Quelle: <https://www.sfk-kiel.de/de/faehrlinien/linien/>; [19.12.2023]

### 2.1 Förde-Fährlinie F1

Die Förde-Fährlinie führt im Frühjahr, Sommer und Herbst von der Kieler Bahnhofsbrücke über die Anlegestellen Seegarten, Reventlou und Bellevue am Westufer hinüber zum Ostufer mit den Haltestellen Mönkeberg und Möltenort und – nach einem erneuten Halt am Westufer in Friedrichsort – weiter nach

Laboe. In den Sommermonaten Mai bis Anfang September werden zusätzlich auch Falckenstein, Schilksee und Strande angelaufen.

Im Sommer 2024<sup>4</sup> startet die erste Verbindung unter der Woche um 5:42h in Laboe über Möltenort nach Friedrichsort. Von hier aus legte um 6:04h das erste Schiff über Laboe in Richtung Innenstadt ab. Vom Kieler Bahnhof nach Laboe verkehrten wochentags acht Verbindungen. Die letzte um 18:35h (Laboe an 19:35h). In der Gegenrichtung verkehrten im Gültigkeitszeitraum des Sommerfahrplans über den Tag verteilt zehn Fahrten, die letzte 20:40h ab Laboe mit Ankunft am Bahnhof um 21:44h.

Die Schleife Laboe – Schilksee – Strande – Laboe wird zwischen Mai und Anfang September 2024 wochentags dreimal befahren. Jeweils mit Anschluss vom bzw. zum Kieler Hauptbahnhof in Laboe.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehrten je zehn Fahrten pro Tag in beide Richtungen, also von Laboe und Richtung Hauptbahnhof und in der Gegenrichtung. Der Streckenabschnitt Laboe – Schilksee – Strande – Laboe wird in den Sommermonaten des Jahres 2024 an den Wochenenden sogar viermal pro Tag bedient.

In den Wintermonaten ist das Angebot erheblich eingeschränkt: Von Oktober bis März fährt die F1 vorwiegend auf dem sogenannten „Winter-“ oder „Norddreieck“, also von Möltenort nach Friedrichsort und Laboe sowie zurück:<sup>5</sup>

- Von Möltenort aus verkehren wochentags neun (freitags) bzw. zehn (montags bis donnerstags) Verbindungen, von denen jeweils drei Friedrichsort *und* Laboe, drei ausschließlich Friedrichsort und drei bzw. vier lediglich Laboe anlaufen.
- In der Gegenrichtung erfolgt die Bedienung Möltenorts elfmal (Montag bis Donnerstag) bzw. zehnmal (Freitag) pro Wochentag: Dreimal bzw. viermal legen die Fähren dabei in Laboe und Friedrichsort an, drei Mal erfolgt die Bedienung nur von Laboe, viermal von Friedrichsort aus.
- Die Strecke vom Bahnhof nach Mönkeberg wird im Winterfahrplan unter der Woche einmal mittags, die Gegenrichtung einmal morgens und einmal am frühen Abend befahren. Dabei handelt es sich um durchgebundene Fahrten von/nach Laboe, Friedrichsort bzw. Möltenort.

Eine Bedienung in den Abendstunden bzw. an den Wochenenden und an Feiertagen erfolgt im Winter, also zwischen November und Mitte/Ende März auf der Linie F1 nicht.

## 2.2 Schwentine-Fährlinie F2

Auf der Schwentine-Fährlinie F2 verkehren die Schiffe ganzjährig<sup>6</sup> zwischen dem Westufer ab der Anlegestelle Reventlou zum Ostufer nach Wellingdorf und Dietrichsdorf. Hier sind verschiedene Unternehmen, u.a. aus dem Bereich der maritimen Wirtschaft sowie die Fachhochschule ansässig.

Die Bedienung erfolgt unter der Woche morgens ab kurz nach 5 Uhr vom Ostufer aus im Halbstundentakt.<sup>7</sup> Morgens zwischen etwa 7 und 9h sowie in den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 16h verkehren die Fährschiffe sogar im Viertelstundentakt, danach dann wieder alle halbe Stunde. Die letzte Verbindung startet derzeit um 21:38h ab Reventlou und erreicht das Ostufer um 21:48h bzw. 21:54h und kehrt um 22:06h zum Anleger Reventlou zurück.

An Samstagen erfolgt die Bedienung ab 8:30h im Halbstundentakt. Die letzte Verbindung fährt an Samstagen bereits um 16:15h ab Reventlou, erreicht Dietrichsdorf um 16:25h, Wellingdorf um 16:31h und wiederum Reventlou um 16:43h. An Sonn- und Feiertagen verkehren die Schiffe der Linie F2 nicht.

<sup>4</sup> Fahrplanstand: Sommerfahrplan 2024. Gültig vom 6. Mai bis 8. September 2024

<sup>5</sup> Fahrplanstand: Winterfahrplan 2023/24. Gültig vom 23. Oktober bis 17. März 2024

<sup>6</sup> Mit Ausnahme des Zeitraums zwischen Weihnachten und Neujahr

<sup>7</sup> Fahrplanstand: Ganzjahresfahrplan gültig ab 1. Februar 2024

## 3 Tarif

### 3.1 SH-Tarif<sup>8</sup>

Auf den Schiffen der SFK<sup>9</sup> gilt grundsätzlich der SH-Tarif. Es werden Fahrkarten der Preisstufen 2ki, 2 oder 3 benötigt. Dies richtet sich danach, ob die Fahrt durch die beiden ovalen Bereiche in der folgenden **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** führt, nur innerhalb eines Ovals oder sogar nur innerhalb Kiels erfolgt.

Für die Nutzung der Fähren mit Tickets aus dem sog. Barverkauf (z.B. Einzeltickets) wird ein Bordzuschlag in Höhe von 1 € pro Fahrt für Erwachsene und 0,50 € pro Fahrt für Kinder bis 14 Jahren fällig. Neben den Einzeltickets ist auch die Nutzung von Mehrfahrtenkarten, Tageskarten oder Kleingruppenkarten möglich. Auch für diese wird der Bordzuschlag erhoben.

Auf der F2 Schwentinelinie zahlen Erwachsene seit Sommer 2021 nur noch 1 € für die gesamte Fahrt, Kinder zahlen 0,50 € pro Fahrt. Die Mitnahme von Fahrrädern kostet zwischen 2,40 € (innerhalb Kiels) und 3,70 € (Fährfahrt berührt beide Ovale in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) pro Fahrt. Dies gilt jedoch nur für die Linie F1: Die Fahrradmitnahme auf der Schwentine-Linie F2 ist seit Juli 2019 kostenlos. Die kostenlose Fahrradmitnahme wurde zunächst in Form eines Modellversuchs erprobt und dann in den Regelbetrieb überführt.

Darüber hinaus können auch Zeitkarten, also Wochen-, Monats- und Abokarten für die Fahrten mit den SFK-Fähren gekauft und genutzt werden. Bei deren Nutzung wird ein reduzierter Bordzuschlag (0,50 € bzw. 0,25 €) während der Gültigkeit des Winterfahrplans auf der Linie F1 erhoben.<sup>10</sup> Außerhalb des Winterfahrplans bzw. auf der Linie F2 ist bei der Nutzung von Zeitkarten kein Bordzuschlag zu entrichten.

Somit ergeben sich für Erwerbstätige, die z.B. regelmäßig von Laboe mit einer Fähre in die Kieler Innenstadt fahren möchten, Fahrtkosten in Höhe von 88 € für eine Monatskarte. Soll regelmäßig ein Fahrrad mitgenommen werden – etwa, weil der Arbeitsweg in Kiel noch mit dem Rad fortgesetzt wird – kommen noch 46 € für eine Fahrradmonatskarte hinzu. Somit summieren sich die monatlichen Kosten für das Pendeln auf Relationen der Preisstufe 3 auf 134 € monatlich. In der Preisstufe 2, also z.B. auf der Relation Möltenort-Kiel, entstehen Kosten in Höhe von 69 € pro Monat. Zuzügliche einer Fahrradmonatskarte (46 € pro Monat) summiert sich die Kostenbelastung auf insgesamt 115 € monatlich.

Sofern ein Jahresabonnement genutzt wird, reduzieren sich diese Kosten z.B. von 88 € auf 73,33 € pro Monat in der Preisstufe 3 und von 69 € auf 57,50 € monatlich in der Preisstufe 2. Weitere Vergünstigungen ermöglicht ggf. die Nutzung des JobTickets der nah.SH bzw. des Deutschlandtickets.

Die Wochen-, Monats- und Jahresabonnementkarten für Erwachsene sind übertragbar – letztere auf Wunsch auch personengebunden.

Eine Abojahreskarte für die Fahrradmitnahme gibt es hingegen nicht.

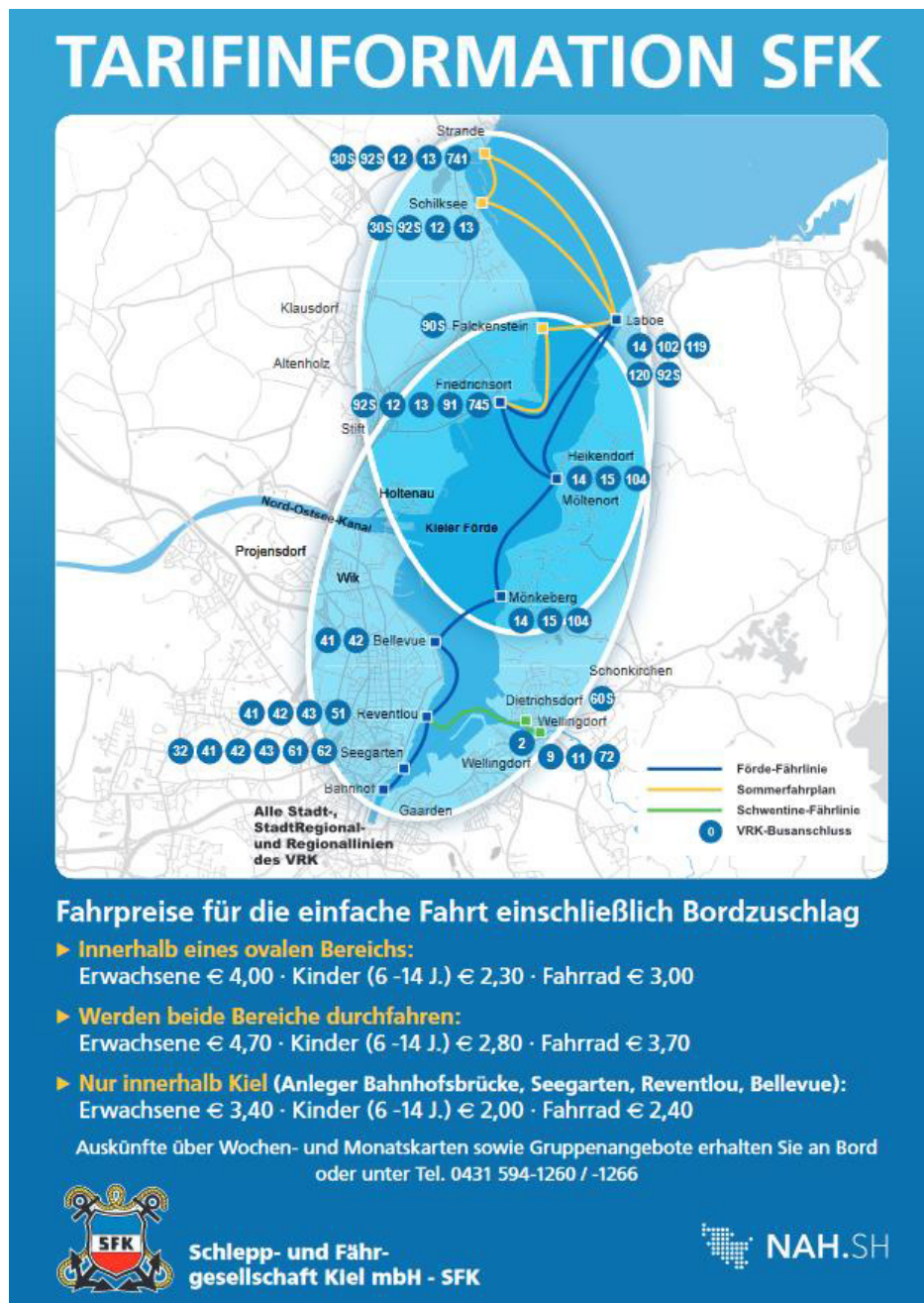
<sup>8</sup> Quelle: Eigene Zusammenstellung von <https://www.sfk-kiel.de/de/tarife/fahrkarten/> [19.12.2023]

<sup>9</sup> SFK = Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH. Die SFK ist ein Tochterunternehmen des Eigenbetriebs Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel (EBK) und ist für den Betrieb der Fördeschiffahrt verantwortlich.

<sup>10</sup> Während der zeitlichen Gültigkeit des Winterfahrplans der Fährlinie 1 wird auf dieser Linie auch bei Zeitkarten (Wochen-, Monatskarte, Monatskarte im 12er-Abo, Monatskarte im Firmenabo, Jobticket) ein Bordzuschlag je Fahrt und je Person erhoben. Der Bordzuschlag beträgt bei allgemeinen Zeitkarten 0,50 € und bei Schülerzeitkarten 0,25 € (Quelle: [https://www.nah.sh/assets/01\\_NSH/23-09-01\\_Tarifbestimmungen\\_SH-Tarif.pdf](https://www.nah.sh/assets/01_NSH/23-09-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf); S. 65f. [19.12.2023])

Quelle: [https://www.sfk-kiel.de/de/tarife/fahrkarten/SFK-Tarifinformation2023\\_DINA4.pdf](https://www.sfk-kiel.de/de/tarife/fahrkarten/SFK-Tarifinformation2023_DINA4.pdf)

Abbildung 2: Tarifinformationen der SFK



### 3.2 Deutschlandticket

Das Deutschlandticket wird auf den Fähren der Kieler Fördeschiffahrt anerkannt. Ein Bordzuschlag wird – mit Ausnahme des „Norddreiecks“ im Winter – nicht erhoben. Für die Fahrradmitnahme wird ein separates Ticket, wie z.B. eine Fahrrad Einzel- oder -monatskarte benötigt

### 3.3 Semesterticket

Studierende der Christian-Albrechts-Universität (CAU), der Fachhochschule Kiel (FH) und der Muthesius-Kunsthochschule (MH) erhalten ein Semesterticket. Mit diesem können auch die Fährlinien F1 und F2 genutzt werden – allerdings auf der F1 mit Ausnahme von Samstagen, Sonn- und Feiertagen während der Sommersaison vom 1. Mai bis 30. September sowie der Kieler Woche.

Studierende, die das Semesterticket nutzen, müssen für die Fahrradmitnahme auf der Fördelinie F1 ein separates Ticket erwerben. Die Fahrradmitnahme auf der Linie F2 ist auch bei Nutzung des Semestertickets kostenlos.

### 3.4 Erwerb von Fahrkarten

Die Fahrkarten für die Nutzung der Schiffe können an drei Verkaufsstellen der SFK im Vorverkauf erworben werden. Diese finden sich am Schalter direkt an der Bahnhofsbrücke, an der Anlegebrücke Möltenort sowie am Fähranleger Laboe. Darüber hinaus können Fahrkarten auf allen Schiffen gekauft werden.

Fahrkarten für die Nutzung der Fähren können auch über die nah.SH-App als Online- bzw. Handy-Ticket bezogen werden. Hier sind auch Einzel, Tages-, Kleingruppen- und Fahrradtageskarten erhältlich. Bei Nutzung der Fähre muss zusätzlich der sog. Bordzuschlag an den Verkaufsstellen oder auf den Schiffen der SFK gelöst werden. Abonnements können ebenfalls online bestellt werden, Monats- und Wochenkarten sind lediglich an den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen (auch des Landverkehrs) erhältlich.

Der DB-Navigator zeigt die Fährverbindungen an, Preisauskunft und Ticketkauf sind jedoch nicht möglich.

## 4 Fahrradmitnahme

Eine Mitnahme von Fahrrädern (je ein Rad pro Fahrgast) ist auf den Fähren der SFK grundsätzlich möglich. Die Tarifbestimmungen dazu wurden bereits beschrieben (vgl. Kapitel 0): Für die Fahrradmitnahme auf der Linie F1 muss eine Fahrredeinzel- oder -zeitkarte erworben werden. Auf der Schwentine-Fährlinie F2 ist die Fahrradmitnahme kostenlos.

Die Möglichkeit zur Mitnahme eines Fahrrads ist nur bei ausreichenden Kapazitäten auf dem Schiff möglich – und kann daher im Vorhinein nicht garantiert werden. Vorrang vor Fahrrädern haben Rollstühle und Kinderwagen. Für Tret- oder E-Tretroller gelten die gleichen Bestimmungen wie für Fahrräder. Kleinere Tretroller / E-Tretroller sowie zusammengeklappte Tretroller / E-Tretroller, die wie Handgepäck untergebracht sind, werden bei vorhandenen Platzkapazitäten unentgeltlich befördert. Dies gilt auch für zusammengelegte Klapp- oder Falträder.

Die Mitnahme von Lastenrädern ist ausschließlich auf den neuen Plug-in-Hybrid-Personenfähren oder den vollelektrischen Fähren – bei entsprechenden Platzkapazitäten – möglich.

## 5 Beschreibung der Herausforderungen

Dass das Fehlen eines Ganzjahresangebotes auf der Linie F1 mit den daraus resultierenden Einschränkungen die Attraktivität des Angebotes – vor allem für Berufspendelnde und Schülerinnen und Schüler mit Fahrtwunsch außerhalb des „Winterdreiecks“ stark mindert, ist den Verantwortlichen bekannt. Es wird angestrebt, daher so schnell wie möglich eine Ausweitung des Fährverkehrs (Bedienzeiten, Strecken, Takt, Fahrradmitnahme) umzusetzen, um ein verlässliches und attraktives Ganzjahresangebot vorhalten zu können. Hierfür ist zusätzliches Fährpersonal nötig, das jedoch kurzfristig nicht zur Verfügung steht. Von diesen Verbesserungen würden grundsätzlich auch Tourist\*innen sowie Gelegenheitsnutzer\*innen profitieren. Diese stehen jedoch bei den hier dokumentierten Überlegungen nicht im Fokus.

Einer regelmäßigen (Alltags-)Nutzung der Fährverbindungen über die Förde stehen bislang Hemmnisse entgegen. Diese sollen im Folgenden benannt und diskutiert werden.

### *Die Nutzung der Fähren ist ohne Deutschlandticket vergleichsweise teuer*

Seit Einführung des Deutschlandtickets ist die Nutzung von Verkehrsmitteln des Regional- und Nahverkehrs vergleichsweise preiswert. Da die Nutzung der Fördeschiffahrt im Deutschlandticket inkludiert ist, ermöglicht dieses eine unter finanziellen Gesichtspunkten attraktive Nutzung des ÖPNV inkl. der SFK-Fähren: Bei rund 19 Arbeitstagen pro Monat bei einer Vollzeitstelle entspricht dies z.B. 2,60 € pro Arbeitstag. Für Schülerinnen und Schüler wären es nach der geplanten Einführung des Bildungstickets vss. zum Jahr 2025 zu einem (Maximal-)Preis von monatlich 29 €<sup>11</sup> pro Schultag rund 1,80 €.

Sofern das Deutschland-Ticket nicht weitergeführt wird, wird auch das Bildungsticket kippen. Damit würden sich die Kosten z.B. in der Tarifstufe 3 für Erwachsene auf 73,33 € pro Monat (rund 3,90 € pro Arbeitstag) bzw. für Schülerinnen und Schüler auf 60,30 € monatlich (etwa 3,60 € pro Schultag) erhöhen.<sup>12</sup> Hinzu kämen bei einer Fahrradmitnahme 46 € pro Monat, also etwa 2,40 € pro Arbeitstag bzw. 2,80 € pro Schultag (Diese Angaben beziehen sich auf die Fördelinie F1).

Bei dieser Preisgestaltung dürften sich je nach Länge des Alltagsweges gegenüber der Nutzung von Pkw immer noch teilweise erhebliche Kosteneinsparungen erzielen lassen. Dennoch bewerten potenzielle Nutzerinnen und Nutzer die Leistung „Fähre“ angesichts des derzeitigen Angebots (Bedienhäufigkeiten, ein saisonal wechselnder Fahrplan, keine Garantie für die Fahrradmitnahme, geringe Flexibilität) als zu teuer.

Dies kann hemmend auf den Umstieg wirken. Nicht nur aus diesem Grund steht zu hoffen, dass das Deutschland-Ticket und die Möglichkeit, mit diesem die Fähren nutzen zu können erhalten bleibt. Außerdem soll der SH-Tarif insgesamt gemäß Tarifentwicklungsplan der nah.SH durchgreifend reformiert werden. Daraus könnten sich Chancen für eine Reduzierung der Preise für lokal geltende Tickets ergeben.

### *Fahrkartenkauf ist aktuell eher umständlich*

Der Fahrkartenkauf ist in der jetzigen Form eher umständlich. Dies gilt insbesondere für Tourist\*innen und Gelegenheitsnutzer\*innen: Diese werden ggf. entsprechende Tickets und bei Bedarf Fahrradtagskarten über die nah.SH buchen und direkt an den Fähranlegern oder den Schiffen den Bordzuschlag entrichten. Oder aber direkt Tickets an oder auf den Schiffen lösen. Hier sind dann bereits mögliche Weiterfahrten im nah.SH-Gebiet beim Fahrkartenkauf zu berücksichtigen. Diese Struktur kann für Tourist\*innen und Gelegenheitsnutzer\*innen verwirrend oder abschreckend wirken und dazu führen, dass Leistungen in Unkenntnis ggf. doppelt bezahlt werden.

<sup>11</sup> [https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden//\\_startseite/Artikel2023/III/230920\\_mp\\_einigung\\_klv.html](https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden//_startseite/Artikel2023/III/230920_mp_einigung_klv.html) [19.12.2023]

<sup>12</sup> Berücksichtigt sind Kosten für eine Abojahreskarte in der Preisstufe 3 sowie 228 Arbeits- und 220 Schultage.

Für Pendelnde im Alltagsverkehr stellen sich Fragen des Fahrkartenkaufs noch einmal anders: Der Bezug von Zeitkarten kann nur teilweise über das Online-/App-Angebot der nah.SH erfolgen. Dies betrifft Abonnements, die über ein Online-Formular bei den Vertriebspartner\*innen der nah.SH bezogen werden können. Monats- und Wochenkarten sind derzeit lediglich an stationären Verkaufsstellen erhältlich. Dies gilt ebenso für Monatskarten für die Fahrradmitnahme.

### ***Fahrradmitnahme kann nicht garantiert werden***

Nicht nur im Berufsverkehr ist es ärgerlich, wenn das – ggf. für die Bewältigung des Weges von der Anlegestelle zum Ziel vorgesehene eigene Fahrrad – aus Kapazitätsgründen nicht mitgenommen werden kann. Hier bliebe dann die Option, am Ziel-Fähranleger ein Rad der SprottenFlotte auszuleihen und für die Weiterfahrt z.B. zum Arbeitsplatz zu nutzen – wenn nicht die nächste Fahrtmöglichkeit abgewartet werden soll.

Allerdings treten Kapazitätsengpässe bei der Fahrradmitnahme derzeit vor allem in den Sommerwochen und dann vor allem an den Wochenenden auf – also dann, wenn bei gleichzeitig noch gutem Wetter besonders viele Tourist\*innen unterwegs sind. Für Menschen, die Ihr Fahrrad beispielsweise für den weiteren Schul- oder Arbeitsweg auf der Fähre mitnehmen wollen, könnte hier ggf. in den Nachmittagsstunden die Situation entstehen, das Fahrrad nicht mit auf die Fähre zu bekommen.

### ***Unzureichende Kombinationsmöglichkeiten bei Fahrradmitnahme in mehreren Verkehrsmitteln***

Wird eine Fahrradtageskarte der nah.SH erworben, kann diese auch für die Fährn der SFK genutzt werden. Umgekehrt sind die auf den Fährn gelösten Fahrradkarten in den anderen Verkehrsmitteln des nah.SH-Tarifs nicht gültig.

Die für die Fährnutzung verfügbare Fahrradmonatskarte ist in den anderen Verkehrsmitteln der nah.SH nicht nutz- oder anrechenbar. Ein vergleichbares Angebot einer Zeitkarte für die Fahrradmitnahme gibt es ansonsten nicht (nur Einzel- oder Tageskarten).

Dies macht, insbesondere für diejenigen, die das Fahrrad regelmäßig nicht nur auf der Fähre, sondern im Vor- oder Nachlauf auch in weiteren Bahnen oder Bussen mitnehmen wollen, eine Nutzung wenig attraktiv: Da bei der nah.SH kein Zeitkartenangebot für die Fahrradmitnahme gibt, würden hier zusätzliche Kosten in Höhe von 5€ je Arbeitstag für die Fahrradmitnahme entstehen.

Zur Einordnung sei jedoch hinzugefügt, dass die Anzahl derjenigen, die ein Fahrrad im Bus mitnehmen (wollen) bzw. die von der Fähre auf den Bus umsteigen (oder umgekehrt) derzeit vergleichsweise niedrig ist. Der beschriebene Aspekt ist damit aktuell für eher wenige Personen relevant. Im Zusammenhang mit einer grundsätzlich verbesserten Einbindung des Fährverkehrs in den ÖPNV könnte diese Frage perspektivisch jedoch relevant werden.

## 6 Ansatzpunkte für eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr

Die Funktion dieses Arbeitspapiers besteht absprachegemäß vor allem darin, eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Regelungen der Fördeschiffahrt in Bezug auf die Aspekte „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“ zu beschreiben und Hemmnisse in Bezug auf eine Nutzung der Fähren im Alltagsverkehr herauszustellen.

Im Sinne eines handlungsorientierten Projektes sollen an dieser Stelle dennoch einige Handlungsansätze für einen Einstieg und eine Konkretisierung in der weiteren Diskussion vorgeschlagen werden.

### *Weiterhin den Fokus auf Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten legen*

Es ist offensichtlich, dass die maßgebliche Attraktivierung der Fährschiffahrt auf der Förde für den Alltagsverkehr durch ein verlässliches Ganzjahresangebot mit dichtem Taktverkehr gelingen könnte. Dies ist seit Langem bekannt und auf der Agenda der Verantwortlichen – dies soll aufgrund der Bedeutung für die Verbesserung der Möglichkeiten eines Umstiegs an dieser Stelle nochmals gesondert betont werden.

### *Den Umstieg an den Fähranlegern erleichtern, komfortabler und angenehmer machen*

Jedwede Attraktivierung der Umsteigemöglichkeiten an den Fähranlegern – also z.B. die Abstimmung und Synchronisierung der verschiedenen ÖPNV-Angebote, witterungsgeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen, Angebote des Bike- oder Carsharings, intuitiv erfassbare und gut verständliche Informationsangebote oder eine allgemeine Steigerung der Aufenthaltsqualität – trägt dazu bei, die Fähren auch als Alltagsverkehrsmittel zu positionieren und zu stärken.

Dies ist allgemein bekannt und dieser Erkenntnis wurde im Rahmen des Projektes u.a. mit der Erstellung von Konzeptpapieren zu gestalterischen Aspekten an drei Fähranlegern Rechnung getragen.

### *Kosten für die Fahrradmitnahme reduzieren*

Mit dem Deutschlandticket und dem zur Einführung vorgesehenen Bildungsticket bestehen Angebote, die eine preiswerte Nutzung von Angeboten des ÖPNV im Alltagsverkehr ermöglichen. Damit wird auch die Nutzung der Fähren als Teil der Wegekette z.B. zur Schule oder zum Arbeitsplatz unter finanziellen Aspekten attraktiv. Inwieweit dieses Angebot überhaupt und zu welchen Konditionen fortbesteht, ist Gegenstand von Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene. Aus Sicht der Alltagsnutzer\*innen der Fähren wäre ein Erhalt zu den jetzigen Konditionen auf jeden Fall wünschenswert.

Auf der kommunalen Ebene ließe sich jedoch entscheiden, die Kosten für die Fahrradmitnahme zu reduzieren. Die nah.SH-Fahrradtageskarte, die dann benötigt wird, wenn nicht nur auf der Fähre, sondern auch in weiteren Verkehrsmitteln das eigene Fahrrad mitgenommen werden soll, ist für eine Nutzung mehrmals pro Woche schlichtweg zu teuer. Und auch die Fahrradmonatskarte der SFK wirkt mit monatlich 46 € gegenüber dem Deutschlandticket, das eine bundesweite Nutzung von Verkehrsmitteln des Nah- und Regionalverkehrs für 49 € ermöglicht, eher kostenintensiv.

Es sollte daher geprüft werden, ob die Fahrradmitnahme auch auf der Förde-Linie F1 kostenlos ermöglicht oder zumindest die Kosten dafür deutlich reduziert werden könnten. Aufgrund des Bedienegebietes der F1 kann diese Entscheidung – anders als bei der F2 – nicht allein durch die Landeshauptstadt Kiel getroffen werden, sondern setzt eine Einigung mit den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde voraus. Hier liegt eine Beschlusslage vor, nach der sich der Kreis Plön an der Finanzierung der Fördeschiffahrt beteiligt, sofern das Angebot verbessert wird.

Grundsätzlich vergütet die Stadt Kiel der SFK die Fahrradmitnahme auf der F2, die die Gelder im Rahmen des Einnahmeaufteilungsverfahrens an die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH weiterleitet.

Wenn befürchtet wird, dass die Kapazitäten auf den Fähren, die ja wie beschrieben nicht einfach kurzfristig ausgeweitet werden können, durch eine kostenlose Fahrradmitnahme deutlich überschritten werden könnten, wäre im Sinne einer Auslastungssteuerung vorstellbar, mindestens für Nutzer\*innen von Zeitkarten der nah.SH, der SFK oder auch des Deutschlandtickets die Kosten für die Fahrradmitnahme auf den Fähren zu reduzieren oder ganz entfallen zu lassen. Organisatorisch könnte hier eine – im Idealfall (auch) online beziehbare - Fahrradmonatskarte für 0 € ausgegeben werden. Dies könnte beispielsweise in Form eines Modellversuches für Bewohner\*innen der Gemeinden am Ostufer probiert und anschließend evaluiert werden. Zuvor müssten jedoch organisatorische Fragen der Kontrolle bzw. der Ausgabe der Karten diskutiert und geklärt werden, um hier eine praktikable und komfortable Möglichkeit zu schaffen.

Sofern eine vollständig kostenlose Fahrradmitnahme auf der F1 dennoch nicht gelingt, sollte quasi als „Minimallösung“ in jedem Fall darauf hingewirkt werden, die SFK-Fahrradmonatskarte auch im SH-Tarif anzuerkennen.

Für die regelmäßigen Alltagsnutzer\*innen besteht weiterhin auch die (gute!) Möglichkeit, falt- oder klappfähige auf den Fähren sowie in Bussen und Bahnen mitzunehmen. Deren Mitführung ist platzsparend, komfortabel und kostenlos möglich.

### **Fahrkartenkauf vereinfachen**

Fahrkarten für die Nutzung der SFK-Fähren lassen sich (auch) über das Online- bzw. App-Angebot der nah.SH erwerben. Dies gilt auch für die Tickets zur Fahrradmitnahme.

Der Kauf von Zeitkarten ist hingegen über die App nicht möglich. Es wäre wünschenswert, hier entsprechende Möglichkeiten zu schaffen.

Zudem wäre auch ein Umgang mit dem Bordzuschlag zu entwickeln, der es ermöglicht, die Buchung mit einem Kaufvorgang zu erledigen (und z.B. nicht zusätzlich zu dem bereits erworbenen nah.SH-Ticket noch an Bord in einem separaten Kaufvorgang einen Bordzuschlag lösen zu müssen).

### **Bordzuschlag bei Zeitkartennutzung abschaffen**

Für die allermeisten Zeitkarten wird kein Bordzuschlag erhoben. Daher sollte überprüft werden, ob der Bordzuschlag nicht auch für die Nutzung der F1 im Rahmen des Winterfahrplans entfallen könnte. Dies hätte neben monetären Effekten auch Auswirkungen auf eine Vereinfachung der Nutzung und des Fahrkartenkaufs.

### **Spezifische Angebote für eine verlässliche Fahrradmitnahme schaffen**

Aus Sicht der lokalen Expertinnen und Experten ist die Wahrscheinlichkeit, dass eigene Fahrrad aus Kapazitätsgründen nicht mitnehmen zu können, derzeit auf wenige Wochen und auch in dieser Zeit nur auf bestimmte Tage und Tageszeiten beschränkt (siehe oben). Dennoch sollte die Verlässlichkeit der Fahrradmitnahme in den Blick genommen werden. Insbesondere, wenn die Anzahl der Fahrgäste und Fahrräder auf den Fähren aufgrund von Angebotsverbesserungen anwächst (und die Kapazitäten nicht unendlich ausgeweitet werden können), könnte die Konkurrenz um die zur Verfügung stehenden Fahrradstellplätze ansteigen. Die Folge könnten Frustrationen darüber sein, dass eine Mitnahme in der anvisierten Fährverbindung auch mal nicht möglich sein könnte.

In vielen Nahverkehrszügen besteht die Möglichkeit, eine Dauerreservierung vornehmen zu lassen (z.B. RE 7/70 Kiel – Flensburg – Hamburg für derzeit 40 € pro Jahr). Vorstellbar ist es z.B., diese Idee auf den Fährverkehr zu übertragen und einen Teil der Fahrradplätze für Dauernutzer\*innen vorzuhalten, die

für „Ihre“ ggf. vorher festzulegende Verbindung einen Platz für die Fahrradmitnahme verbindlich buchen können. Hierbei wären jedoch organisatorische Fragen der Buchungssystematik (z.B. für bestimmte Streckenabschnitte) sowie der Zugangskontrolle am Fähranleger zu klären. Dies könnte jedoch insbesondere bei steigender Nachfrage nach Fahrradplätzen auf den Schiffen bedeuten, dass Frustrationen der Gelegenheitsnutzer\*innen in Kauf genommen werden müssten, wenn die Fahrradmitnahme dann aus kapazitativen Gründen nicht klappt.

Als Rückfallebene oder als zusätzliches Angebot wäre es wünschenswert, an allen Fähranlegern für die Alltagsnutzer\*innen attraktive Abstellmöglichkeiten zu schaffen. So könnte – sollte die Fahrradmitnahme auf der Fähre aus Kapazitätsgründen einmal nicht möglich sein - das eigene Fahrrad sicher und nach Möglichkeit witterungsgeschützt abgestellt werden und auf das Angebot der Sprottenflotte zurückgegriffen werden (Als Möglichkeit bleiben immer noch Klapp- und Falträder).

### **Gezielte und zielgruppengerechte Information und Kommunikation**

Als besonders wichtig wurden von den Mitgliedern der Projektgruppe auch Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Information angesehen, damit Angebote bekannt gemacht und deren Nutzung möglichst komfortabel ausgestaltet werden kann (z.B. durch verbesserte und gezielte Beschilderung sowie Werbung und Informationsstrategien).

Die Recherchen im Rahmen der Erarbeitung dieses Arbeitspapiers haben ebenfalls gezeigt, dass die benötigten Informationen derzeit nicht kompakt und schnell und intuitiv verständlich bereitstehen. Hier könnte eine gezielte Kommunikation in Richtung unterschiedlicher Nutzer\*innengruppen (z.B. Berufspendler\*innen, Schüler\*innen, Gelegenheitsnutzer\*innen und Tourist\*innen) Abhilfe schaffen. Einen guten Anknüpfungspunkt dafür bietet die Verbesserung der Kommunikation über (moderne) Medien und die vollständige Integration der SFK in die vorhandenen Info-Medien - in Verbindung mit Möglichkeiten für einen einfachen Fahrscheinwerb. Diese Aspekte werden jedoch bereits im Rahmen des Projektes „Digitale Fähre“ bearbeitet.

Vorstellbar wäre zudem auch eine Informationskampagne, die die Kosten für die Nutzung von Pkw bzw. Fähre/Bus/Fahrrad im Sinne einer ehrlichen Bilanzierung aller Kostenbestandteile in den Blick nimmt und vergleichend gegenüberstellt. Damit könnte – insbesondere, wenn ein Erhalt des Deutschlandtickets zu den jetzigen Konditionen sowie die Einführung des geplanten Bildungstickets gelingt – auf die Wahrnehmung, der Fährverkehr sei zu teuer, reagiert werden. Erfahrungsgemäß stellt insbesondere die individuelle Kostenbelastung eine maßgebliche Größe bei Entscheidungen zwischen Handlungsoptionen in der eigenen Mobilität dar.

## 7 Zusammenfassung

„Eine Attraktivitätssteigerung der Fährschifffahrt auf der Kieler Förde ist seit Jahren als eine im Interesse der Verknüpfung des Ost- und Westufers, der Verringerung des KFZ-Verkehrs um die Förde und damit auch der Verkehrswende liegende Notwendigkeit anerkannt.“<sup>13</sup>

Diese Prämisse besitzt weiterhin Gültigkeit – auch wenn in den letzten Jahren bereits Verbesserungen erzielt werden konnten: Dies betrifft z.B. die Ausweitung von Fahrtenhäufigkeiten und Bedienzeiten sowie die Reduzierung von Kosten für Fahrscheine und Fahrradmitnahme auf der Linie F2. Weitere Angebotsausweitungen, die bereits zur Umsetzung vorgesehen sind, können aufgrund fehlenden Fachpersonals derzeit noch nicht angegangen werden. Die Bemühungen werden jedoch weiter fortgesetzt.

Auch im Ostuferverkehrskonzept spielen Überlegungen zur weiteren Attraktivierung der Fördeschifffahrt eine wichtige Rolle. Im Mittelpunkt stehen dabei

- eine verbesserte Einbindung der Fähranleger in den ÖPNV,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel und Angebote und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den Fähranlegern Mönkeberg, Möltenort und Laboe sowie
- die Identifikation von Handlungsbedarfen und Ansätzen in den Themenfeldern „Tarif“ und „Fahrradmitnahme“.

Dieses Konzeptpapier widmet sich den im letzten Spiegelstrich genannten Aspekten. In den Diskussionen in den projektbegleitenden Gremien sowie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind dabei insbesondere folgende Punkte als Herausforderungen benannt worden:

- Die Nutzung der Fähren ist ohne Deutschlandticket vergleichsweise teuer
- Der Fahrkartenkauf ist aktuell eher umständlich
- Eine Fahrradmitnahme kann nicht garantiert werden
- Unzureichende Kombinationsmöglichkeiten bei Fahrradmitnahme in mehreren Verkehrsmitteln

Angesichts dieser Herausforderungen wurden im Rahmen dieses Konzeptpapiers einige Vorschläge für Handlungsansätze erarbeitet. Dies betrifft folgende Aspekte:

1. Weiterhin den Fokus auf Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten legen
2. Den Umstieg an den Fähranlegern erleichtern, komfortabler und angenehmer machen
3. Kosten für die Fahrradmitnahme reduzieren
4. Fahrkartenkauf erleichtern
5. Bordzuschlag bei Zeitkartennutzung abschaffen
6. Spezifische Angebote für eine verlässliche Fahrradmitnahme schaffen
7. Gezielte und zielgruppengerechte Information und Kommunikation

Diese Vorschläge sollen die weiteren Diskussionen um Attraktivitätssteigerung der Fördeschifffahrt im Sinne der oben genannten Zielsetzungen unterstützen.

---

<sup>13</sup> Quelle: Drucksache 0406/2021 „Attraktivitätssteigerung der Fördeschifffahrt: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen sowie weiteres Vorgehen zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung“

<sup>[1]</sup> Quelle: Drucksache 0406/2021 „Attraktivitätssteigerung der Fördeschifffahrt: Kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen sowie weiteres Vorgehen zur mittel- und langfristigen Weiterentwicklung“

## 8 Maßnahmenbezug und Ausblick

Dieses Konzeptpapier benennt konkrete Ansatzpunkte, die die laufenden Bemühungen um Angebotsausweitungen und dichtere Fahrzeiten im Sinne einer Attraktivierung der Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr ergänzen könnten. Diese gliedern sich in die Überlegungen der Maßnahme C4 – Fördequernde Verbindungen ein.

## Sofortprojekt „Intermodalität und Park & Ride“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

### Potenzialanalyse für PopUp Mobilitätsstationen



**Gertz Gutsche Rügenapp**  
Stadtentwicklung und Mobilität GbR  
Dipl.-Ing. Max Bohnet  
Dipl.-Ing. Martin Albrecht  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg

Tel: (040) 85 37 37 – 40  
Fax: (040) 85 37 37 – 42

albrecht@ggr-planung.de  
www.ggr-planung.de

# 1 Hintergrund und Zielsetzung

Im Auftrag und in enger Abstimmung mit der KielRegion sowie unter Beteiligung zahlreicher engagierter Akteurinnen und Akteure aus der Region erarbeiten die drei Büros Planersocietät, Urbanus und Gertz Gutsche Rümenapp das Ostuferverskehrskonzept für das Ostufer der Stadt Kiel sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden. In diesem Rahmen sollen in fünf Sofortprojekten konkrete Lösungs- und Handlungsansätze für aktuelle Herausforderungen und Problemstellungen entwickelt und deren Umsetzung möglichst weit vorbereitet werden.

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema Intermodalität. In dessen Rahmen ist dieses Arbeitspapier entstanden, das mögliche Suchräume und Standorte für PopUp Mobilitätsstationen benennt.

Dieses soll die Grundlage für die Identifikation von Standorten für die Einrichtung von PopUp Mobilitätsstationen dienen, die entlang von besonders stark frequentierten oder durch Baumaßnahmen in ihrer Funktionsfähigkeit eingeschränkten (Hauptverkehrs-)Straßen die Möglichkeit eines Umstiegs vom Pkw auf ein (Leih-)Fahrrad der Sprottenflotte bieten. So könnte die Belastung der Straßen reduziert, die individuelle Fahrzeit für den Arbeitsweg minimiert und eine Verlagerung von Verkehren vom Pkw auf das Rad erreicht werden.

Der Ansatz bietet zudem die Möglichkeit, Akzeptanz und Nutzungshäufigkeiten von Mobilitätsstationen an unterschiedlichen Standorten zu prüfen und diese

- in dauerhafte Mobilitätsstationen zu überführen oder aber
- z.B. nach Abschluss von Baumaßnahmen auch wieder abzubauen.

Dabei kann der Probier-Charakter dazu beitragen, Schlussfolgerungen für die Möglichkeiten zur Übertragung des Ansatzes auf andere Orte zu ziehen.

Die Grundidee für eine Suche nach Standorten für PopUp Mobilitätsstationen wurde im Rahmen eines Arbeits- und Abstimmungstermins mit einer Arbeitsgruppe entwickelt, an der regionale Akteurinnen und Akteure beteiligt waren.

## 2 Ausgangslage

Viele Straßen, die von Osten nach Kiel hineinführen, sind insbesondere zu den klassischen Pendelzeiten hoch belastet. Teilweise länger andauernde Baumaßnahmen führen dazu, dass sich der Zeitaufwand für den Arbeitsweg für viele Erwerbstätige zusätzlich verlängert.

Die Idee ist daher, PopUp Mobilitätsstationen einzurichten, an denen ein Umstieg vom Pkw auf ein Leihrad oder – sofern sinnvoll – auf den ÖPNV erfolgen kann.

Gesucht werden daher Flächen, die in einem Einzugsbereich von 5-7 Kilometern um wichtige Alltagsziele in Kiel, insbesondere am Ostufer gelegen sind und die

- entlang wichtiger Routen im Berufsverkehr liegen und gleichzeitig
- möglichst attraktive Möglichkeiten bieten, von dort aus, mit dem Fahrrad weiterzufahren.

### 3 Analyse potenzieller Standorte für PopUp Mobilitätsstationen

Für die Analyse potenzieller Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation, bei dem Pkw-Pendler\*innen auf das Fahrrad umsteigen können, wurde zunächst analysiert, ab wo regelmäßige Stausituationen auftreten. Hierzu wurden die Daten von Google Maps auf Beispielrelationen aus Richtung Nord-Osten (über B502), aus Richtung Süd-Osten (B76) oder aus Richtung Süden (über B404) ausgewertet, welche Stauerscheinungen Google Maps für Werktage in der Morgen- bzw. Nachmittagsspitze prognostiziert.

Ein Umstieg aufs Fahrrad ist dann für Pendler\*innen interessant, wenn ihr Zielort in einem Gebiet mit beschränktem Parkraumangebot liegt (dies ist insb. im Bereich der Innenstadt und Innenstadt-Randbezirke, Gaarden/TKMS sowie im Bereich der FH der Fall) und wenn die Fahrt mit dem Rad ab der Mobilitätsstation nicht wesentlich länger dauert als mit dem Pkw.

Hier wird zudem angenommen, dass mit „normalen“ Fahrrädern der Sprottenflotte Entfernungen von maximal 5 km von den Pkw-Fahrer\*innen akzeptiert werden.

Kriterien für die Standortsuche sind also

- die Lage an einer Straße, die von vielen Berufspendelnden genutzt wird,
- eine generelle Flächenverfügbarkeit und -nutzbarkeit
- Platz für etwa 20 Pkw und ca. 30 Leihräder
- eine möglichst attraktive Radverkehrsanbindung an wichtige Alltagsziele in Kiel sowie
- ggf. Anschluss an den ÖPNV.

### 3.1 Aus Richtung Nord-Osten (B502)

Stauerscheinungen liegen in der Morgenspitze bzw. Nachmittagspitze liegen im Bereich Gaarden und teilweise an der Schwentinebrücke.

Die Distanzen von einem potenziellen Standort nördlich der Schwentinebrücke bis in die Innenstadt sind mit über 7 km sehr lang für eine Fahrt mit einem Sprossenflotten-Fahrrad. Potenzielle Zielorte von Nutzer\*innen einer Mobilitätsstation wären die Fachhochschule oder Arbeitgeber\*innen in Wellingdorf/Gaarden wie z.B. TKMS, die in 2 bis 4 km zu erreichen wären.

Potenzielle Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation wären im Bereich der Schönkirchener Straße zwischen Famila und dem Hagebaumarkt zu suchen.

*Abbildung 1: Suchraum für potenzielle PopUp Mobilitätsstationen im Bereich der Schönkirchener Straße zwischen Famila und dem Hagebaumarkt - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0*



Radwegeverbindungen in Richtung Gaarden bzw. Fachhochschule verlaufen in Seitenlage zur Schönkirchener Straße und im weiteren Verlauf entlang der Wertstraße bzw. Heikendorfer Weg/Grenzstraße. Durch den Bau der Veloroute entlang der Wertstraße wird diese Verbindung in Zukunft für den Radverkehr deutlich attraktiver.

Abbildung 2: Radwegeverbindungen in Richtung Gaarden - Kartenrundlage: openstreetmap.org  
 (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

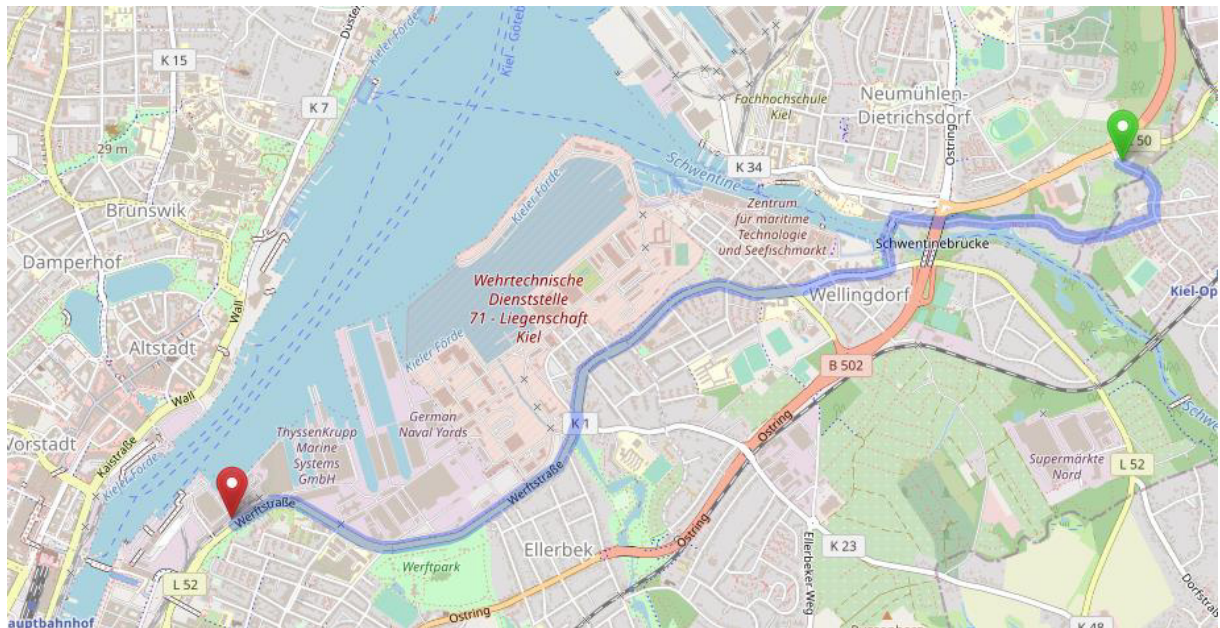
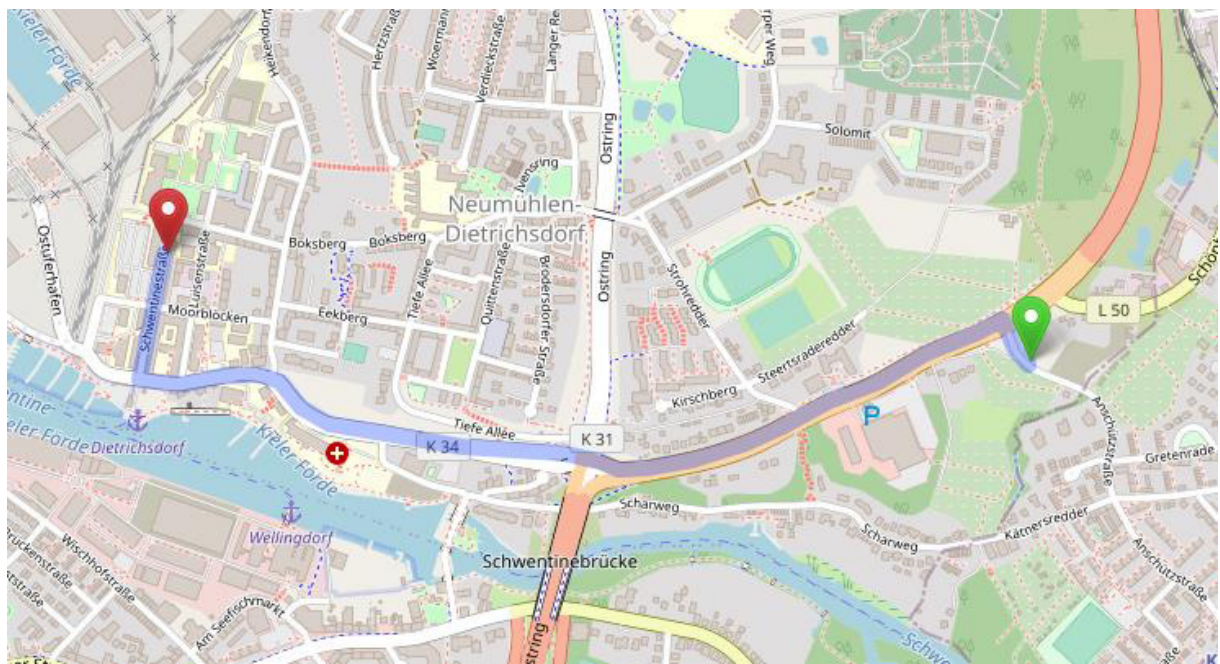


Abbildung 3: Radwegeverbindungen in Richtung Fachhochschule - Kartenrundlage: openstreetmap.org  
 (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Ab der Haltestelle Schönkirchener Straße besteht eine Busanbindung im 15-Minuten-Takt – alternierend über die Wertstraße (Bus 201) und über den Ostring (Bus 102).

### 3.2 Aus Richtung Süd-Osten (B76)

Stauerscheinungen in der Morgenspitze bzw. Nachmittagspitze beginnen häufig auf der B76 im Bereich der Anschlussstellen Kiel-Wellsee bis Kiel Wellseedamm. Vom Wellseedamm bis in die Innenstadt sind es per Fahrrad je nach Zielort ca. 4 bis 5 km, von der Segeberger Landstraße ca. 3 bis 4 km.

Potenzielle Zielorte von Nutzer\*innen einer Mobilitätsstation im Bereich der Anschlussstellen Wellsee oder Wellseedamm wären Arbeitgeber\*innen in Gaarden und der Innenstadt.

Potenzielle Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation wären im Bereich der Anschlussstellen Wellseedamm oder Wellsee zu suchen. Im Bereich Wellseedamm wären mögliche Stellplatzstandorte an der Preetzer Straße zwischen Berufsbildungszentrum und Elmschenhagen oder am Wellseedamm/Villacher Straße zu suchen.

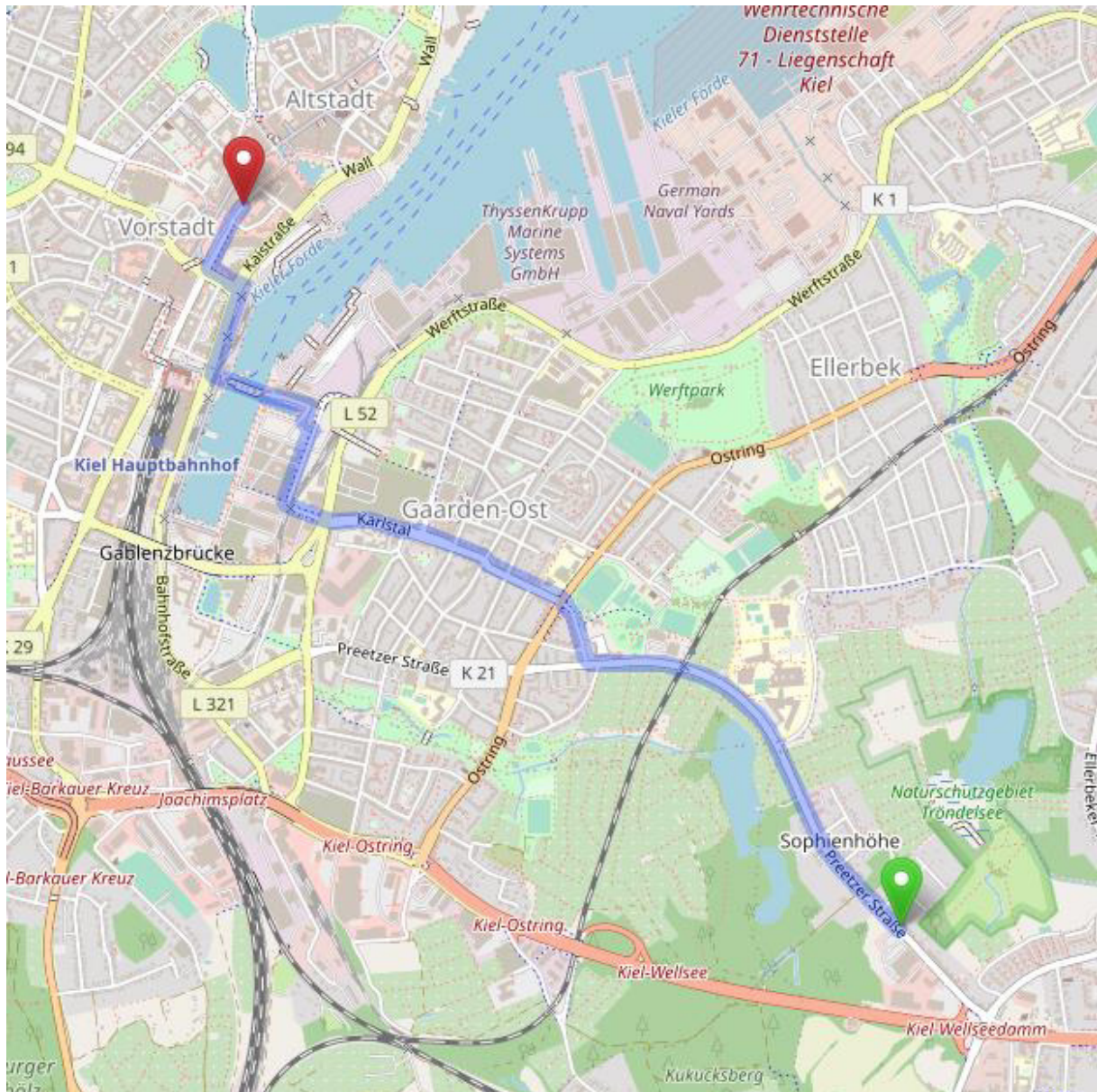
*Abbildung 4: Mögliche Standorte für PopUp Mobilitätsstationen an der Preetzer Straße zwischen Berufsbildungszentrum und Elmschenhagen oder am Wellseedamm/Villacher Straße - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0*



Die Radverkehrsverbindung verläuft über die Preetzer Straße, Röntgen-/Helmholtzstraße, Karlstal und die Hörnbrücke in die Innenstadt.

Ab der Haltestelle Villacher Straße besteht ein Busangebot im 10-Minuten-Takt in Richtung Innenstadt (Buslinien 32 über Preetzer Straße bzw. 34 über Karlstal).

Abbildung 5: Radverkehrsverbindung über Preetzer Straße, Röntgen-/Helmholtzstraße, Karlstal und die Hörnbrücke in die Innenstadt - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



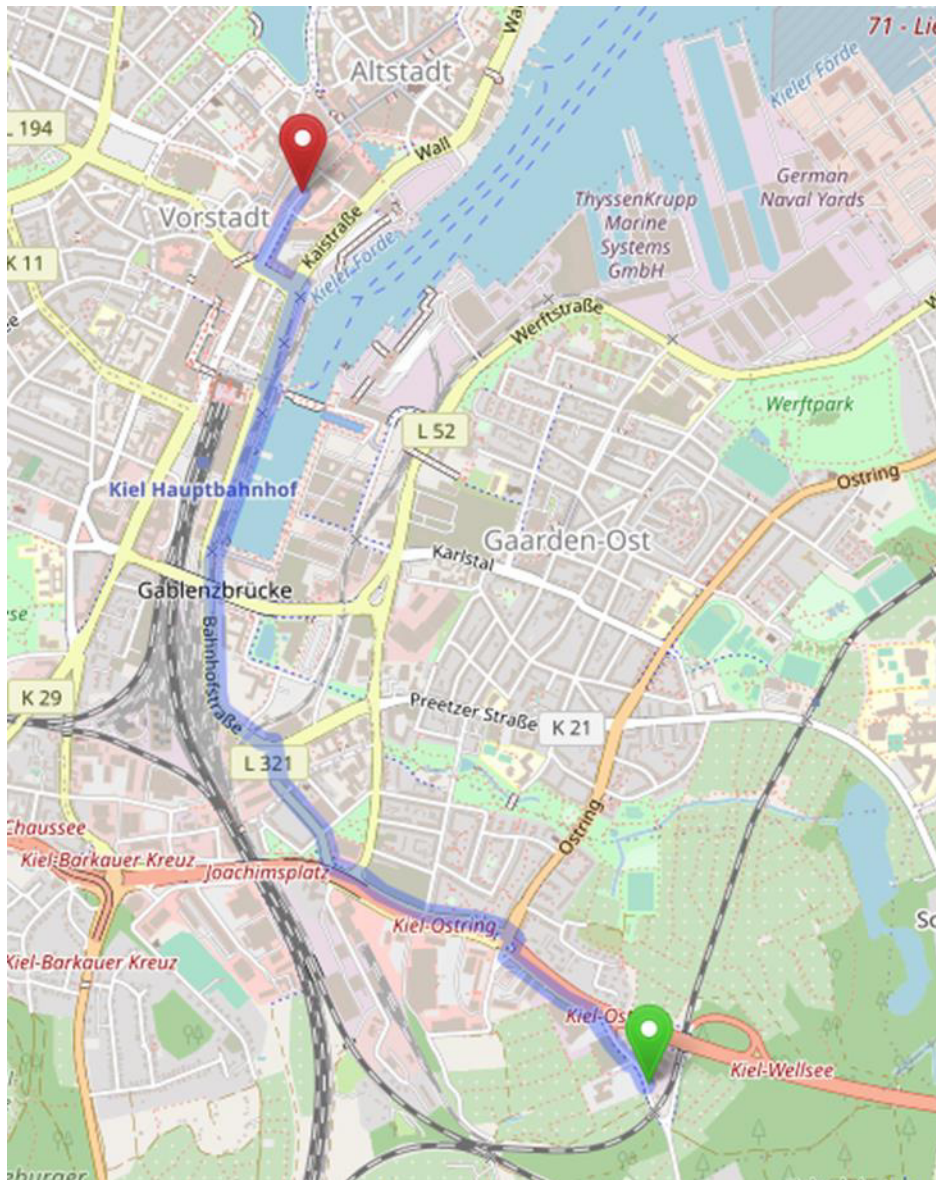
Im Bereich der Anschlussstelle Wellsee sind potenzielle Standorte im Bereich der Segeberger Landstraße oder der Kleingartenanlage Weberkoppel zu suchen.

Abbildung 6: Mögliche Standorte im Bereich der Segeberger Landstraße oder der Kleingartenanlage Weberkoppel (nahe Anschlussstelle Wellsee) - © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0



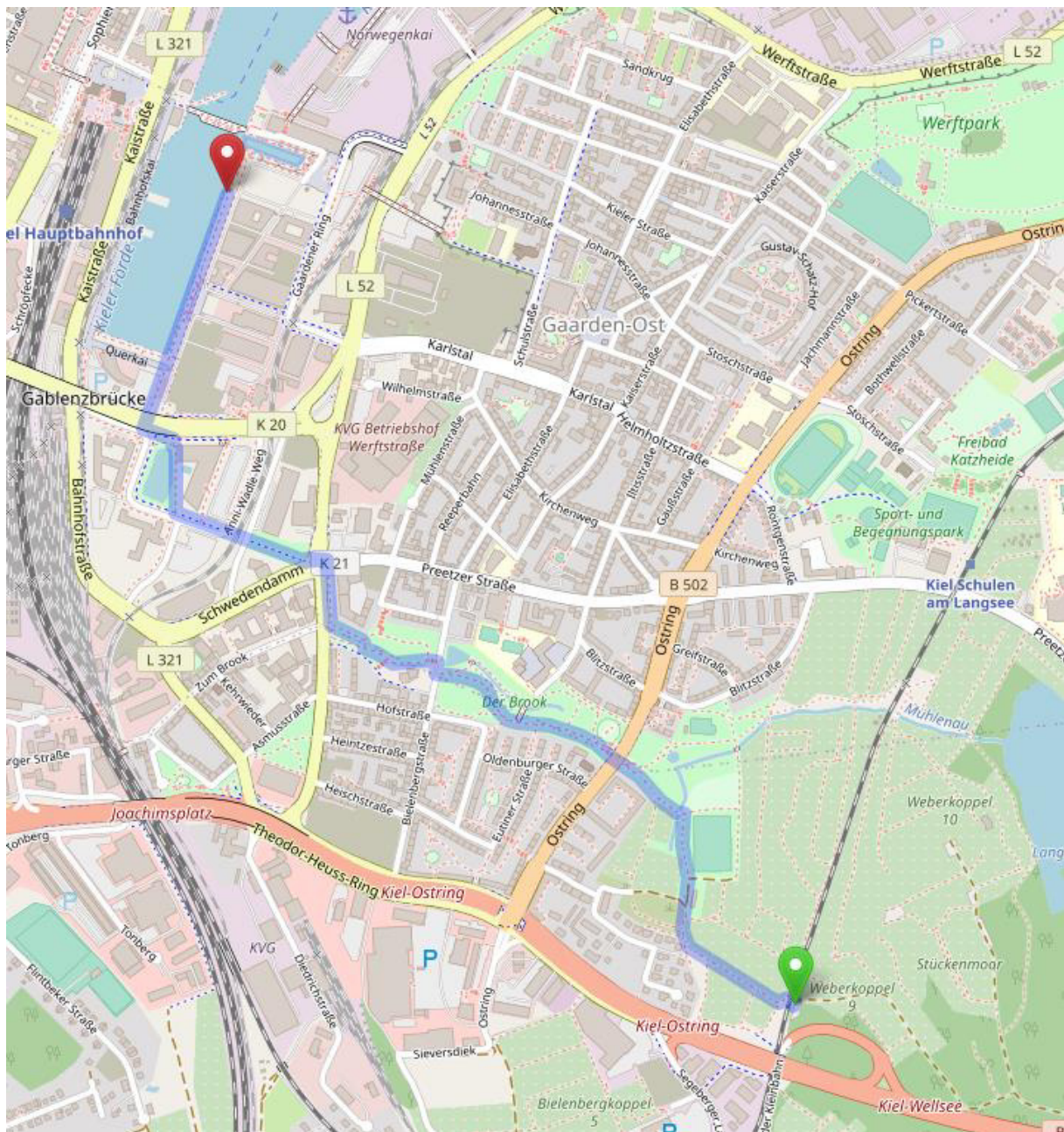
Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt laufen auf den Radwegen entlang der B76 und weiter entlang der Bahnhofstraße/Kaistraße.

Abbildung 7: Radverkehrsverbindung in die Innenstadt auf den Radwegen entlang der B76 und weiter entlang der Bahnhofstraße/Kaistraße - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Alternativ könnte eine attraktive Radverkehrsverbindung durch die Kleingartenanlage Weberkoppel und Schwarzland, Unterführung unter dem Ostring durch, weiter durch den Brook und Ida-Hinz-Platz und dem Hörnbad unter der Gablenzbrücke durch in Richtung Hörn/Innenstadt genutzt werden. Die Entfernung in die Innenstadt beträgt ca. 3 km.

Abbildung 8: Radverkehrsverbindung in Richtung Hörn/Innenstadt - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Ab der Haltestelle TÜV fährt derzeit alle 20 Minuten ein Bus der Linie 45 in Richtung Innenstadt. Je nach Lage der Fläche kommt ggf. auch eine Anbindung über die Haltestelle Ostring/B76 in Frage.

### 3.3 Aus Richtung Süden (B404)

Aus Richtung Süden von der B404 weist Google Maps in der Hauptverkehrszeit Staus eher nördlich, östlich und westlich des Barkauer Kreuzes aus. Dennoch ist nach Erfahrungen auch die B404 vor dem Barkauer Kreuz auch oft von Rückstauerscheinungen betroffen.

Standorte für eine PopUp Mobilitätsstation könnten im Bereich der Anschlussstelle Molfsee im Bereich „Meimersdorfer Moor“ gesucht werden.

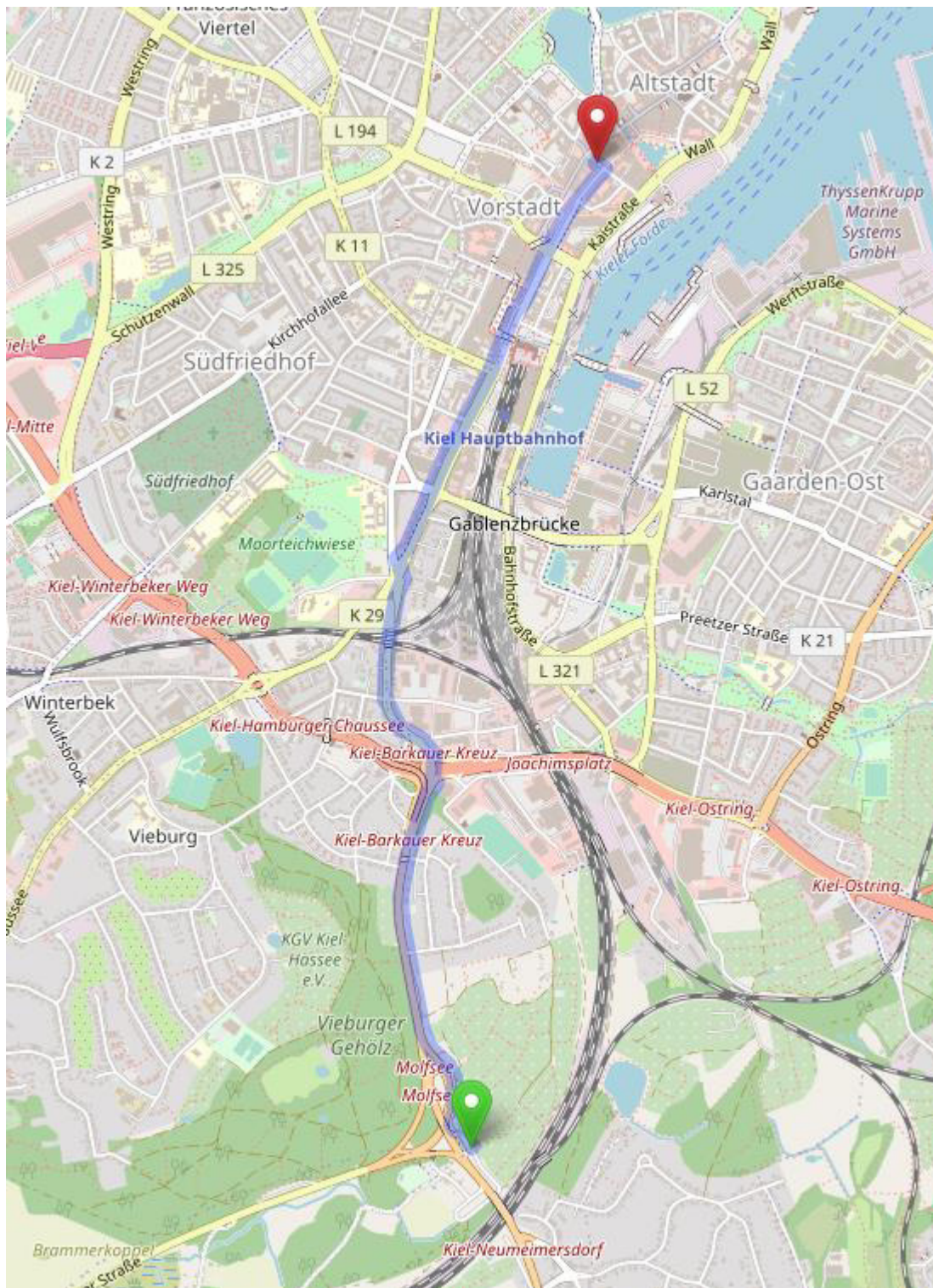
Abbildung 9: Mögliche Standorte im Bereich „Meimersdorfer Moor“ – © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0.



Hier sind z.B. Parkplätze der Kleingartenanlagen denkbar.

Eine Weiterfahrt per Fahrrad in die Innenstadt auf dem Radweg neben der B404 und weiter entlang der Alten Lübecker Chaussee über die Veloroute 6 ist je nach Ziel ca. 3 bis 4 km lang.

Abbildung 10: Radverbindung in die Innenstadt entlang der B404 sowie der Alten Lübecker Chaussee über die Veloroute 6 – Kartenrundlage: openstreetmap.org - Kartenrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)



Von der Haltestelle Karlsburg fahren mehrere Linien im dichten Takt in Richtung Innenstadt. Die planmäßige Fahrzeit beträgt rund 8 Minuten.

## 4 Maßnahmenbezug und Ausblick

Mit der Stadtbahn entsteht ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot, das auch den Menschen am Ostufer zugutekommt. Dieses bildet zudem eine gute Möglichkeit, bei Fahrten in Richtung Kieler Innenstadt frühzeitig vom Pkw auf die Stadtbahn umzusteigen. Bereits im Rahmen der Trassenstudie sind „geeignete Standorte für Mobilitätsschnittstellen in Abhängigkeit von sowohl stadtgestalterischen als auch verkehrlichen Kriterien“ identifiziert und im Rahmen einer eigenen Dokumentation beschrieben worden.<sup>1</sup>

Für die HÖVS-Korridore Nord-Ost und Ost wurden dabei folgende Standorte im Hinblick auf ein mögliches P+R-Angebot untersucht:

- Schwentinebücke – mit dem Ergebnis einer eingeschränkten Empfehlung für eine Mobilitätsstation mit P+R-Angebot und
- B76/Wellseedamm – mit Empfehlung für die Realisierung einer Mobilitätsstation mit P+R-Angebot

Mittlerweile liegen außerdem aktuellere und konkretere Planungsgrundlagen für die einzelnen Haltestellen entlang der Linienverläufe vor.<sup>2,3,4</sup> Auf dieser Grundlage erfolgt nun im Rahmen dieses Sofortprojektes unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Untersuchung von Ramboll eine Betrachtung der Haltestellen Lüderitzstraße, Tiefe Allee und Villacher Straße (vgl. Abbildung 16) im Hinblick auf die Möglichkeiten am Standort ein P+R-Angebot umzusetzen. Diese grobe Betrachtung soll vor allem als Grundlage für weitere Überlegungen und Untersuchungen im Nachgang dieses Projektes dienen.

---

<sup>1</sup> Ramboll Deutschland GmbH (2022): Dokumentation AP E-122 - Planungsparameter Mobilitätsstationen - Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse. Im Internet unter: [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_dokumente\\_kiel\\_bewegt\\_sich/dokumentation/kiel\\_oepnv\\_system\\_dokumentation\\_AP\\_E-122\\_mobiltaetsstationen.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/dokumentation/kiel_oepnv_system_dokumentation_AP_E-122_mobiltaetsstationen.pdf)

<sup>2</sup> Landeshauptstadt Kiel (2024): Vorzugsvariante für eine Infrastrukturplanung aus der Trassenstudie als Grundlage für die Vorplanung in Richtung Neumühlen-Dietrichsdorf. Im Internet unter: [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_mobil/kiel\\_entwurf\\_infrastruktur\\_nordost.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf)

<sup>3</sup> Landeshauptstadt Kiel (2024): Vorzugsvariante für eine Infrastrukturplanung aus der Trassenstudie als Grundlage für die Vorplanung in Richtung Elmschenhagen. Im Internet unter: [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_mobil/kiel\\_entwurf\\_infrastruktur\\_suedost.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_suedost.pdf)

<sup>4</sup> Landeshauptstadt Kiel: Mobilitätsstationen mit P+R-Übersicht. Vorplanung Stadtbahn Kiel.

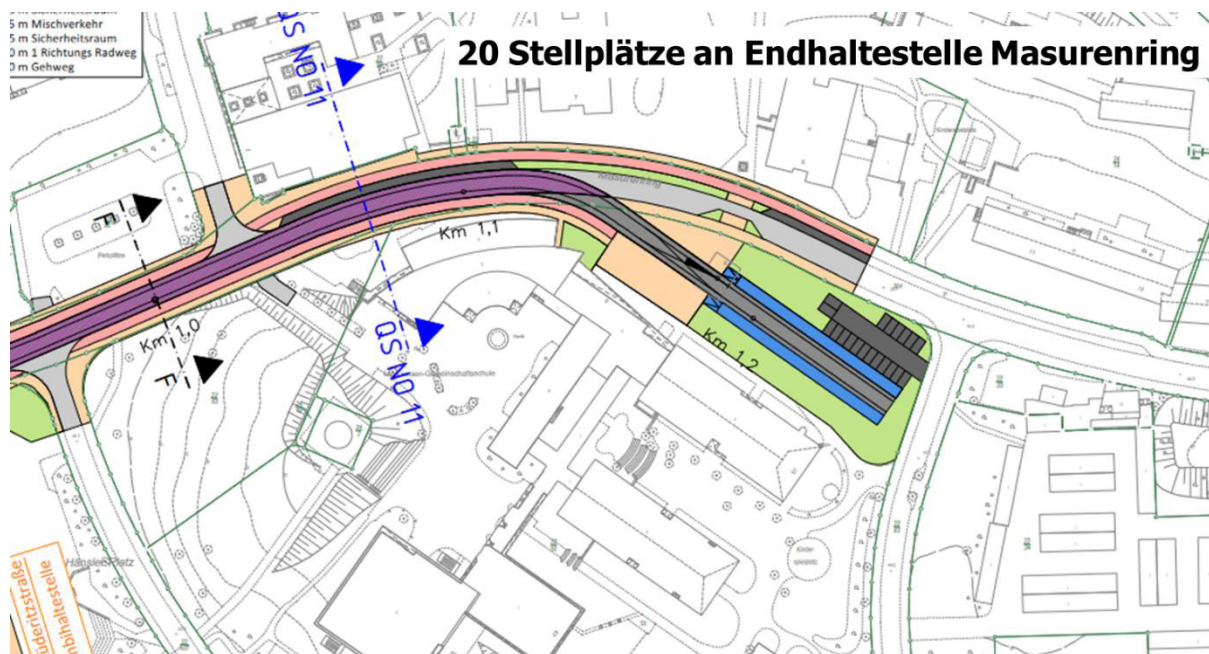
Abbildung 11: Geplante Streckenverläufe der Stadtbahn – die Punkte zeigen die ungefähre Lage der Haltestellen (Quelle: Landeshauptstadt Kiel, Stabsstelle Mobilität: Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel; eigene Bearbeitung)



### 4.1 Haltestelle Lüderitzstraße

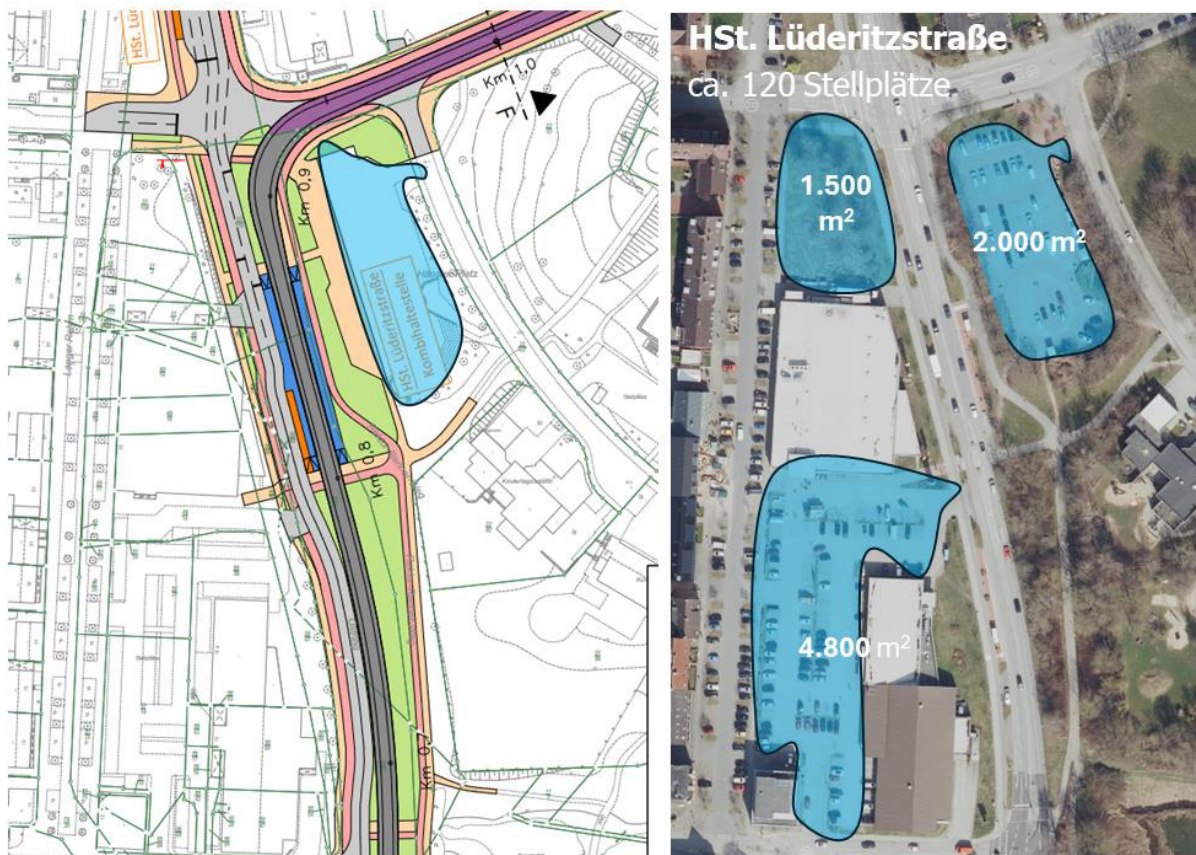
Die Haltestelle Lüderitzstraße bietet sich als P+R-Standort für Pendler\*innen aus Mönkeberg an. An der Endhaltestelle an der Masurenstraße sind in den vorliegenden Planunterlagen bereits 20 Stellplätze vorgesehen (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 12: 20 Stellplätze an der Endhaltestelle Masurenstraße (Linie 3) – Quelle: [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_mobil/kiel\\_entwurf\\_infrastruktur\\_nordost.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf)



Zusätzlich existiert ein ca. 2.000 m<sup>2</sup> großer Parkplatz am Helmut-Hänsler-Platz, deren Nutzung für P+R zu prüfen wäre. Auf der gegenüberliegenden Grünfläche nördlich des REWE-Marktes bzw. auf den Parkplätzen von Aldi und dm könnten eine Nutzung für P+R in Betracht gefasst werden (s. Abbildung 18). Da es sich hierbei um private Flächen handelt, wäre eine Abstimmung mit den Eigentümer\*innen erforderlich, die an P+R-Kund\*innen möglicherweise eher wenig Interesse haben könnten. Insgesamt könnte P+R aber im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtentwicklung des Stadtteilzentrums integriert werden.

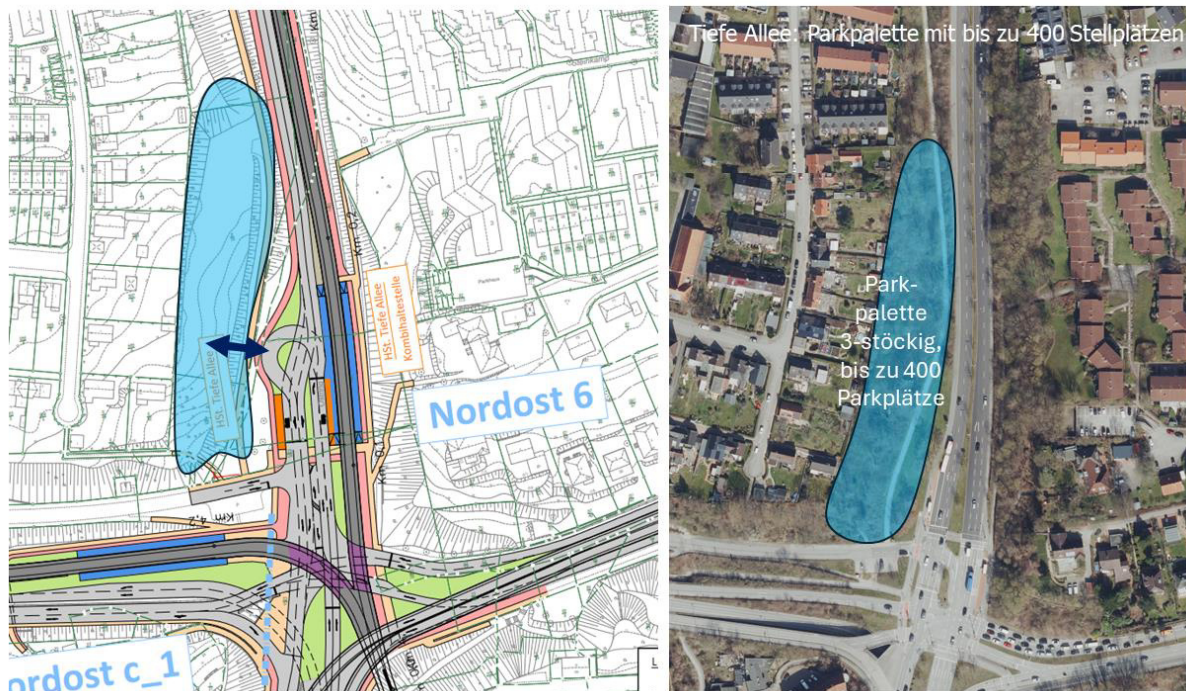
Abbildung 13: Mögliche P+R-Flächen an der Haltestelle Lüderitzstraße. Grundlagenkarte (rechte Seite). © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0, Quelle (linke Seite): [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_mobil/kiel\\_entwurf\\_infrastruktur\\_nordost.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf)



## 4.2 Haltestelle Tiefe Allee

Die Haltestelle Tiefe Allee wäre von der Lage her der ideale P+R-Standort für Pendler\*innen aus den Ämtern Schrevenborn und Probstei. Hier fahren zwei Stadtbahnlinien im Fünf-Minuten-Takt. Allerdings sind die räumlichen Verhältnisse eng begrenzt. Eine Parkpalette wäre aus verkehrlicher Sicht westlich des Ostrings und nördlich der Einmündung der Tiefen Allee denkbar. Hierfür wären entsprechende bauliche Anpassungen der Hangkante (Stützwände...) und eine Verlegung von Fußwegen erforderlich. Eine Zufahrt könnte über die geplante Wendeschleife an der Tiefen Allee erfolgen (Abbildung 19). Auf der Fläche ließe sich beispielsweise eine dreigeschossige Parkpalette mit insgesamt rund 400 Stellplätzen unterbringen.

Abbildung 14: Mögliche P+R-Fläche an der Haltestelle Tiefe Allee, Grundlagenkarte (rechte Seite) © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0 – Quelle (linke Seite):  
[https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_mobil/kiel\\_entwurf\\_infrastruktur\\_nordost.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf)



### 4.3 Haltestelle Villacher Straße

Die Haltestelle Villacher Straße wäre von der Lage her der ideale P+R-Standort für Pendler\*innen aus Richtung Plön, Oldenburg in Holstein und Lütjenburg. Hier fährt die Stadtbahn im 10-Minuten-Takt über die Preetzer Straße in die Innenstadt.

Freiflächen, die theoretisch für P+R genutzt werden könnten, befinden sich am Wellseedamm südlich der B76. Hier sind die Fußwegeverbindungen über die Anschlussstelle zur Haltestelle aber sehr lang und umständlich, so dass diese Fläche vermutlich kaum angenommen würde.

An der Preetzer Straße könnte P+R auf den heutigen Flächen von Lidl, Bosch, dem Autohaus oder dem Famila-Markt realisiert werden. Auf dem Lidl-Parkplatz ist in den vorliegenden Unterlagen eine Buswendeschleife vorgesehen (vgl. Abbildung 20). Da die Flächen in privater Hand sind und die Eigentümer\*innen wenig Interesse an P+R-Nutzern auf ihren Parkplätzen haben dürften, könnte der Bau der Stadtbahnstation als Anlass für eine städtebauliche Neuordnung der Gesamtfläche genommen werden, bei der der heute großflächige Einzelhandel mit ebenerdigen Parkplätzen durch eine multifunktionale Bebauung aus Einzelhandel, weiteren Nutzungen und möglicherweise auch einem Parkhaus für P+R ersetzt würde.

Abbildung 15: Mögliche P+R-Flächen an der Haltestelle Villacher Straße, Grundlagenkarte (rechte Seite) © GeoBasis-DE/LVermGeo SH (2021) /CC BY 4.0 – Quelle (rechte Seite): [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/\\_mobil/kiel\\_entwurf\\_infrastruktur\\_suedost.pdf](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_suedost.pdf)

**HSt. Villacher Straße  
(Wellseedamm)**

- bis zu 1.000 Stellplätze  
in 4-stöckigem  
Parkhaus
- Städtebauliches  
Gesamtkonzept für  
Preetzer Straße/  
Famila/Lidl  
inkl. P+R



## 5 Maßnahmen und Ausblick

Mit dem hier dokumentierten Ergebnis liegen ein Suchraaster und Vorschläge für konkrete Teilräume vor, in denen die Einrichtung von PopUp Mobilitätsstationen einen sinnvollen Beitrag zum Umstieg vom Pkw auf das (Leih-)Rad bzw. zur Verkürzung der individuellen Reisezeit im Berufsverkehr leisten könnte.

Sollte sich der Bedarf nach der Einrichtung entsprechender Angebote konkretisieren liegt somit eine Grundlage vor, die gemeinsam mit Überlegungen zu standortspezifischen Ausstattungselementen genutzt werden kann, um kurzfristig handlungsfähig zu sein.

Die Einrichtung von PopUp Mobilitätsstationen steht im Zusammenhang mit folgenden Maßnahmen des Ostuferverskehrskonzeptes:

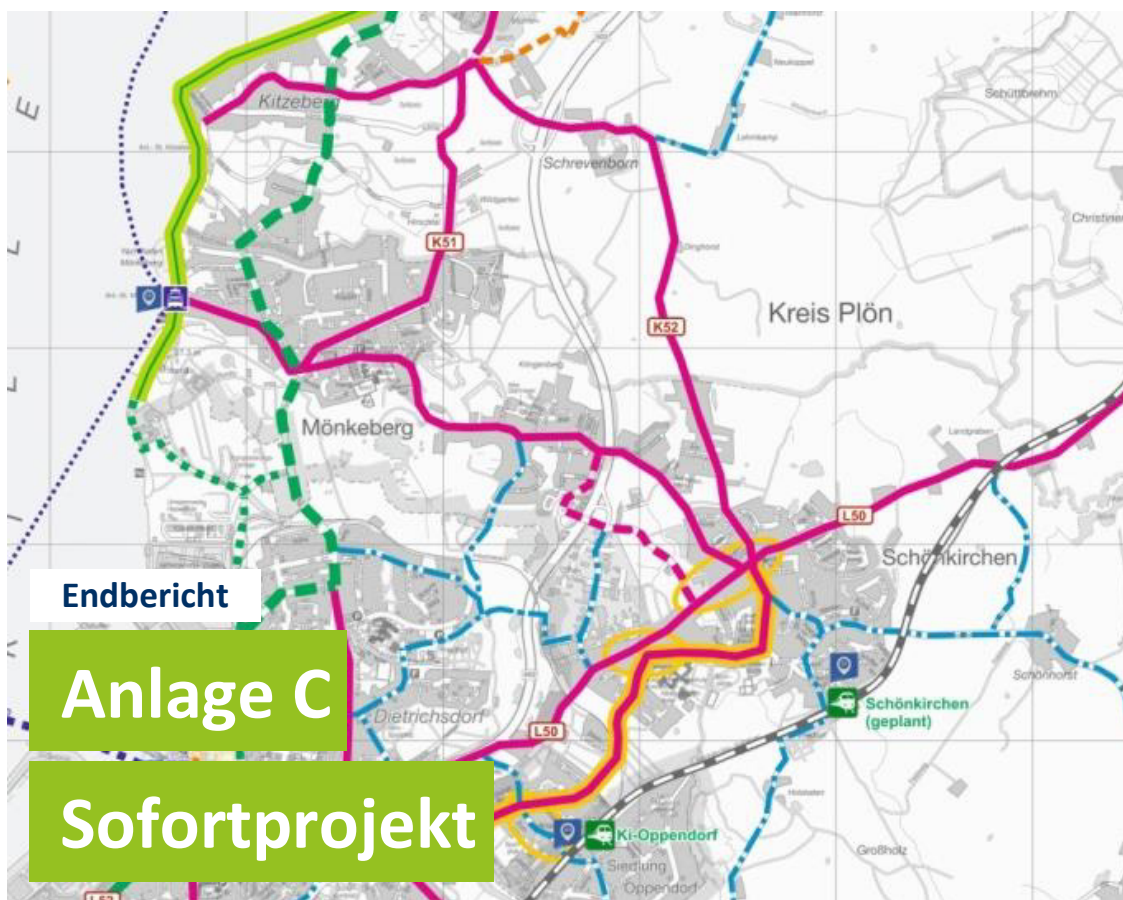
- D1 – Ausweitung der Sharing-Angebote (D1/b – Ausweitung Bikesharing)
- D2 – Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R Systems
- D4 – Einrichtung von kleinen Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten
- D5 – Einrichtung von Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen



**KielRegion**

## Sofortprojekt „Konsolidierung Radverkehrsplanungen“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

### Radverkehrszielnetz im Stadt-Umland-Raum und Radpremiumrouten / Velorouten



**urbanus GbR**

Dipl.-Ing. Stefan Luft

M.A. Peter Krausse

An der Untertrave 81-83

23552 Lübeck

Tel: (0451) 7062 666

Fax: (0451) 7062 667

[info@urbanus-luebeck.de](mailto:info@urbanus-luebeck.de)

# 1 Hintergrund und Vorgehensweise

Die Aufwertung des Radverkehrs gehört zu den zentralen Bausteinen der Verkehrswende und eines nachhaltigen Mobilitätssystems. Während die Landeshauptstadt Kiel seit vielen Jahren zu den führenden Fahrradstädten in Deutschland gehört, wurden der Stadt-Umland-Raum und die beiden angrenzenden Kreise bislang in der Radverkehrsförderung vergleichsweise weniger intensiv vorangebracht, in den letzten Jahren aber mit kreisweiten Radverkehrskonzepten stärker forciert. Aktivitäten zur Radverkehrsförderung beschränkten sich im Kieler Umland über lange Zeit weitgehend auf die Radrouten im Freizeit- und Tourismusverkehr und auf die überregionalen Radfernwege. Mit dem Masterplan Mobilität der KielRegion wurde erstmalig eine übergreifende Strategie für den Radverkehr entwickelt. Im Vordergrund stehen derzeit vor allem die Radpremiumrouten / Velorouten, die mit erhöhten Qualitätsstandards bedeutende Siedlungsschwerpunkte der KielRegion und Verkehrsziele wie die Kieler City und die Schwentinemündung u.a. mit der Fachhochschule Kiel und dem Geomar miteinander verbinden sollen.

Aufgrund der vorgebrachten Bedarfe seitens einiger beteiligter Kommunen im Stadt-Umland-Raum wurde das ursprünglich für das Sofortprojekt vorgesehene Thema der Radwegweisung in Abstimmung mit der KielRegion in eine Netz- und Radtrassenplanung für den Stadt-Umland-Raum transferiert. Zielsetzung war es, die bisherigen Konzepte und Planungen auf unterschiedlichen inhaltlichen und räumlichen Ebenen untereinander abzugleichen und in ein integriertes Gesamtkonzept für den Radverkehr zu überführen sowie die vorgesehenen Radpremiumrouten / Velorouten weiter zu konkretisieren und für eine Umsetzungsplanung vorzubereiten.

Das Sofortprojekt wurde in mehreren Präsenzterminen mit den betroffenen Gebietskörperschaften vorgestellt und abgestimmt. Neben Abstimmungen mit dem Amt Schrevenborn, der Stadt Schwentinental und den Gemeinden Heikendorf, Mönkeberg und Laboe, erfolgte eine Teilnahme am Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Schwentinental sowie eine Abstimmung mit dem Planerteam zur Weiterentwicklung des Ostseeküstenradweges im Bereich Laboe. Zusätzlich fanden mehrere Austausche mit der KielRegion statt. Außerdem wurden alle Strecken des übergeordneten Radverkehrsnetzes nochmals vom Gutachterteam befahren und mit Fotos dokumentiert. Weitere Streckendokumentationen konnten aus der umfangreichen Bestandsaufnahme im kreisweiten Radverkehrskonzept entnommen werden.

Da über einige Abschnitte des übergeordneten Radverkehrsnetzes auch wichtige Verbindungen des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs verlaufen, sind im weiteren Verfahren eine Abwägung der bevorzugten Radführung mit den Anforderungen der anderen Verkehrsarten und den örtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen sowie ggf. auch Priorisierungen zu treffen.

## 2 Ausgangslage

Während die Landeshauptstadt Kiel bereits auf eine lange Periode intensiver Radverkehrsförderungen zurückblicken kann, sind der Kreis Plön, das Amt Schrevenborn und einige Kommunen erst vor wenigen Jahren in eine systematische Radverkehrsplanung und in das Thema nachhaltige Mobilität eingestiegen. So sind im Zeitraum 2019 bis 2023 diverse kommunale Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte entstanden. Eine wichtige Planungs- und Orientierungsvorgabe für das Ostuferverkehrskonzept bildet neben den kommunalen Konzepten vor allem das 2023 beschlossene Radverkehrskonzept des Kreises Plön. Hierin wurden in Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur insbesondere Bedarfe und Prioritäten für Lückenschlüsse im Radwegenetz und für Sanierungen vorhandener Radwege festgelegt.

In Kiel ist der Radverkehr seit den 1990er Jahren fest in der Verkehrsplanung verankert und wurde über die Jahre in verschiedenen Planwerken stetig weiterentwickelt. Unter anderen bildet der Radverkehr auch einen Schwerpunkt im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt. Im besonderen Fokus steht dabei das Veloroutennetz, aus dem mit der Veloroute 10 als erste Premiumroute im Kieler Stadtgebiet umgesetzt wurde. Aktuelle Planungsgrundlage ist das Veloroutenkonzept 2035, in dem auch Schnittstellen bzw. Übergänge zwischen dem übergeordneten städtischen und regionalen Radverkehrsnetz definiert sind. Derzeit wird mit der Veloroute 1 entlang des Ostufers (Werftstraße) eine weitere Premiumroute umgesetzt, ein erster Abschnitt befindet sich bereits im Bau.

Auch die KielRegion hat nach Beschluss des Masterplans Mobilität die weitere Planung von Lückenschlüssen im regionalen Radverkehrsnetz angestoßen. In Bezug auf das Untersuchungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes wurden für die Verkehrskorridore Plön – Kiel und Laboe – Kiel Machbarkeitsstudien für hochwertige Radverbindungen, auch mit dem im Masterplan Mobilität definierten Qualitätsstandard von Radpremiumrouten / Velorouten, durchgeführt und auf einigen Abschnitten bereits in Vorentwurfsplanungen vertieft. Ausgehend von der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 hat die Landesregierung zudem die Aktualisierung des landesweiten Radverkehrsnetzes gestartet, ein Entwurf liegt vor.

Übersicht der einbezogenen Konzepte mit Bezug zum Radverkehr:

- Veloroutenkonzept 2035 LH Kiel
- Entwurfsplanung Radpremiumroute für den Teilabschnitt Werftstraße (Veloroute 1)
- Machbarkeitsstudien Radwege-Lückenschlüsse KielRegion 2020 - 2023
- Vertiefenden Planungen / Vorentwurfsplanungen der KielRegion für ausgewählte Strecken
- Radverkehrskonzept Kreis Plön
- Radverkehrskonzept Amt Schrevenborn
- Radverkehrskonzept Stadt Schwentinental
- Radverkehrskonzept Stadt Plön
- Mobilitätskonzept Stadt Preetz
- Landesradverkehrsnetz (LRVN), Entwurf 12/2023

Abbildung 1: Strategie regionales Radverkehrsnetz aus dem Masterplan Mobilität KielRegion 2019

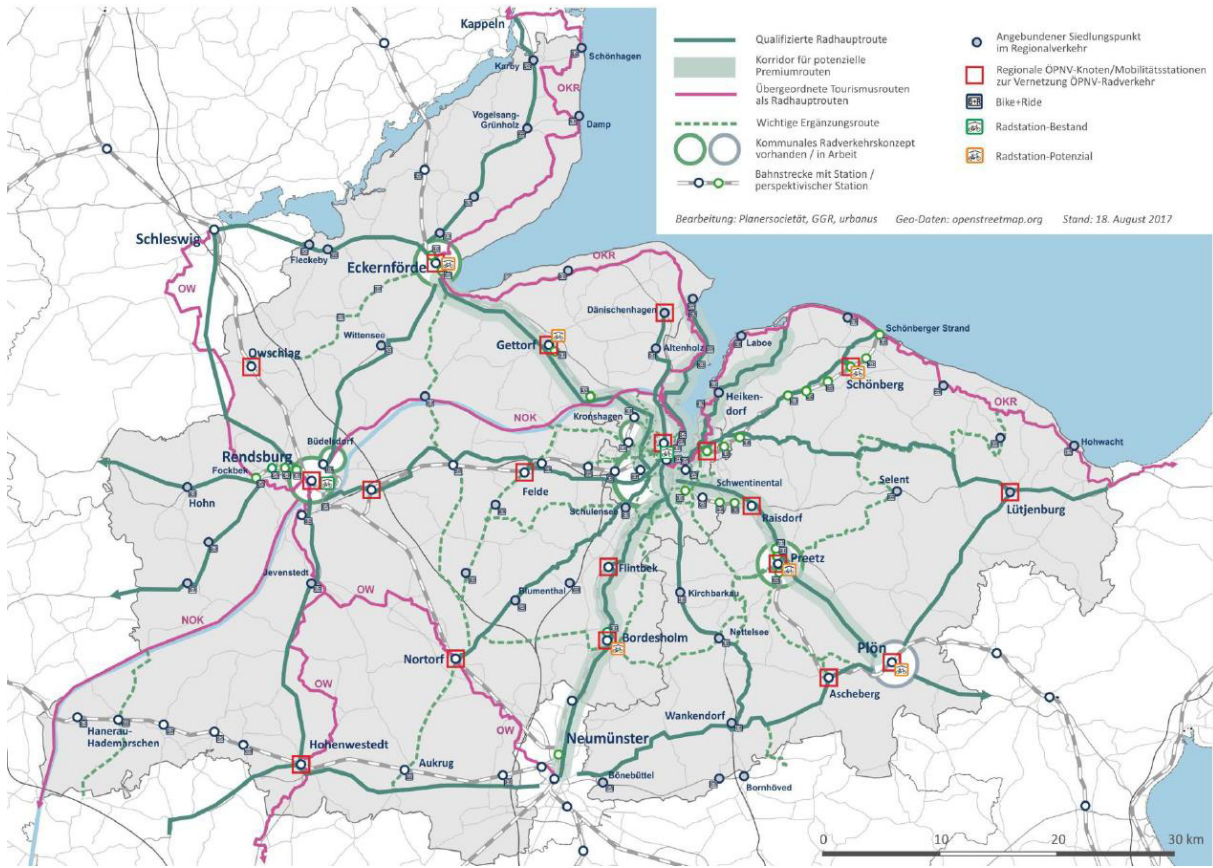
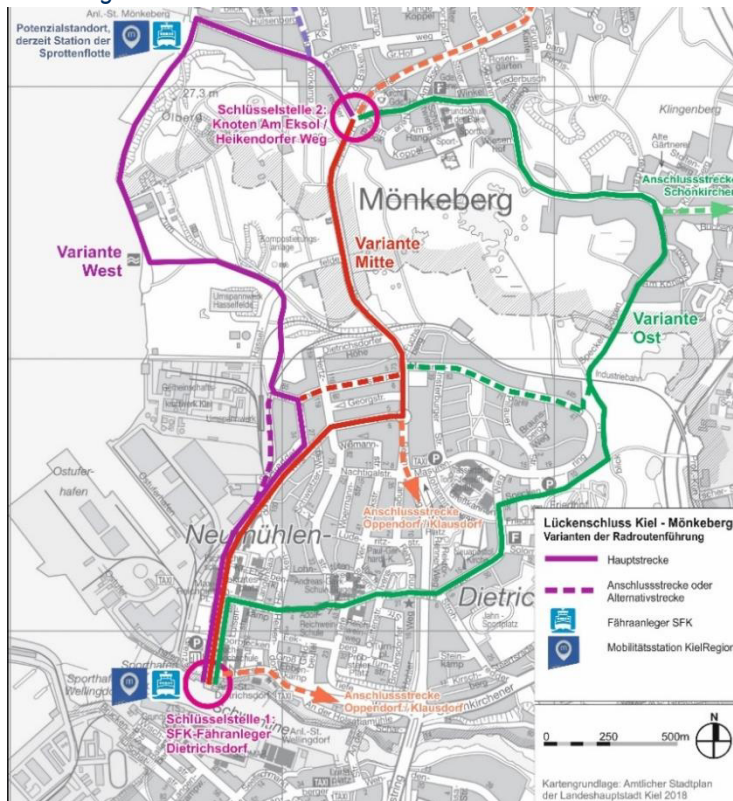


Abbildung 2: In einer Machbarkeitsstudie untersuchte Radrouten-Varianten im Raum Kiel / Mönkeberg



Quelle: urbanus/PGV Dargel-Hildebrandt

### 3 Radverkehrsnetz für den Stadt-Umland-Raum

**Wichtige einleitende Anmerkung:** Die Landeshauptstadt Kiel hat sich dazu entschieden, die höchste Qualitätsstufe im städtischen Radverkehrsnetz künftig unter der Bezeichnung „Veloroute“ zu führen. Im übrigen Gebiet der KielRegion werden die hochwertigen Radverkehrsrouten, aufbauend auf den Masterplan Mobilität, mit dem Begriff „Radpremiumroute“ bezeichnet. Die Velorouten und die Radpremiumrouten sind vom angestrebten Qualitätsstandard aufeinander abgestimmt, so dass sich bei grenzüberschreitenden Routen keine Qualitätsbrüche ergeben und die Führungskontinuität gewährleistet ist.

Die vorhandenen Radverkehrskonzepte des Kreises, der Landeshauptstadt Kiel und der Kommunen als auch des Landes sind bisher nur teilweise aufeinander abgestimmt und untereinander kompatibel. Das ist zum Teil darin begründet, dass die Konzepte in verschiedenen Zeitebenen entstanden sind und nun auf interkommunaler und regionaler Ebene vernetzt und abgeglichen werden müssen. Es wird dazu auch eine einheitliche Bezeichnung der Netzebenen und Strukturierung empfohlen.

In enger Vernetzung mit dem Handlungskonzept zum Radverkehr wurden die vorliegenden Radverkehrskonzepte und Radverkehrsplanungen ausgewertet und in eine integrierte Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum überführt. Oberste Netzebene bilden die Radpremiumrouten / Velorouten, die als Bezeichnung für eine besondere Radverkehrsqualität bereits in der KielRegion und den kommunalen Radverkehrskonzepten etabliert ist. Die beiden folgenden Netzebenen bilden die Haupttrouten mit teilweise regionaler Verbindungsfunktion und die lokalen Ergänzungsrouten. Das Kieler Veloroutennetz entspricht dabei den Netzebenen Radpremiumrouten / Velorouten (derzeit Veloroute 10 und in Umsetzung Veloroute 1) und Haupttrouten. Als touristische Radroute mit herausragender Bedeutung wurde außerdem der Ostseeküstenradweg bzw. Fördeuferweg mit aufgenommen, der in Abschnitten eine Alternativführung zur Radpremiumroute Kiel – Laboe darstellt, teilweise aber auch mit dieser überlagert bzw. parallel geführt wird (insbesondere in Laboe).

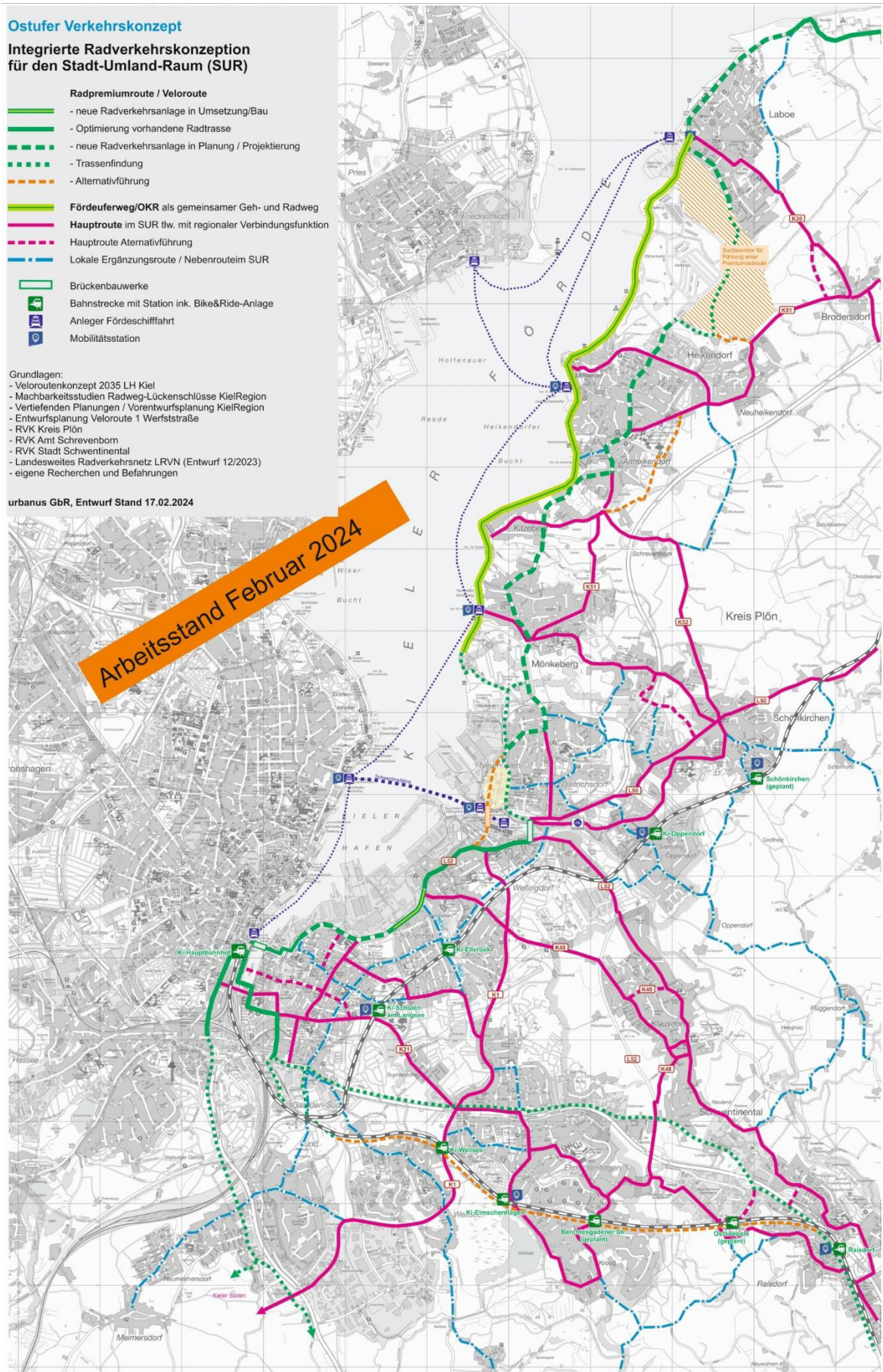
Die Haupttrouten verbinden vor allem die Siedlungs- und Radpotenzialschwerpunkte im Stadt-Umland-Raum Laboe, Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen und Schwentinental untereinander und mit wichtigen Zielbereichen in der Landeshauptstadt Kiel insbesondere Kiel City, Schwentinemündung / FH und Elmschenhagen. Sie decken zusammen mit den Ergänzungsrouten außerdem wichtige Schulwege und touristische Themenradrouten wie das Schrevenborner Rund ab.

Die Haupt- und Ergänzungsrouten gehen dann im weiteren Gebiet des Kreises Plön in das übergeordnete Radverkehrsnetz des Kreises über, kompatibel zum kreisweiten Radverkehrskonzept.

Das entwickelte Radverkehrsnetz für den Stadt-Umland-Raum ist eng vernetzt mit dem ÖPNV-System. Übergeordnete Schnittstellen bilden hierbei die Bahnstationen (teilweise auch als Mobilitätsstationen) und die Anleger der Fördeschiffahrt (vgl. dazu das zugehörige Sofortprojekt). Die Schwentinefähre ist im Übrigen fester Bestandteil des übergeordneten Radverkehrsnetzes.

Im Rahmen der Netzplanung und der Ortsaufnahme wurden auch bereits Handlungsschwerpunkte und Bereiche für eine notwendige vertiefende Betrachtung identifiziert. Die Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Bereich ist als Entwurf für einen integrierten, Grenzen-übergreifenden Planungsansatz zu verstehen, der im Rahmen der weiteren Planungen nach Bedarf noch angepasst bzw. nachjustiert werden kann.

Abbildung 3: Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum im OVK (Arbeitsstand 02/2024)



## 4 Konkretisierung der Planungen

**Wichtiger einleitender Hinweis:** Fahrradstraßen sind neben regelkonformen Radwegen die sicherste und attraktivste Führungsform für den Radverkehr. Daher kommen sie gerade für Radrouten mit übergeordnetem Qualitätsstandards wie Radschnellwege oder Radvorrangrouten verstärkt zum Einsatz, zudem Fahrradstraßen in der Umsetzung auch erheblich kostengünstiger sind als bauliche Radwege. Auch in der Landeshauptstadt Kiel sind Fahrradstraßen im Veloroutennetz als bevorzugte Führungsform für den Radverkehr etabliert. Die Planung von Fahrradstraßen erfordert im Vorwege eine fundierte Bewertung der Rahmenbedingungen und eine sorgfältige Abwägung bezüglich der Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger. Besondere Konfliktpotenziale bestehen mit dem ÖPNV und dem ruhenden Verkehr. Daher sind speziell in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die örtliche Situation zu prüfen, alternative Lösungsansätze zu bewerten und dann entsprechende Festlegungen und ggf. Priorisierungen vorzunehmen.

### 4.1 Übergeordnete Radroute Kiel–Heikendorf–Mönkeberg–Laboe

Die Planungen für eine Veloroute/Radpremiumroute von Kiel nach Laboe abseits des Fördeuferweges sind bereits vorangeschritten und mit zwei Machbarkeitsstudien hinterlegt (urbanus 2020, Wasser- und Verkehrskontor 2023). Dennoch gab es noch offene Fragen und alternative Routenführungen, die es abschließend zu bewerten gilt, um in die Genehmigungs- und Umsetzungsplanung einsteigen zu können.

Mit der Veloroute 1 im Verlauf der Werftstraße und anschließend der Schönberger Straße ist der erste Abschnitt der Premiumroute planerisch fixiert und befindet sich in einem Teilabschnitt bereits im Bau. Ein zentrales Bindeglied zwischen den Streckenabschnitten nördlich und südlich der Schwentine ist die niveaufreie Querung der Schwentine. Nach den Ergebnissen des 2023 durchgeführten Verkehrsversuches bleibt die alte Schwentinebrücke in der gemeinsamen Nutzung von Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr zunächst als Übergangslösung bestehen. Favorisiert wird aber weiterhin eine neue Schwentinebrücke für den Radverkehr ggf. kombiniert mit dem Fußverkehr (in getrennter Führung), die sich auch topografisch gut in die räumlichen Rahmenbedingungen einbinden lässt und die zentrale Anbindung der Fachhochschule ermöglicht. Da auch für die Stadtbahn nach Dietrichsdorf eine Schwentinequerung erforderlich ist, ist eine koordinierte Planung bzw. Ausgestaltung zu prüfen. Die Stadtbahn ist maßgeblich relevant für die Entwicklung der Verkehre, findet aber wegen der Inbetriebnahme frühestens ab 2033 und des Planungshorizontes des OVK (2035) hier jedoch keine explizierte, sondern eine parallel ergänzende Aufmerksamkeit. Es soll mit bereits vor Umsetzung der Stadtbahn möglichst viel aus dem OVK realisiert werden.

Ebenso bleiben im Abschnitt Fachhochschule bis zum Anschluss Langer Rehm die beiden Hauptvarianten über Heikendorfer Weg und alternativ über die Güterbahntrasse und weiter über Hermannstraße (mit Höhenversatz vom Geländeniveau FH) vorerst in der weiteren Diskussion und bedarf einer vertiefenden Planung und abschließenden Abwägung. Dabei sind auch die Überlegungen zur Verlängerung des Grenzweges einzubeziehen.

Da der Verlauf des Fördeuferweges bereits in den Machbarkeitsstudien als nicht geeignet für die Anforderungen einer Radpremiumroute (mit Fokus Alltagsverkehr) bewertet wurde, bleibt als favorisierter Routenverlauf der Straßenzug Langer Rehm – Heikendorfer Weg mit der Radführung als straßenbegleitender Zweirichtungsradweg bis zum Knoten Gänsekrugredder. Für den Knoten Heikendorfer Weg / Gänsekrugredder wurden bereits Varianten für die Knotenpunktgestaltung planerisch vertieft und in einem Workshop bei der RAD.SH bewertet. Favorisiert ist derzeit ein Kreisverkehr, generell ist aber auch der Machbarkeitsnachweis für einen Umbau des LSA-gesteuerten Knoten geführt.

Für die Verbindung Mönkeberg – Heikendorf konnte in den Abstimmungsrunden mit den beteiligten Kommunen und dem Amt Schrevenborn ein Konsens erzielt werden. Da für eine Route entlang der K51 nicht die Qualitätsstandards einer Premiumradroute erfüllbar sind, wurde eine Route über Kitzeberger Weg – Drosselhörn – Schlosskoppelweg – Hindenburgstraße als favorisierte Lösung festgelegt. Diese Verbindung kann überwiegend als Fahrradstraße gestaltet werden, eine vertiefende

Planung und Abstimmung bezüglich des Ausbaustandards ist noch für den Bereich Mühlenau / Entenbrücke erforderlich (Einbeziehung Naturschutzbehörde).

Für die Führung durch die Ortsmitte Heikendorf sind keine regelkonformen Radwege möglich und aufgrund der Straßenfunktion und Klassifizierung auch keine Fahrradstraße. Daher geht der Lösungsvorschlag in Richtung einer stark verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrt (Teichtor – Dorfstraße) mit Radführung auf der Fahrbahn. Mögliche Gestaltungsoptionen werden im Rahmen eines verkehrlich-städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Ortskern geprüft.

Die weitere Routenführung der Radpremiumroute erfolgt dann weiter von der Dorfstraße abzweigend über Laboer Weg wiederum als prädestinierte Fahrradstraße bis zum Bundeswehr-Munitionsdepot. Der bisher nicht bestehende Lückenschluss nach Laboe wird kurzfristig geprüft, auch im Hinblick auf eine mögliche Führung durch oder an der Grenze des Bundeswehr-Munitionsdepots entlang. Favorisiert wird bei Ausscheiden der Munitionsdepotlösung derzeit eine Führung über Haffkamper Weg und Brammerkrug.

Vereinbarter Anschluss an Laboe ist nach den erfolgten Abstimmungen derzeit der Kibitzredder. Über Kibitzredder und Mühlenstraße könnte die Radführung wieder über eine Fahrradstraße erfolgen mit Anschluss an die Hafenstraße. Für den Bereich Hafenstraße / Hafenplatz wird eine verkehrlich-freiraumplanerische Neugestaltung mit stärkerer Verkehrsberuhigung und Einrichtung einer Mobilitätsstation vorgeschlagen. Die Strandstraße ist dann für den weiteren Verlauf der Radpremiumroute als Fahrradstraße vorgesehen, wobei in diesem Abschnitt auch der Ostseeküstenradweg verläuft. Hier könnten als Alltagsverkehr und Tourismusverkehre von einer hochwertigen Radführung profitieren.

Vom Ende der Strandstraße (Abzweig Professor-Munzer-Ring) wird ein Radweg zur K30 ausgebaut. Diese Maßnahme ist in das Projekt zur Aufwertung des Ostseeküstenradweges integriert. Die Weiterführung an der K30 nach Stein erfolgt dann aufgrund des abgestuften Nachfragepotentials mit einem reduzierten Ausbaustandard.

Abbildung 4: Planungsvorschlag für den Anschluss an die K30 in Laboe (Arbeitsstand 11/2023)



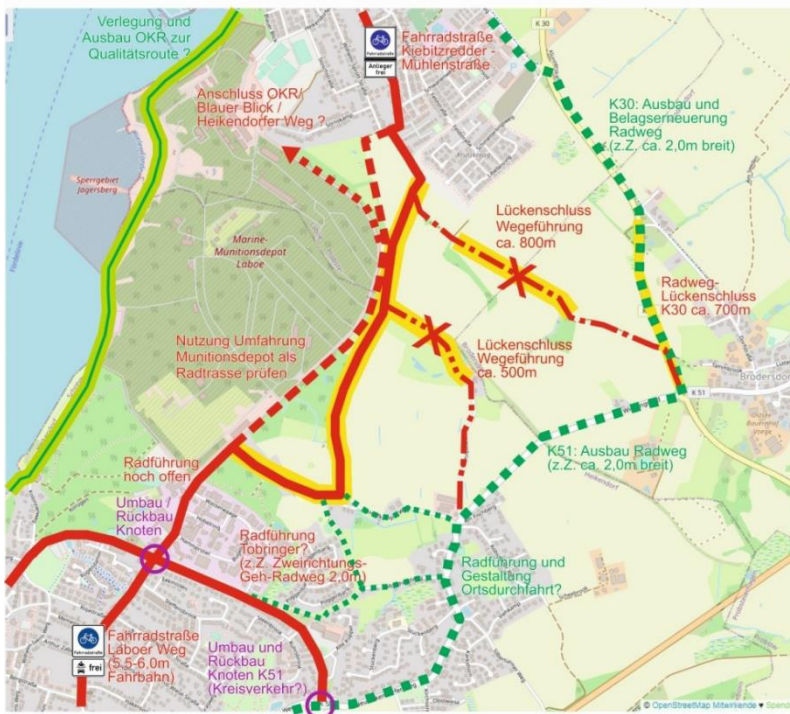
Abbildung 5: Planungsstand für den Abschnitt Mönkeberg – Laboe (12/2023)



Abschnitt Mönkeberg - Heikendorf



Abschnitt Laboe - Stein



Abschnitt Heikendorf - Laboe

## 4.2 Weitere Verbindungen im Stadt-Umland-Raum

Der Stadt-Umland-Raum im Bereich Schönkirchen und Schwentimental wurde bisher in der Radverkehrsplanung nicht systematisch bearbeitet, obwohl hier ein signifikantes Nachfragepotenzial für den Radverkehr besteht. Mit den Radverkehrskonzepten des Kreises Plön, des Amtes Schrevenborn und der Stadt Schwentimental sind hier in den letzten Jahren planerische Grundlagen für eine Aufwertung der Radverkehrsqualität entstanden. Diese wurde im Rahmen des Sofortprojektes abgeglichen sowie weiter konkretisiert und mit Prioritätensvorschlägen hinterlegt.

Für die Schönkirchen stehen die Planungen für eine bessere Anbindung nach Kiel City und zur Schwentinemündung mit der Fachhochschule im Vordergrund. Die Schönkirchener Straße (L50) ist zwar im Netzzusammenhang als Hauptroute zu betrachten, kann aber nicht in einer hohen Qualität für den Radverkehr ausgebaut werden. Daher wird als hochwertige Radverbindung die Führung über Kätnersredder mit Anschluss an die bestehende Fahrradstraße Scharweg klar favorisiert. Über den Scharweg würde dann der Anschluss an die Radpremiumroute Richtung Kiel City und Richtung Laboe erfolgen. Als schlüssige Fortsetzung der Fahrradstraße Scharweg wird auch für den Kätnersredder die Prüfung einer Fahrradstraße empfohlen. Die parallele Führung des ÖPNV-Busverkehrs wird nicht als genereller Ausschluss für eine Fahrradstraße eingeschätzt, bedarf aber einer fundierten Abwägung im Rahmen der Prüfung. Alternativ wären auch andere Maßnahmen für eine attraktivere Radführung denkbar, insbesondere müsste das Straßenrandparken neu geordnet werden. Im Anschluss an den Kätnersredder wird auch für die Straße Augustental eine stärkere Verkehrsberuhigung insbesondere im Vorbereich der Schule sowie eine fahrradfreundliche Umgestaltung des Knoten L50 / Augustental vorgeschlagen.

Für die Stadt Schwentimental stehen für den Radverkehr ebenfalls die Verbindungen nach Kiel City und zur Schwentinemündung sowie zusätzlich nach Elmschenhagen im Vordergrund der Planungen. Für Verbindung zur Schwentinemündung mit Anschluss an die Radpremiumroute ist die Führung über Wehdenweg / L52 prädestiniert. Dazu müsste auf Kieler Seite der Wehdenweg für den Radverkehr aufgewertet werden (derzeit Fahrbahnführung mit teilweise Schutzstreifen) und eine sichere Radverkehrsführung südlich des Bahnüberganges bis zum Knoten Dorfstraße in Schwentimental hergestellt werden. Hier ist sowohl die Anlage eines Radfahrstreifens als auch ein eigenständiger Radweg denkbar. Dazu ist aber eine gesicherte Überquerung der L52 und ein Anschluss an die Dorfstraße herzustellen. Für die Dorfstraße wird die Widmung als Fahrradstraße diskutiert, die Priorität ist aber hier abgestuft.

Eine weitere wichtige Radverbindung verläuft über die K48 / Klingenbergstraße und die K23 zum Ost-ring und weiter zur Werfstraße. Hier geht es vor allem um eine transparente und möglichst kontinuierliche Führungsform für den Radverkehr mit entsprechend flankierenden Maßnahmen. Eine dahingehende Planung gemeinsam mit der Landeshauptstadt Kiel ist auch im Radverkehrskonzept des Kreises Plön verankert. Eine wichtige Einzelmaßnahme ist dabei eine Umgestaltung des Knotens K48 / L52 und eine Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im weiteren Verlauf der Klingenbergstraße.

In der Ortslage Klausdorf wird die Radführung wegen der fehlenden Flächenreserven für regelkonforme Radverkehrsanlagen (Radwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Radfahrstreifen) vorwiegend auf der Fahrbahn stattfinden. Wegen der für den Radverkehr ungünstigen Rahmenbedingungen in der Ortsdurchfahrt Dorfstraße / K48 (relativ hohe Kfz-Belegung, klassifizierte Straße, Busverkehr etc.) wird die Ertüchtigung einer alternativen Radhaupteinrichtung durch Klausdorf vorgeschlagen. Am besten geeignet für eine solche ausreichend attraktive Routenführung ist vor allem der Straßenzug Südring – Ruschsehn. Hier sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden, die verkehrlich grundsätzlich geeignet ist. Über den südlichen Abschnitt der Dorfstraße erfolgt dann über den vorhandenen, ggf. ausbauenden und zu sanierenden, Zweirichtungs-Geh- und Radweg der Anschluss an die L52 mit Weiterführung zur Preetzer Chaussee.

Der Umbau der Preetzer Chaussee als Radhaupteinrichtung ggf. auch im Standard einer Radvorrangroute wird als Schlüsselprojekt zur Radverkehrsförderung in der Stadt Schwentimental gesehen. Auf kurzen

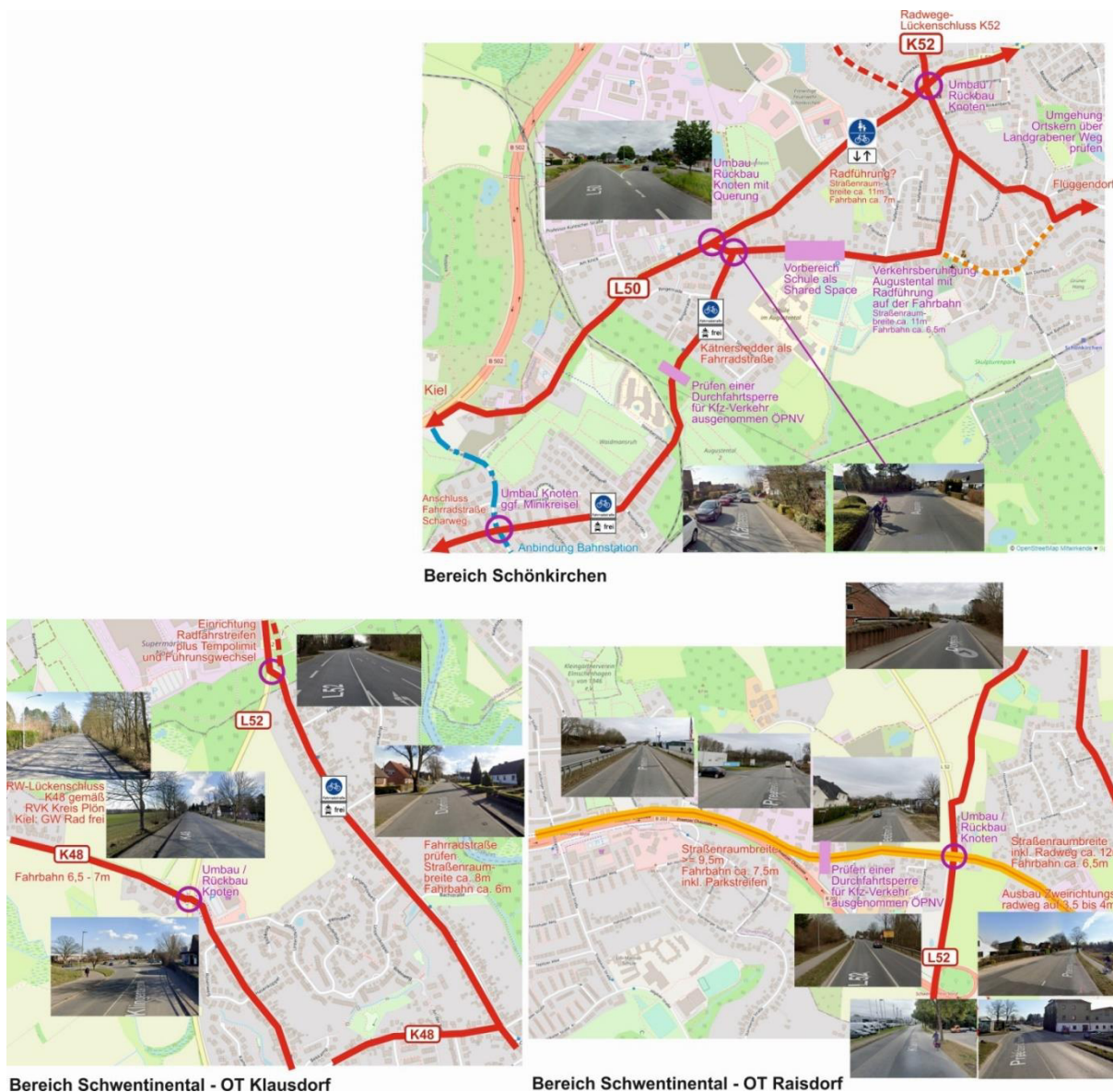
Abschnitten ist zwar schon eine annehmbare Radverkehrsqualität vorhanden, es bedarf aber eines durchgehenden Ausbaus eines Zweirichtungsweges zwischen Elmschenhagen und dem östlichen Anschluss an die B76 (Klausdorfer Straße). Die entsprechende Entwurfsplanung sollte mit hoher Priorität vorangebracht werden. In diesem Zusammenhang werden folgende Prüfungen empfohlen:

- Einrichtung einer Durchfahrtssperre in Höhe Friedrich-Wienroth-Weg
- Neuordnung des Straßenrandparkens,
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00m bis 6,50m.

Als weitere Hauptroute zwischen den Ortsteilen Klausdorf und Raisdorf sollte die Verbindung Ritzebecker Weg – Oppendorfer Weg für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden. Diese Strecken ist aufgrund der geringen Kfz-Belegung und des bereits bestehenden Kfz-Durchfahrtsverbotes östlich des Wasserwerksweges besonderes für eine attraktive Radführung geeignet. In Raisdorf erfolgt die favorisierte Weiterführung über Ahornalle und Hermann-Löns-Straße zum Ortsteilzentrum mit Anschluss an die Fuß- und Radwegbrücke über die B76.

Für den Ausbau einer Radpremiumroute sollten vorerst die Alternativführungen zur Preetzer Chaussee direkt über die B76 und vor allem entlang der südlich verlaufenden Bahntrasse im räumlichen Prüfraster bleiben. Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Teilausbau der Bahnstrecke wäre hier eine Baustraße erforderlich, die anschließend zu einer Radroute umgebaut werden könnte, die vor allem für das südliche Raisdorfer Siedlungsgebiet, das Gewerbegebiet mit Ostseepark und das südliche Elmschenhagen einen hohen Nutzen hätte. Gemeinsam mit der NAH.SH sind entsprechende Planungen und die mögliche Zeitschiene für eine Umsetzung zu prüfen.

Abbildung 6: Planungsstand für den Stadt-Umland-Raum im Bereich Schönkirchen / Schwentental



## 5 Einbindung in das Ostuferverkehrskonzept und Ausblick

Das Sofortprojekt wurde in enger Verzahnung mit dem Handlungskonzept des Ostuferverkehrskonzeptes bearbeitet und kontinuierlich abgeglichen. Als ein wichtiges Ergebnis dieses Abgleiches wurden, neben den bereits gesetzten Radpremiumrouten / Velorouten, der Ausbau des Radverkehrs im Stadt-Umland-Raum und die Einrichtung von Fahrradstraßen als Handlungsschwerpunkte und Maßnahmensteckbriefe in das OVK aufgenommen.

Das Sofortprojekt hat dazu beigetragen, bisherigen Vorstellungen der beteiligten Gebietskörperschaften und bestehende Planungsstände nochmals abzugleichen und zu aktualisieren. Darüber hinaus wurde durch die erfolgten Abstimmungsrunden noch einmal die Bedeutung einer interkommunalen Zusammenarbeit verfestigt und Erwartungen bezüglich einer zügigen Umsetzung erster Maßnahmen untermauert. Daher sollten kurzfristig folgende weitere Schritte angegangen werden:

- Vertiefung der Planungen (Entwurfsplanung) für die bereits final abgestimmten Streckenabschnitte der beiden Radpremiumrouten insbesondere Preetzer Chaussee und Verbindung Mönkeberg – Heikendorf.
- Abschließende Routenauswahl für die Verbindung Heikendorf – Laboe mit weiteren Abstimmungen u.a. auch mit dem Munitionsdepot.
- Konkretisierung der Planungen und Auswahl einer Vorzugstrasse für den Streckenabschnitt Schwentinemündung (einschließlich neuer Schwentinequerung) – Fachhochschule – Langer Rehm.
- Weitere Konkretisierung der potenziellen Fahrradstraßen in Bezug auf eine Umsetzungsplanung, Kostenberechnung, Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, Beantragung bei der Verkehrsbehörde und Prüfung von Fördermöglichkeiten,
- Aufbau eines übergeordneten Projektmanagements und Zuordnung von Aufgaben / Zuständigkeiten für eine integrierte Maßnahmenumsetzung und –abstimmung (beispielsweise durch die KielRegion GmbH) und Entwicklung eines gemeinsamen Finanzierungsmodells für die Radpremiumrouten / Velorouten.
- Durchführung interkommunaler Planungen für die Verbindungen K48/K23 und L52/Wehdenweg.

## Sofortprojekt „LKW-Routing // SEVAS“ im Rahmen des Ostuferverskehrskonzeptes

### Grundlagen für eine Digitalisierung der Lkw-Führung



#### Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Dipl.-Ing. Sebastian Schröder-Dickreuter  
M. Sc. Christina von Bergner  
Am Wall 142  
28195 Bremen

Tel.: 0421/649153-45  
Fax.: 0421/56647419  
schroeder-dickreuter@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

# 1 Hintergrund und Zielsetzung

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der effizienten Steuerung des Wirtschafts- bzw. Schwerlastverkehrs auf den bestehenden Verkehrsachsen mithilfe digitaler Werkzeuge. Das kurzfristige Ziel des Sofortprojektes „LKW-Routing // SEVAS“ ist es, in Zusammenarbeit mit dem Projekt SEVAS<sup>1</sup>, eine Pilotphase in der Landeshauptstadt Kiel mittels einer beschränkten Demoversion durchzuführen. Das Projekt SEVAS greift den Ansatz einer effizienten und stadtverträglichen Lkw-Navigation auf. Ziel ist es, durch die Digitalisierung Lkw-relevanter Daten (z.B. nicht durchfahrbare Tunnel aufgrund zu geringer Durchfahrtshöhe, zu enge Straßenverläufe/Kurvenradien) eine optimale Routenwahl in die Lkw-Navigationsgeräte zu überführen.

Langfristig wird das Ziel angestrebt, SEVAS auf landesweiter Ebene in Schleswig-Holstein zu implementieren, um eine großräumig effiziente Steuerung des Lkw-Verkehrs in Schleswig-Holstein zu erreichen. Die Durchführung des Piloten im Rahmen des Sofortprojektes des Ostuferverkehrs konzeptes dient u.a. als Erprobung und Vorbereitung für eine landesweite Implementation von SEVAS und soll in Hinblick auf die Machbarkeit einer landesweiten Umsetzung evaluiert werden. Hierdurch können potenzielle Hürden - z.B. technischer oder organisatorischer Natur – frühzeitig im Erprobungsprozess identifiziert und entsprechende Lösungsalternativen formuliert werden.

In Vorbereitung der Pilotphase haben mehrere Abstimmungstermine zwischen den Projektbeteiligten des SEVAS-Projektes, Vertreter:innen der Landeshauptstadt Kiel sowie der KielRegion stattgefunden:

- 11/2022: Vorbesprechung mit SEVAS-Verantwortlichen, Landeshauptstadt Kiel, KielRegion und Planersocietät
- 02/2023: Sitzung AG SEVAS (Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, WFA Kreis Plön, KielRegion, Landeshauptstadt Kiel, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, IHK zu Kiel, SEVAS-Verantwortliche, Planersocietät)
- 08/2023: Interne Schulung zum Programm mit KielRegion und Planersocietät
- 10/2023: Auftakt Pilotphase mit Landeshauptstadt Kiel, KielRegion und Planersocietät
- 02/2024: Zwischenfazit Landeshauptstadt Kiel und Planersocietät

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand der Pilotphase und benennt die Herausforderungen und Vorteile im Umgang mit der Software. Zudem werden Empfehlungen für das weitere Vorgehen sowie ein mittel- bis langfristiger Ausblick formuliert.

---

<sup>1</sup> Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr

## 2 Ausgangslage und Motivation

Deutschland ist Transitland Nr. 1 für Waren und Güter und zählt zu den wichtigsten und größten Logistikstandorten Europas. Als Knotenpunkt transeuropäischer Verkehrs-bewegungen liegen die prognostizierten Steigerungszahlen im Transportaufkommen des Warenverkehrs zwischen 2005 bis 2025 im hohen zweistelligen Bereich. Auch in Schleswig-Holstein und der KielRegion nimmt der Schwerverkehr auf verschiedenen Hauptverkehrs-achsen stetig zu und stellt somit höchste Ansprüche an die bauliche Infrastruktur und das Verkehrsmanagement. Der Schwerlastverkehr ist die maßgebliche Bemessungsgröße für die Dimensionierung und Lebensdauer von Verkehrswegen einschließlich ihrer Ingenieurbauwerke. Die Auswirkungen der zunehmenden Schwerlastverkehre auf das Anlagevermögen der Straßenbaulastträger wird durch den enormen Sanierungsbedarf der deutschen Fernstraßenbrücken in den kommenden Jahren verdeutlicht.

Im Rahmen des Masterplan Mobilität der KielRegion wurde die Maßnahme C.2.6 „Umsetzung eines Lkw-Führungsnetzes in Kiel und Umland“ formuliert (siehe Abbildung 1) und über den Green City Plan für die Landeshauptstadt Kiel zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität weiter konkretisiert (siehe Abbildung 3). Mit dem Lkw-Verteilungsnetz für die Stadt Kiel liegt mit Januar 2023 ein analoges Lkw-Führungsnetz vor (siehe Abbildung 3). Ziel der Maßnahme ist eine sichere und verträgliche Abwicklung der Lkw-Verkehre bei gleichzeitiger Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit aller Gewerbestandorte in der KielRegion. Das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel hat daraufhin ein Lkw-Führungsnetz, bestehend aus einem Lkw-Bündelungs- und -Verteilungsnetz sowie einer Innenstadterschließung, erstellt. Bisher umfasst dieses einerseits jedoch nur das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel. Andererseits ist das Netz noch nicht in die Wertschöpfungskette sowie in Informationssysteme des Schwerlastverkehrs in der Region eingebunden.

Aus städtebaulicher sowie verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischer Sicht ist es dringend geboten, die Routenwahl der Schwerlastverkehre durch die Bereitstellung aktueller Daten umfassend zu unterstützen. Dies ist nicht nur in Hinblick auf eine verträgliche Abwicklung der Lkw-Verkehre, sondern auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und Lärmemissionen relevant. Aktuelle Lkw-Navigationsgeräte sind für die Routenwahl aufgrund fehlender spezifisch kommunaler Vorgaben nur eingeschränkt verwendbar. Daher ergeben sich verschiedene Motivationen zur Umsetzung des Sofortprojekts mit Hilfe von SEVAS:

**Motivation 1** (Physisch festgefahrene und falsch fahrende Lkw aufgrund ungenauer Informationen): Es kommt immer wieder zu Unfällen von Lkw, bspw. aufgrund von Kollisionen mit zu niedrigen Brücken oder durch die Nutzung von Strecken mit zu engen Kurvenradien (z.B. in Lübeck im Juli 2022 durch die Kollision eines Sattelzugs mit dem Lübecker Burgtor<sup>2</sup>). Zudem beeinträchtigen Wendemanöver von Falschabbiegern die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss enorm.

<sup>2</sup> <https://www.in-online.de/lokales/luebeck/kein-vor-und-zurueck-40-tonner-steckte-im-luebecker-burgtor-fest-THSTAOT7BNOJPKDHF7TRKN4Q.html>

**Motivation 2** (Zustand der Brückeninfrastruktur): Die meisten Brücken in Schleswig-Holstein sind in keinem guten Zustand. Etwa die Hälfte aller Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen fällt in die Kategorie befriedigend, 30% gelten als ausreichend (nach LBV.SH, 2019). Brückenschäden, die durch die steigende hohe Belastung aufgrund zunehmender Lkw-Verkehre verursacht werden, sind Gegenstand diverser Studien. Die Folgen sind aus städtebaulicher sowie aus verkehrs-, wirtschafts-, und umweltpolitischer Sicht verheerend. Aktuelle Praxis-Beispiele finden sich auch in Schleswig-Holstein an den Hauptverkehrsachsen (bspw. der Holtener- und Radarhochbrücke<sup>3</sup>). SEVAS kann im Sinne von Verkehrsmanagement dazu genutzt werden, die Belastung einzelner Strecken und Bauwerke gezielt zu reduzieren und stärkt dadurch etwa langfristige Sanierungspläne und Erhaltungsmanagement.

**Motivation 3** (Beeinträchtigung durch Schwerlastverkehr): Die Lkw-Fahrer:innen nutzen nicht selten die kürzeste schnellste Route, auch wenn sich diese nicht mit den lokalen umwelt- und sozialpolitischen Zielen sowie Ansprüchen an die Lebensqualität vor Ort verträgt. Durch SEVAS kann die Beeinträchtigung durch den Schwerlastverkehr reduziert werden, indem die Lkw-Fahrer:innen die für den Schwerlastverkehr vorgesehenen Vorrangrouten nutzen.

**Motivation 4** (Entwicklung im Straßengüterverkehr): Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr steigt weiterhin an. Die Prognose aus dem Jahr 2010 für das Jahr 2030 von 3,64 Milliarden Tonnen wurde bereits überschritten, da 2021 die Höhe des Transportaufkommens im Straßenverkehr in Deutschland bei knapp 3,69 Milliarden Tonnen lag. Gleichzeitig belastet der Schwerverkehr den Zustand der Straßeninfrastruktur enorm.

---

<sup>3</sup> <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Holtener-Hochbruecke-in-Kiel-Fahrzeuge-bis-zwoelf-Tonnen-erlaubt,hochbruecke514.html>

Abbildung 1: Steckbrief Maßnahmen C.2.6 Masterplan Mobilität

C.2.6
Umsetzung eines Lkw-Führungsnetzes in Kiel und Umland  
ANFAHREN UND HANDELN | Themenfeld: Wirtschaftsverkehr

**Priorisierung**

**Zeiträumen**

**Zusammenfassung**  
Um Lkw-Verkehre sicher und verträglich abzuwickeln, gleichzeitig die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte leistungsfähig zu gewährleisten wird ein Lkw-Führungsnetz in Kiel und Umland etabliert.

**Bausteine**

- Modellbasierte Ermittlung von Quell- und Zielverkehren im Wirtschaftsverkehr und Ermittlung geeigneter Straßenräume für ein Führungsnetz
- Abstimmung des Routenkonzepts mit Gewerbetreibenden und Distributoren
- Beschilderung und Kommunikation über Karten- und Navigationsdienste
- Ertüchtigung der Korridore für die besonderen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit
- Ggf. punktuelle Verkehrsbeschränkungen auf parallelen Achsen unter Sicherung der Erreichbarkeit
- Ggf. dynamische Steuerung der Lkw-Verkehre im Rahmen eines reg. Verkehrsmanagementsystems

**Beschreibung**

Ein starker Wirtschaftsraum ist stets auch durch starke Wirtschaftsverkehre mit Fahrzeugen verschiedener Größenklassen geprägt. Durch die Wertschöpfungsprozesse werden Arbeitsplätze und Standortfaktoren gesichert, aber auch Verkehre induziert, die im Sinne einer effizienten Verkehrsabwicklung ihre Ziele schnell erreichen können sollten. Demgegenüber stehen die Anforderungen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Schadstoffreduktion. Insbesondere der Schwerverkehr stellt im Zusammenspiel mit Rad- und Fußverkehr ein Problem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und im Kontext eng bebauter Straßen und Räume eine Lärm- und Emissionsquelle dar. Ziel eines Lkw-Führungsnetzes muss es sein, die Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr zu sichern, aber die Gefahrenquellen und Belastungen durch eine intelligente Führung zu minimieren. Durch eine Bündelung von Lkw-Verkehren auf geeigneten Korridoren, können sensiblere Bereiche entlastet werden. Die Routen des Lkw-Führungsnetzes werden verkehrssicherheitstechnisch ertüchtigt und gewährleisten eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung. Das Konzept ist mit den Unternehmen und Gewerbetreibenden abzustimmen. Das Führungsnetz sollte durch Beschilderung und ggf. Verkehrsbeschränkungen auf der einen und durch Zusammenarbeit mit Navigations- und Kartendiensten auf der anderen Seite verständlich und klar kommuniziert werden.

**Beispiele** Lkw-Führungsnetz Bremen [106] | Lkw-Stadtplan Dresden [107]

**Kosten**

Pro Jahr

**Fördermöglichkeiten**

**Akteure** [LH Kiel](#), Wirtschaftsförderungen, IHK zu Kiel, Unternehmen und Betriebe

Starker Mobilitätsverbund

Klima- und umweltfreundliche Mobilität

Nahmobilität und neue Mobilitätskultur

Hohe Lebensqualität

Attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion

Integrierte und kooperative Planung

**Wirkungen und Effekte**

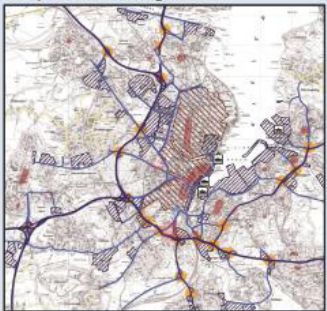
- Lärmreduzierung und Luftreinhaltung
- Verkehrssicherheit
- Effizienz durch optimierte Auslastung
- Partizipation: Sensibilisierung der Akteure

**CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial**

**Schnittstellen und Bezugspunkte**  
C.2.2 Regionales Verkehrsmanagementsystem

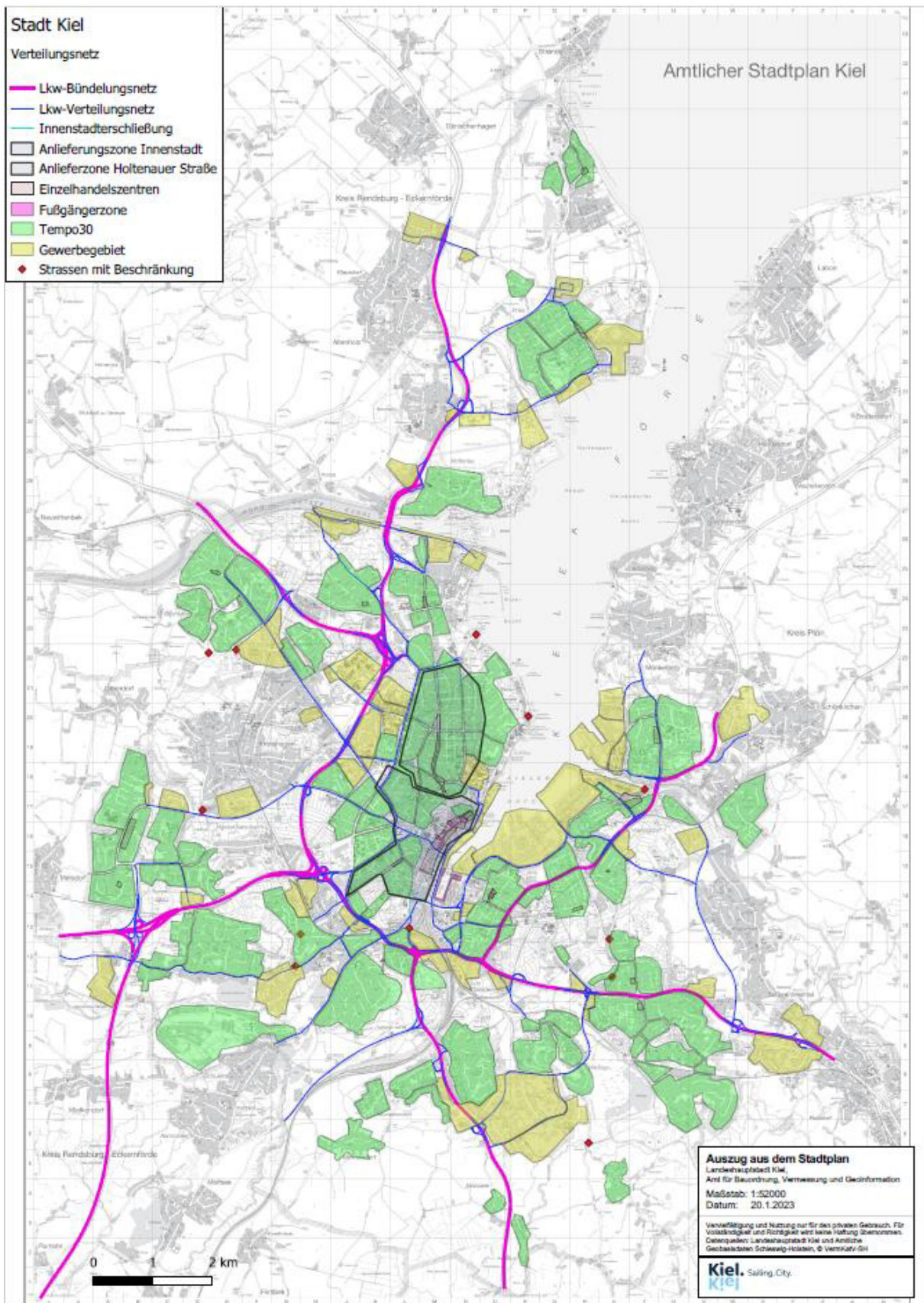
Planersocietät | GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP | urbanus

Abbildung 2: Steckbrief Maßnahmen C.2.6 Masterplan Mobilität

Themenfeld	Projekt-Kennung:	<b>La-7</b>
	Bearbeitungsstand:	30.07.2018
Anlagen	<b>Digitalisierung des Verkehrsnetzes</b>	<b>Konzept für ein LWK-Führungsnetz Kiel</b>  <small>Quelle: Planungsguppe Kiol</small>
	Öffentlicher Personennahverkehr, Vernetzung und Mobilitätsmanagement Bekämpfung des Verkehrs Radverkehr Urbane Logistik	
	<b>Schnittstellen:</b>	
	La Verkehrsmanagement La-1 Mobilitätsdatenbank La-2 Verkehrsmodell	
Projektbeschreibung	<b>Titel des Projekts</b>	<b>Digitalisierung des LWK-Führungsnetzes</b>
	<b>Kurzbeschreibung</b>	Zur Erreichung einer effizienten und stadverträglichen LWK-Navigation werden die geeigneten Routen sowie die Restriktionen als georeferenzierte Informationen Navigationszentralen und anderen Kartendienstleistern zur Verfügung gestellt. Kurze Fahr- bzw. Beförderungszeiten und geringe Stand- bzw. Verlustzeiten sind für das Transportgewerbe und auch andere Wirtschaftszweige wie das Handwerk eine wichtige Anforderung an das Verkehrssystem und eine wichtige Grundlage wirtschaftlicher Effizienz. Umwege, Umfahrungen und Staus sind diesbezüglich generell kontraproduktiv, insbesondere wenn diese nicht rechtzeitig in die Fahrtrichtung einfließen können. Auf der anderen Seite wird die Befahrbarkeit des Straßennetzes insbesondere für den Schwerverkehr zugunsten einer verträglichen Abwicklung (z. B. Lärmreduzierung) zunehmend eingeschränkt. Für die Wohnbevölkerung stellen vor allem LWK-Verkehre eine Belastung dar, die die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt. Daher besteht aus ethischer und sozialer Sicht der Herdungsbedarf, LWK-Verkehre auf anbaufähige oder weniger sensible Straßen zu konzentrieren oder zu verlagern. Da Schwerverkehre maßgeblich zum Verschleiß der Straßeninfrastruktur beitragen, liegt die Bündelung der Verkehre auch im Interesse des Bausträgers. Gleichzeitig kann dem Transportgewerbe in einem Vorwärtz ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet werden. Aktuelle LWK-Navigationsdienste sind für die Routenwahl aufgrund fehlender, spezifisch kommunaler Vorgaben nur eingeschränkt verwendbar. Daher ist die Vorgabe eines kommunalen LWK-Vorwärtznetzes auch eine wichtige Schnittstelle zu den Navigationstechnik-Anbietern. Ein Führungskonzept für LWK und ggf. auch weitere Wirtschaftsverkehre bringt Vorteile für die Logistikdienstleister bzw. das Transportgewerbe und unterstützt gleichzeitig eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die Landeshauptstadt Kiel verfügt bereits über die Konzeption eines LWK-Führungsnetzes, das allerdings aufgrund fehlender Einflussmöglichkeiten bislang nicht durch amtliche Beschilderungen umgesetzt werden konnte. Durch eine georeferenzierte Digitalisierung des LWK-Führungsnetzes können die Daten Navigationszentralen und anderen Kartendienstleistern zur Verfügung gestellt werden und damit den Transportunternehmen bereitgestellt werden. Das Modellprojekt "mobil-im-Regional" zur effizienten und stadverträglichen LWK-Navigation in der Metropolregion Rheinland und NRW kann auf die Landeshauptstadt Kiel ausgeweitet und perspektivisch auch in die gesamte KielRegion übertragen werden. Über das Modellprojekt wurde auch ein System zur App-basierten Erfassung der Verkehrszeichen entwickelt, das durch die Landeshauptstadt Kiel und die KielRegion für die Digitalisierung genutzt werden kann.
	<b>Konzeptionelle Grundlagen:</b>	VEP Kiel 2005 <input checked="" type="checkbox"/> Masterplan Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> 100% Klimaschutz <input type="checkbox"/> Lärmaktionsplanung <input type="checkbox"/> Sonstige:
	<b>Zielesetzung</b>	Gesundheitsschutz durch eine verträgliche Verkehrsabwicklung, Erreichen der Klimaschutzziele, Reduktion lokaler Schadstoffemissionen und Lärm, Leistungsfähiges Vorwärtznetz, Effizienz in der Straßenerhaltung
Erfolge oder geplante Umsetzungsschritte	<b>1. Umsetzungsschritt</b>	Abstimmung mit dem Land Schleswig-Holstein Erläuterung: Das Modellprojekt "mobil-im-Regional" könnte perspektivisch auf das ganze Bundesland Schleswig-Holstein ausgeweitet werden. Um ein abgestimmtes Vorgehen sicherzustellen, wird das Projekt dem Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein vorgestellt.
	<b>2. Umsetzungsschritt</b>	Georeferenzierte Digitalisierung des LWK-Führungsnetzes der Landeshauptstadt Kiel Erläuterung: Das bereits vorliegende Konzept des LWK-Führungsnetzes für die Landeshauptstadt Kiel wird über die Software des Modellprojekts "mobil-im-Regional" digitalisiert. Die georeferenzierten Daten werden in der Folge über den "Mobilitäts Daten (Mopdat)" öffentlich zugänglich gemacht. Über diese Schnittstelle können die Daten von Navigationszentralen und anderen Kartendienstleistern für das Routing genutzt werden.
	<b>3. Umsetzungsschritt</b>	Erweiterung des LWK-Führungsnetzes auf die gesamte KielRegion Erläuterung: Die Software vom Modellprojekt "mobil-im-Regional" kann durch die Ämter, Städte und Gemeinden kostenlos genutzt werden. Durch das Regionale Mobilitätsmanagement wird das Projekt in der KielRegion vorgestellt. Die Nutzung der regionalen Mobilitätsdatenbank wird den Kommunen zur digitalen Datenanreicherung zur Verfügung gestellt. Von der regionalen Mobilitätsdatenbank wird die Schnittstelle zum "Mobilitäts Daten (Mopdat)" eingerichtet. Weitere Umsetzungsschritte: Perspektivisch kann die Software im gesamten Bundesland Schleswig-Holstein eingesetzt werden.

Umsetzungszustand	<b>Stand des Projekts</b>	Idee <input type="checkbox"/> Geplant <input checked="" type="checkbox"/> Laufend <input type="checkbox"/> Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>
	<b>Laufzeit</b>	Start des Projekts: Erläuterung: 2018    Georeferenzierte Digitalisierung des LWK-Führungsnetzes Kiel
		Dauer: Erläuterung: fortlaufend    Laufende Pflege der Daten durch die jeweiligen Bausträger
	<b>Federführung/Initiator</b>	Institution/Abteilung: Tiefbauamt LH Kiel, Regionales Mobilitätsmanagement KielRegion GmbH
<b>Weitere Zuständigkeit</b>	z.B. fachliche Zuständigkeit: Erläuterung: LBV-SH (Fachcenter Telematik)    Enge Zusammenarbeit und Abstimmung bei kurzfristigen Modulen Kreis Rendsburg-Eckernförde    Bausträger Kreis Plön    Bausträger	
	z.B. Interessensvertretungen zur Erhöhung der Akzeptanz: Erläuterung:	
<b>Sonstige Beteiligung</b>		
Projektfinanzierung	<b>Abschätzung der Gesamtkosten:</b>	ca. 30.000 (jährlich an Personalaufwand / regional)
	<b>Erläuterung</b>	Personeller Aufwand für die Informationsbereitstellung, technische Schulungsbildung und Pflege der Daten Die erforderliche Datenbank wird über das Modul La-1 sichergestellt
	Investive Kosten: <input type="text"/> Nicht-investive Kosten: <input type="text"/> Betriebskosten: <input type="text"/> Personalaufwand (pro Jahr): 30.000 €	
<b>Finanzierung</b>	Nutzung von Förderprogrammen: FRL Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme    Höhe der Förderung: 50 - 70% derzeit für die LH Kiel nicht erforderlich, da das System auch kostenfrei genutzt werden kann	
<b>Politische Beschlusslage</b>	Beschluss zum Masterplan Mobilität KielRegion (Drucksache 0631/2017) am 16.11.2017 in der Ratsversammlung.	
<b>Räumliche Wirkung</b>	an Hotspot <input type="checkbox"/> lokal <input type="checkbox"/> regional <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Erläuterung zur Nox-einsparenden Wirkung</b>	Die Nox-einsparende Wirkung ergibt sich in der Kombination mit den anderen Modulen. Isoliert als Einzelmaßnahme ist eine Quantifizierung nicht möglich. Die Potenzialschätzung ist deshalb in der Wirkung von Maßnahme La als Modul enthalten.	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/>	
<b>Priorität</b>	gering <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/>	

Abbildung 3: Lkw-Verteilnetz Landeshauptstadt Kiel



## 3 Mehrwert und (Zwischen-)Fazit

### 3.1 Mehrwert

Der Mehrwert, der sich durch die angestrebte Zielsetzung des SEVAS-Projekts für die sich beteiligenden Gemeinden im Rahmen eines Pilotprojektes für das Ostuferverkehrskonzept und für einen potenziell landesweiten Roll-Out ergibt, lässt sich auf unterschiedlichen Handlungsebenen feststellen:

#### **Bessere Planung für die Straßen-/Infrastrukturhaltung**

Die bewusste Steuerung der Lkw- bzw. der Schwerlastverkehre ermöglicht eine zielgerichtete und perspektivische Ausrichtung des Erhaltungsmanagements in der Infrastrukturplanung. Mit der konkreten Festlegung von Vorrangrouten können hieran entsprechende Erwartungshaltungen an die Infrastrukturabnutzung abgeschätzt und für zukünftige Haushaltsplanungen festgelegt werden. Gleichzeitig können hierdurch bspw. im Rahmen von baulichen Instandhaltungsmaßnahmen und/oder Ausbesserungen entsprechende Vorkehrungen für die Langlebigkeit der Straßeninfrastruktur bzw. der baulichen Elemente getroffen werden. Eine entsprechende Bündelung der Verkehre steht somit auch im Interesse des Baulastträgers.

#### **Stadtverträgliche Lkw-Führung**

Die perspektivische Zunahme der Lkw-Verkehre – u.a. auch durch gewerbliche Ansiedlungen z.B. in Schönkirchen und die Verlagerung des GEOMARs an das Ostufer – erfordert eine entsprechende Strategie der Kommunen und Gebietskörperschaften, wie mit diesen Verkehren umgegangen werden kann. Eine vollständige Substitution der Straßengüterverkehre bspw. durch die Schiene ist nicht möglich, sodass stadtverträgliche Lösungen für die Steuerung der Lkw-Verkehre fokussiert werden müssen. Anhand der digitalen Steuerung der Verkehre mittels Empfehlungsrouten und auf Basis verkehrsrechtlicher Anordnungen können potenzielle Ausweich-/Schleich-/Abkürzungsverkehre durch Wohngebiete oder Quartiere mit sensiblen Nutzungen verhindert werden. Die Routenführung wird für die Nutzenden vereinfacht und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden vermieden.

#### **Klima- und gesundheitsrelevante Entlastung**

Mit dem Positionspapier „Kiel – Klimaneutral bis 2035!“ werden von Seiten der Landeshauptstadt ehrgeizige Ziele und Schritte formuliert. Ebenso wird die Digitalisierung eines Lkw-Führungsnetzes bereits im Green City Plan für die Landeshauptstadt Kiel (Maßnahme I.a.-7) als wichtige Grundlage für eine Reduktion lokaler Schadstoffemissionen und Lärm benannt: „Für die Wohnbevölkerung stellen vor allem Lkw-Verkehre eine Belastung dar, die die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt. Daher besteht aus städtebaulicher und sozialer Sicht der Handlungsbedarf, Lkw-Verkehre auf anbaufreie oder weniger sensible Straßen zu konzentrieren oder zu verlagern.“

### **Digitalisierung der Kommune**

Mit dem Dashboard für Echtzeitdaten ist die KielRegion bereits online einen relevanten Schritt in Richtung Digitalisierung und Nutzung von Daten gegangen. Mit der App-basierten Erhebung der Restriktionen für die Lkw-Verkehre kann ein weiterer Schritt in Richtung Digitalisierung im Verkehrsbereich gegangen werden, um u.a. bestehende analoge Beschilderungen auch in eine digitale Datenbank aufzunehmen (z.B. Schilderkataster). Hierdurch können sich weitere Möglichkeiten für die zukünftige Arbeit der Kommunen ergeben, indem die Daten bspw. auch für planungsrelevante Vorhaben (z.B. Neuansiedlungen von Unternehmen, Ausweisung von Gewerbegebieten) genutzt werden.

## **3.2 (Zwischen-)Fazit**

Es wird an dieser Stelle bewusst von einem Zwischenfazit gesprochen, da dem Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel weiterhin die Demoversion zu Verfügung steht und Aktualisierungen vorgenommen werden können. Die Arbeiten des Tiefbauamtes bezogen sich auf die Einarbeitung von:

- Vorrangrouten des Lkw-Führungsnetzes der Landeshauptstadt Kiel sowie
- Durchfahrtrestriktionen

Die Reflexion der bisherigen Erfahrung mit dem Tool SEVAS und den damit zusammenhängenden Arbeitsschritten (z.B. Abstimmungen) lässt sich in folgende Aspekte unterteilen:

### **Handhabung und Umgang mit der Software**

Der Umgang mit der Software erwies sich als sehr einfach und intuitiv. Sofern die jeweiligen Daten vorliegen, erfolgt das Einpflegen von Vorrangrouten und Restriktionen nach einer sehr kurzen Eingewöhnungszeit zügig und problemlos.

Da die Vollversion auch über eine mobile Anwendung verfügt, können entsprechende Verkehrsschilder vor Ort auch fotografisch inkl. Positionskoordinaten festgehalten werden, wodurch sich die Eingabe und Pflege des Systems weiter vereinfacht. Die Demoversion im Rahmen des Pilotvorhabens beschränkte sich auf die Eingabe am PC.

### **Herausforderungen im Rahmen des Pilotvorhabens**

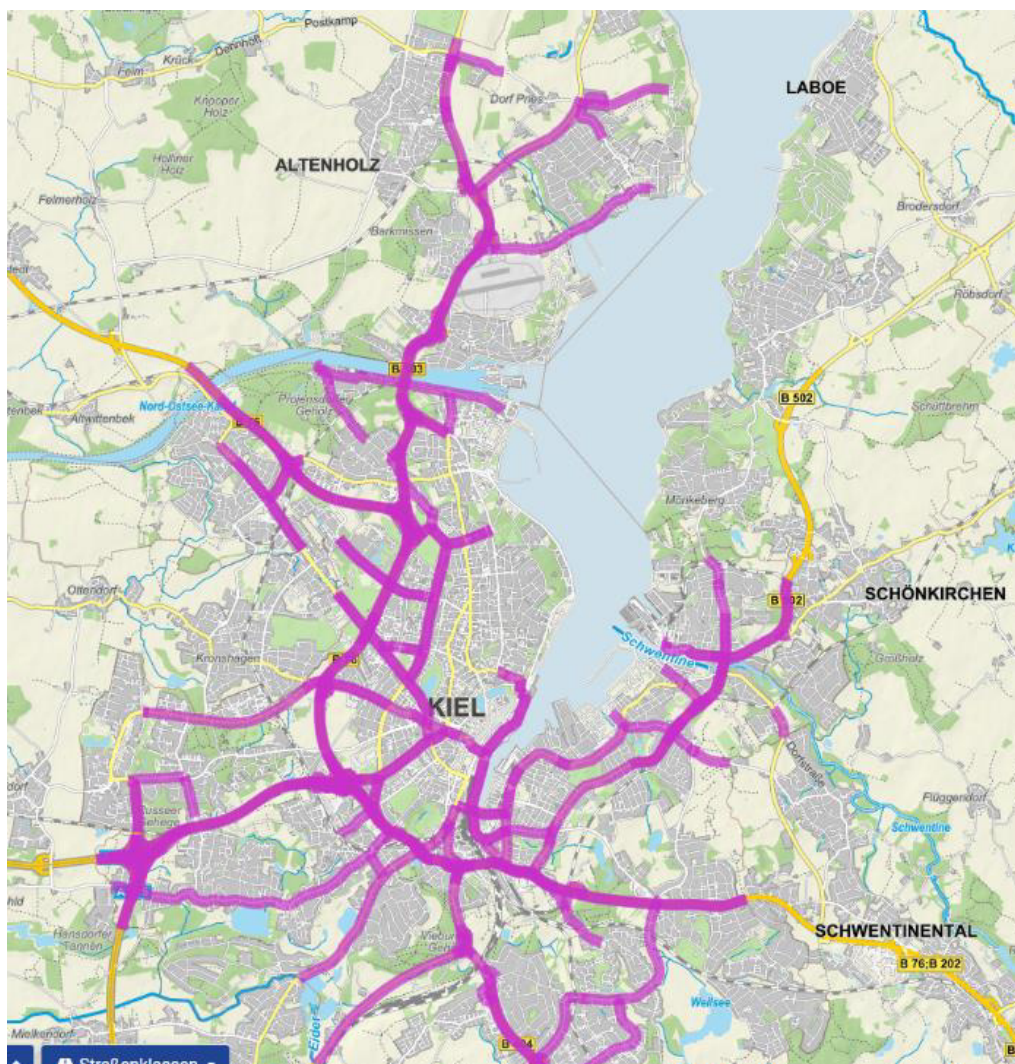
Eine wesentliche Herausforderung bestand u.a. in der Beschaffung der Daten bezüglich der tatsächlich straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen auf Kieler Stadtgebiet für Durch-/Einfahrtsbeschränken für den Lkw-Verkehr. Zwar lagen einzelne Hinweise vor, doch fehlte es an einem gesamthaften Überblick bestehender Restriktionen. Eine gute und reibungsarme Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Fachämtern und verantwortlichen Personen ist diesbezüglich besonders wichtig. In diesem Zusammenhang stellte sich zudem die Frage, inwiefern übergebene Datengrundlagen (z.B. Restriktionen aufgrund von Tonnage- oder Höhenbeschränkungen) bereits im öffentlichen Straßenraum angeordnet sind.

## Grenzen

Da die eigene Zuständigkeit sich auf das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel beschränkt, werden hierdurch automatisch die Grenzen eines solchen Tools sichtbar. Somit ergibt sich teilweise nur ein Stückwerk und kein zusammenhängendes Netz bspw. für die Vorrangrouten (siehe Abbildung 4). Analog gilt dies nur für die Restriktionen; wenn diese nur für eine Kommune eingetragen werden, kann das entsprechende Navigationssystem die Beschränkungen in Nachbarkommunen bei der Routenwahl nicht berücksichtigen.

Aufgrund der Demoversion konnten bisher keine Erfahrungen für eine tatsächliche Umsetzung (Informationsweitergabe an die Navigationssysteme) gesammelt werden. Auf Basis der vorangegangenen Aspekte ist zudem der Aufwand der Daten- und Informationsbeschaffung für die Pflege des SEVAS-Systems im aktuellen Tagesgeschäft eine weitere Herausforderung.

Abbildung 4: Screenshot Vorrangrouten auf Kieler Stadtgebiet



## 4 Ausblick und weiteres Vorgehen

Auf Grundlage der identifizierten Mehrwerte und des Zwischenfazits kann grundsätzlich festgehalten werden, dass die Handhabung des Tools gut und zügig funktioniert und, dass die zu erwartenden Benefits durch eine entsprechende Anwendung klar benannt werden können. Gleichzeitig wird deutlich, dass der beschränkte Einsatz auf nur eine Stadt oder Kommune als nicht sinnvoll erachtet wird, da sich hierdurch der Mehrwert nicht entfalten kann. Erst eine regionale oder landesweite Einsatzebene erfüllt den entsprechenden Zweck und kann kurz- bis mittelfristig Effekte im straßengebundenen Güterverkehr anstoßen. Daher ist die Frage der Finanzierung ebenfalls abhängig vom Grad der Verbreitung und Nutzung des Tools. Bei einer sukzessiven Ausweitung auf Kreisebene bedarf es in diesem Stadium der Finanzierung durch den Kreis. Langfristig wird die Hauptlast der Finanzierung für eine bundeslandweite Verwendung des Tools beim Land Schleswig-Holstein gesehen.

Um weitere Kommunen, Ämter sowie Kreise für die Umsetzung (ggf. ebenfalls vorerst im Rahmen eines Pilotversuches) zu begeistern, bedarf es der weiteren Kommunikation und direkten Ansprache, um den Mehrwert einer solchen Anwendung zu verdeutlichen. Die Landeshauptstadt Kiel hat sich diesbezüglich für einen Austausch mit interessierten Kommunen bereit erklärt und kann ggf. durch die KielRegion unterstützt werden.

Ein weiterer Schritt zur Implementierung und weitergehenden Evaluation zur Wirksamkeit des Instrumentes ist die weitere Kooperation mit SEVAS sowie verantwortlichen Akteuren aus dem Bereich der Logistik am Ostufer. Ziel dieser Kooperation ist es, die Pilotphase auf die Logistikunternehmen zu erweitern und zu überprüfen ob bzw. inwieweit die von der Stadt Kiel eingetragenen Restriktionen bei den Navigationssystemen der Nutzer:innen eingespielt werden. Hierfür bedarf es einer weiteren Abstimmungsrunde zwischen dem Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel, der KielRegion sowie SEVAS, um die Umsetzbarkeit und technischen Voraussetzungen zu klären. Im Anschluss daran kann die Kontaktaufnahme mit Akteuren vom Ostufer aufgenommen werden (bspw. Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, die bereits Kenntnis von dem Tool haben).

Mittel- bis langfristig wird ein Roll-Out auf das Land Schleswig-Holstein empfohlen. Vertreter:innen des Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus nahmen bereits teil an vergangenen Sitzungen, ein gewisser Wissensstand ist somit auf Landesebene bereits vorhanden. Der Kontakt sollte aufrechterhalten werden und spätestens nach der erfolgreichen Einbindung weiterer Gemeinden oder Kreisebenen in das SEAVAS-System vertieft werden.

Voraussetzung für eine erfolgsversprechende Integration des Untersuchungsraumes des Ostuferverskehrskonzeptes in das SEVAS-System sind personelle Ressourcen, die sich um die Einarbeitung und Datenpflege kümmern. Da der Einarbeitungsaufwand selbst vergleichsweise überschaubar ist, sollte hierbei der Fokus auf der Schnittstelle zwischen der Datenpflege und der offiziellen verkehrsrechtlichen Anordnungen liegen. D.h. es gibt eine verantwortliche Person, die stets die Aktualität der Datenlage überprüft und neue Anordnungen der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde weiterleitet.

Im Zusammenhang mit dem Handlungskonzept des Ostuferverskehrskonzeptes zeigt die Maßnahme F1 „Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs“ im Handlungsfeld F Wirtschaftsverkehr konkrete Handlungsschritte sowie Möglichkeiten und Anforderungen für verkehrslenkende Maßnahmen auf.



KielRegion

## Sofortprojekt „Arbeitsgruppe Schwentinemündung“ im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes

### Aufbau einer Arbeitsgruppe für die gemeinsamen Etablierung von Mobilitätsangeboten



**Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH**

Dipl.-Ing. Sebastian Schröder-Dickreuter  
M. Sc. Christina von Bergner  
Am Wall 142  
28195 Bremen

Tel.: 0421/649153-45  
Fax.: 0421/56647419  
schroeder-dickreuter@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

# 1 Hintergrund und Zielsetzung

Eines dieser Sofortprojekte widmet sich dem Thema der Mobilität und der Anforderungen der Anrainer:innen rund um die Schwentinemündung.

Wesentliches Ziel ist die Initiierung des gemeinsamen Austausches der verschiedenen Akteure an der Schwentinemündung. Zukünftige Mobilitätslösungen sollen miteinander entwickelt und angestoßen werden, aus diesem Grund wird auch ein Austausch mit Vertreter:innen aus Verwaltung und Politik angestrebt. Zudem wird das Ziel eines dauerhaften und regelmäßigen Informationsflusses und -austausches verfolgt. Planungen und Konzeptionen von städtischer Seite (z.B. Stadtbahn, Premiumradrouten) und die individuellen Entwicklungsvorhaben der jeweiligen ansässigen Akteure geben eine Planungsrahmen vor, welcher für neue Vorhaben relevant und dessen Kenntnisstand für alle Anrainer:innen von Bedeutung ist. Lokal spielt zudem die Grenzstraße eine besondere Rolle, da deren zukünftige Entwicklung durch die Stadtbahnplanungen sowie Überlegungen des Ostuferhafens tangiert werden. Zugleich ist die Grenzstraße eine wichtige Querungsachse für den Fuß- und Radverkehr zwischen Fähranleger Dietrichsdorfer Brücke und der FH bzw. Neumühlen-Dietrichsdorf.

Vor diesen Hintergründen wurden drei wesentliche Zielsetzungen identifiziert:

- die Institutionalisierung der Sofortprojekt-Arbeitsgruppe zu einer „Schwentine AG“ unter Federführung eines Mitglieds (z.B. FH und ggf. anschließender Rotation der Federführung) mit Erweiterung der Akteure durch die politische Ebene von Seiten der Ortsbeiräte
- Entwicklung eines Newsletter-Formats als regelmäßiges Informations- und Kommunikationsmedium zur Informationsvermittlung und Vor- oder Nachbereitung der AG-Sitzungen
- Konzeption neuer Straßenquerschnitte der Grenzstraße zur kurzfristigen Verbesserung der Situation (v.a. Verkehrssicherheit) für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit des Fähranlegers

Dieses Arbeitspapier beschreibt den aktuellen Stand des Sofortprojektes und Handlungsschritte für das weitere Vorgehen.

## 2 Ausgangslage

Die Ausgangslage der Schwentinemündung ist geprägt durch die Prüfung alternativer Querungsmöglichkeiten und -varianten (z.B. Verkehrsversuch Alte Schwentinebrücken<sup>1</sup>, Machbarkeitsuntersuchung Fuß- und Radwegequerung der Schwentine<sup>2</sup>). Der Fokus lag dabei stets auf dem Zusammenwachsen der angrenzenden Stadtteile und damit in Verbindung stehend eine attraktive Schwentinequerung zu Fuß und mit dem Fahrrad. Mit der Stadtbahnplanung und der Anbindung der Fachhochschule haben aktuell weitere Herausforderungen und konkrete Planungen Einfluss auf die Schwentinemündung und ihre Anrainer:innen.

Der weitere/regionale Betrachtungsraum spielt eine wichtige Rolle für die Schwentinemündung. Durch die Clusterung mehrerer Akteure und Institutionen aus unterschiedlichen Branchen ist die gute Erreichbarkeit (mit allen Verkehrsmitteln) aus der Region ein relevanter Attraktivitätsfaktor. Zwar bestehen bereits auch attraktive alternativen zum privaten Pkw bspw. mit der Buslinie 60S (Hauptbahnhof Kiel – Fachhochschule) oder dem aktuellen Ausbau der Veloroute 1. Langfristig wird das Angebot durch die Stadtbahnplanung weiter optimiert, dennoch finden kurz- bis mittelfristig auch weitere Aktivitäten rund um die Schwentinemündung statt, die Auswirkungen auf die Mobilitätsansprüche und -angebote haben und zeigen, welche Relevanz der Standort Schwentinemündung in Kiel hat (z.B. Struktur- und Entwicklungsplanung Fachhochschule Kiel, Umzug GEOMAR an die Schwentine, Maßnahmen aus dem Städtebauförderungsprogramm Sozialer Zusammenhalt).

Auf Grundlage des ersten Treffens mit der Arbeitsgruppe zum Sofortprojekt wurde der Kommunikations- und Austauschbedarf zwischen den unterschiedlichen Teilnehmenden deutlich. Dementsprechend hat sich hieraus die Option eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements herauskristallisiert, da auch die Bedarfe der unterschiedlichen Akteure zur Kenntnis genommen und somit die Bedeutung einer gemeinsamen Kraftanstrengung fokussiert wurde.

---

<sup>1</sup> [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/verkehrswege/projekte/alte\\_schwentinebruecken.php](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/alte_schwentinebruecken.php)

<sup>2</sup> Drucksache 0472/2022

## 3 Standortbezogenes Mobilitätsmanagement und gestalterische Ansätze

### 3.1 Standortbezogenes Mobilitätsmanagement

#### 3.1.1 Schwentine AG

Mit der Schwentine AG wird die interdisziplinär zusammengesetzte Sofortprojektgruppe mit erweitertem Teilnehmendenkreis fortgesetzt und institutionalisiert. Demnach setzt sich die Schwentine AG aus folgenden Mitgliedern bzw. Gremien zusammen:

- Vorsitz Bauausschuss
- Vorsitz Ausschuss Klima, Umwelt und Mobilität
- Vorsitzende der Ortbeiräte Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf
- Vertretung Stabstelle Mobilität sowie Referat für Wirtschaft
- Abteilung 66 (Tiefbauamt) sowie Eigenbetrieb Beteiligung
- Geomar, Seefischmarkt, Ostuferbüros, Asta Fachhochschule, Fachhochschule Kiel, Port of Kiel, Schmerzklinik

In der Vergangenheit gab es bereits einen ähnlich strukturierten Austausch (insbesondere vor dem Hintergrund der Stadtbahnplanungen), welcher durch die Stabstelle Mobilität geleitet wurde. Mit der Schwentine AG erfolgt somit auch eine Fortführung bzw. eine Wiederaufnahme dieser Arbeitsgruppe. Bedarfsabhängig können auch weitere Akteure sowie externe Gäste/Referent:innen eingeladen werden.

Die Geschäftsführung liegt beim Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel, welche dann auch zu den regelmäßigen Treffen einlädt.

Als Turnus für den Austausch wird mindestens eine jährliche Regelmäßigkeit vorgeschlagen mit der Option aufgrund außerplanmäßiger Entwicklungen auch zusätzliche Treffen einzuberufen. Inhalte und Ziele der jeweiligen Sitzungen sollten im Vorfeld mit den Teilnehmenden bilateral abgestimmt werden, um alle Ansprüche und Erwartungen in dem anstehenden Austausch zu berücksichtigen. Ein dauerhafter Tagesordnungspunkt (TOP) sollte durch „aktuelle Entwicklungen rund um die Schwentinemündung“ abgedeckt werden. Neben Hinweisen von Seiten der Landeshauptstadt Kiel (z.B. Tiefbauamt, Stadtbahnplanungen, ÖPNV), dient dieser TOP dazu die Entwicklungen und Vorhaben der weiteren teilnehmenden Akteure zu kommunizieren (z.B. interne Leitbildentwicklungen, Neubau- oder Erweiterungsvorhaben).

#### 3.1.2 Newsletter

Im Rahmen des Sofortprojektes ist ein Newsletterformat entwickelt worden. Mit Blick auf die Verstetigung zur Schwentine AG wurde dieses Format bisher noch nicht veröffentlicht, sondern soll mit dem Start der Arbeitsgruppe als Kommunikationsmedium dienen.

Der Newsletter soll mindestens 2x pro Jahr erscheinen und kann als Vor- oder auch Nachbereitung der Sitzungen der Schwentine AG dienen, um auch weitere Akteure über die Entwicklungen entlang der Schwentinemündung zu informieren. Das wesentliche Grundgerüst des Newsletters erstreckt sich auf folgende Bausteine:

- Anlass und Hintergrund des Newsletters
  - Warum wird dieser Newsletter verschickt

- Aktuelle Mobilitätsentwicklungen an der Schwentinemündung, wie z.B.
  - Bericht über laufende oder geplante Entwicklungen durch die Landeshauptstadt Kiel oder private Akteure mit Bezug zur Mobilität (z.B. laufende Online-Dialoge zur Stadtbahnplanung)
  - Entwicklungsfortschritte laufender baulicher Maßnahmen
- Verweis zu übergeordneten/benachbarten Mobilitätskonzepten (abgeschlossenen, laufende sowie geplante)

Um eine regelmäßige Pflege des Newsletters zu gewährleisten, bedarf es einer verantwortlichen Stelle, welche sich um das Format kümmert. Aufgrund der geschäftsführenden Funktion des Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Kiel bei der Schwentine AG, wird die Newsletter-Verantwortlichkeit ebenfalls hier gesehen. Gleichwohl muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass die Inhalte und die Aktualität der Newsletter-Informationen auch von der Informationsweitergabe von Seiten der anderen Verwaltungsabteilungen sowie der Teilnehmenden der Schwentine-AG abhängen.

## 3.2 Gestalterische Ansätze Grenzstraße

Da die Grenzstraße als potenzielle Trasse für die Stadtbahn fungiert, erscheint eine bauliche Veränderung der Bestandssituation derzeit nicht zielführend. Aufgrund dessen sind wenig invasive Lösungen nötig, welche keine größeren Umbaumaßnahmen erfordern, auf die im Folgenden genauer eingegangen wird. Die unten genannten Gestaltungshinweise sind als Vorschlag zu verstehen und bedürfen weiterer Untersuchungsschritte (z.B. straßenverkehrsrechtliche Prüfung). Zudem sei an dieser Stelle auf das Sofortprojekt Radverkehr verwiesen, welches den Raum der Grenzstraße als „Besonderen Handlungsbereich“ identifiziert und u.a. eine zusätzliche Schwentinequerung als Alternativführung berücksichtigt, was wiederum auch Auswirkungen auf die Radverkehrsführung entlang der Grenzstraße hat.

### 3.2.1 Bestandssituation

Im Bereich der Grenzstraße gibt es derzeit zwischen der Luisen- und Schwentinestraße keine Radverkehrsanlagen sowie keine intuitive Radverkehrsführung. Der Zweirichtungs-Radweg endet auf der Nordseite der Grenzstraße auf Höhe der Luisenstraße, auf der Südseite gibt es einen Fußweg. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund relevant, dass die Verbindung für den Radverkehr zwischen dem Fähranleger Dietrichsdorf sowie dem Campus-Gelände von Bedeutung ist. Gerade die im Zuge des VeloCampus neu entstandenen überdachten Radabstellanlagen südlich von Moorblöcken 10 sowie die Verdopplung der Radabstellanlagen in der Luisenstraße im Zuge des Umbaus zum shared space Bereich erfordern eine Verbesserung der Radwegeverbindung zum Fähranleger - gerade für die zahlreichen Pendler:innen (sowohl Studierende als auch Beschäftigte), die für ihren Weg die Schwentinefährlinie F 2 und das Fahrrad nutzen (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Darüber hinaus kommt es an der Grenzstraße vielfach zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Fußwegen.

Zudem wird die Bestandssituation durch den begrenzten Straßenquerschnitt (vgl. Abbildung 1 und Abbildung 2) der Grenzstraße erschwert. Die Grenzstraße fungiert als Hauptzufahrtsstraße zum westlich gelegenen Ostuferhafen und hat derzeit ein Schwerverkehrsaufkommen von ca. 850 Kfz/Tag. In dem Zusammenhang ist das Sicherstellen von einer Straßenbreite von 4m für Schwerlasttransporte von Bedeutung. Darüber hinaus wird die Grenzstraße derzeit ebenfalls vom Linienbusverkehr (60S) befahren.

Abbildung 1: Wichtige Wegeverbindung im Bereich der Grenzstraße



Abbildung 2: Straßenquerschnitt im Bestand (Höhe Hausnummer 13)

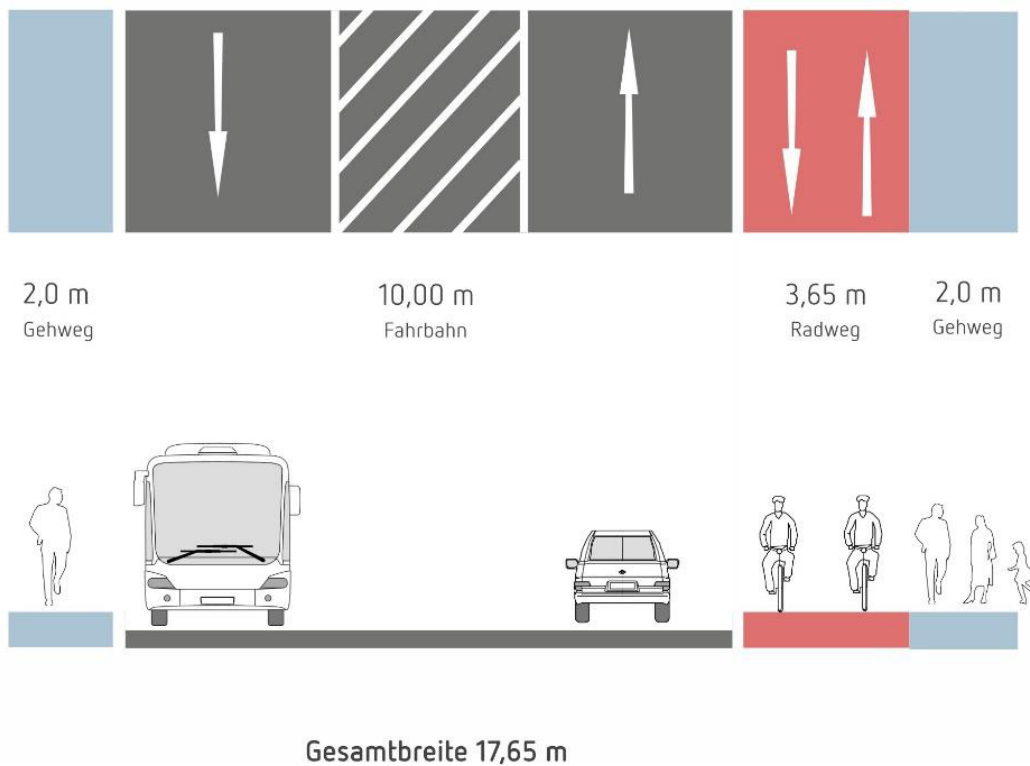
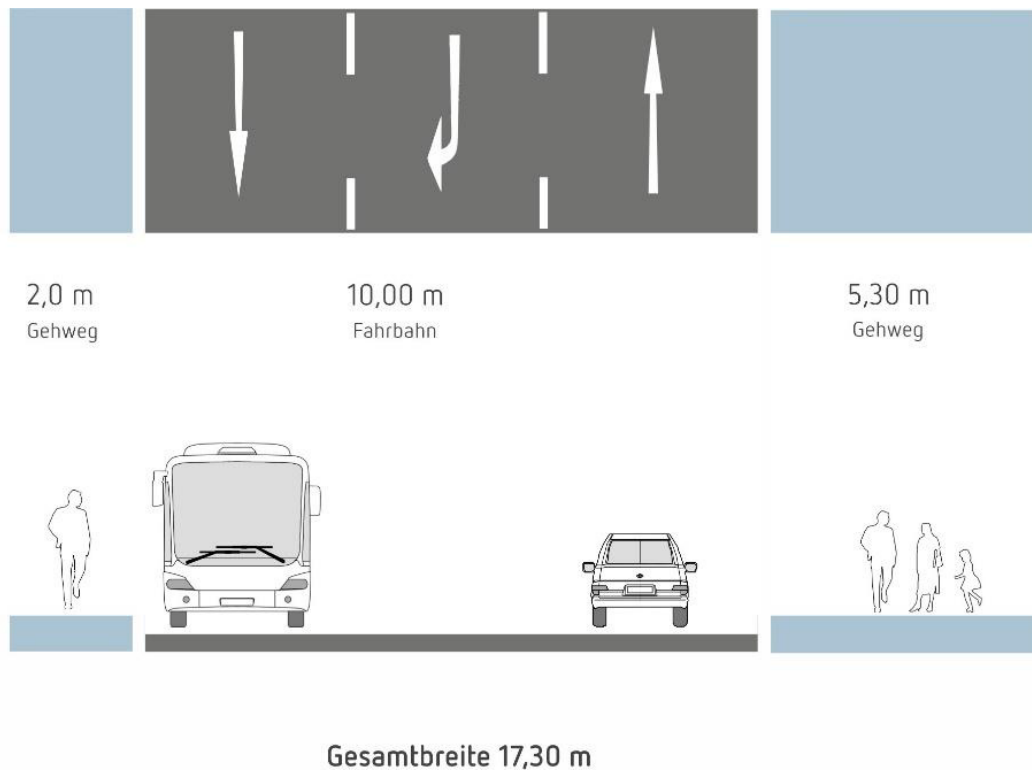


Abbildung 3: Straßenquerschnitt im Bestand (Höhe Schwentinestraße)



Aufgrund des begrenzten Platzbedarfs können Schutzstreifen eine erste Verbesserung der Situation schaffen.

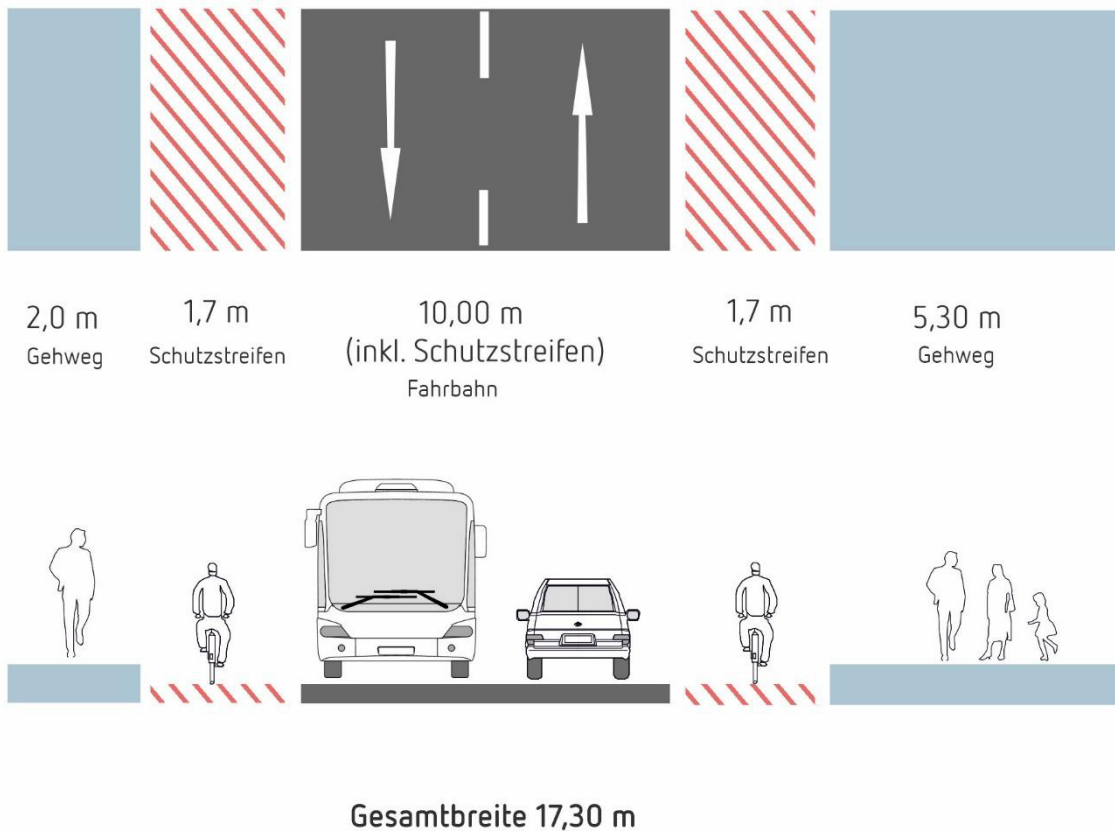
Auf der nördlichen Seite der Grenzstraße könnte ein Schutzstreifen, welcher sich an den Zweirichtungsradweg anschließt und baulich gesichert auf die Fahrbahn geführt wird (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) eingerichtet werden. Auch auf der Südseite könnte ein Schutzstreifen ab der Schwentinestraße markiert werden (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Abbildung 6 zeigt eine Prinzipskizze, welche die unterschiedlichen Elemente in ihrer Gesamtheit zeigt und die Wegeführung verdeutlicht.

Die Lösung mittels Schutzstreifens stellt noch keine Optimallösung dar, ist aber eine vergleichsweise kurzfristige Möglichkeit, die Situation der Radverkehrsführung zum jetzigen Zeitpunkt zu verbessern.

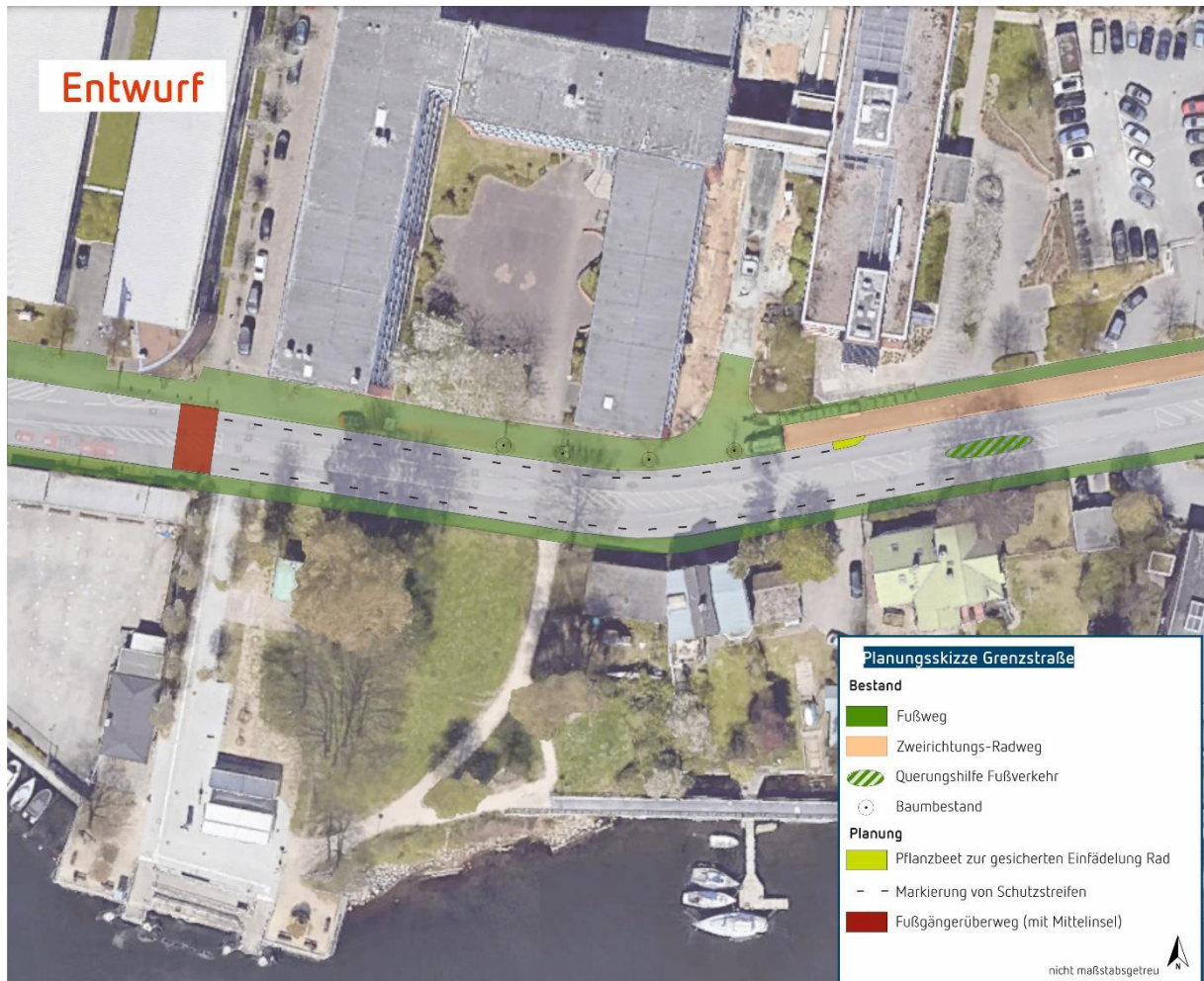
Abbildung 4: Baulich gesicherte Führung des Radwegs auf die Fahrbahn (Quelle: Planersocietät)



Abbildung 5: Querschnitt der Grenzstraße mit Schutzstreifen



**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**Abbildung 6: Prinzipskizze der Grenzstraße mit Schutzstreifen



## 4 Ausblick und weiteres Vorgehen

Für das weitere Vorgehen ist in erster Linie die konstituierende Sitzung der Schwentine AG maßgeblich. Hierfür gilt es die Teilnehmenden anzusprechen und über die Arbeitsgruppe aufzuklären, in die Terminfindung zu gehen und eine Örtlichkeit für das erste Treffen zu finden.

Mit mittel- bis langfristiger Perspektive kann hierdurch ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement aufgebaut werden, welches sich Instrumenten und Mitteln des betrieblichen Mobilitätsmanagement bedient, aber die Benefits akteursübergreifend einem ganzen Standort zugänglich macht. Hier ist auch der direkte Zusammenhang zum Handlungskonzept des Ostuferkehrskonzeptes mit der Maßnahme G1 „Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement“ erkennbar. Aber auch die weiteren Maßnahmen im Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“ weisen einen direkten Bezug zur Schwentine AG auf (z.B. Maßnahmen G3 „Allianz: Radverkehr am Ostufer“ sowie G4 „Kommunikationsrichtlinie für die Maßnahmenumsetzung auf allen Umsetzungsebenen“) und können u.a. durch die Schwentine AG bespielt und unterstützt werden.

Darüber hinaus gilt es die weiteren parallelen Entwicklungen insbesondere mit Blick auf eine weitere Schwentinequerung für den Fuß- und Radverkehr im Rahmen der Arbeitsgruppe im Blick zu halten. Aktuell läuft eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für eine bestimmten Brückentyp durch das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel. Die Ergebnisse und die daraus resultierenden Effekte werden auch Gegenstand der Schwentine AG sein. Zugleich sind hierbei auch die Auswirkungen auf Radverkehrsführung entlang der Grenzstraße entsprechend einzuschätzen.



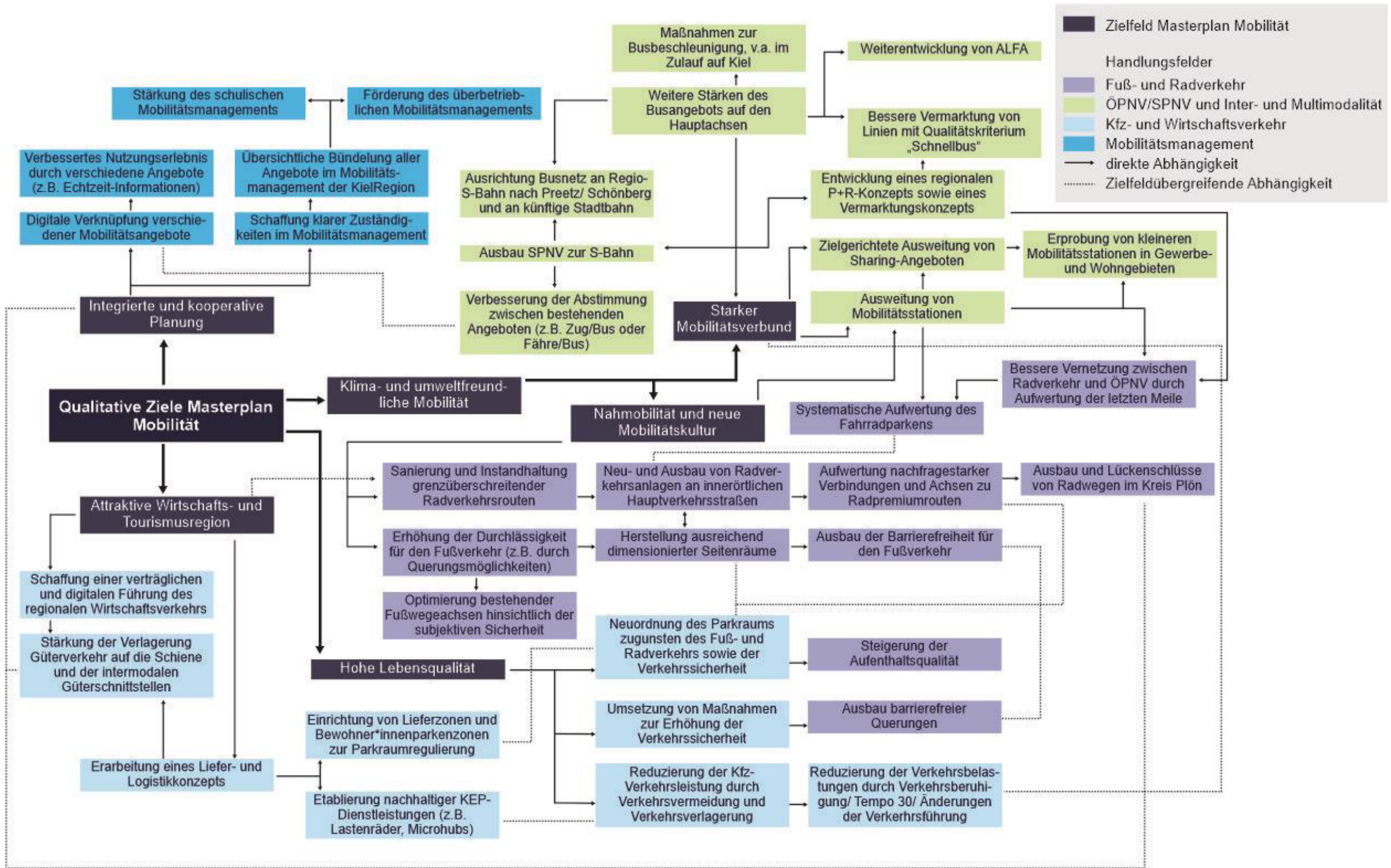
**Endbericht**

**Anlage C**

**Synthese und ergänzende**

**Zielformulierungen**

# Synthese der zentralen Handlungsbedarfe



# Übersicht der Handlungsziele

## Fußverkehr

### **A1: Netzdichte und Erreichbarkeit am Kieler Ostufer erhöhen**

Die Netzdichte an Fußwegen sowie das Angebot an Querungsmöglichkeiten soll innerhalb des Kieler Ostufers massiv erhöht werden. Eine stärkere Durchlässigkeit innerhalb und zwischen den Quartieren stärkt die Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren und attraktiviert den Fußverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr.

### **A2: Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinden fördern**

Die fußläufige und barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele innerhalb der Gemeinden, wie etwa Ortsmitten, Nahversorgungszentren, ÖPNV-Knoten-/Umsteigepunkte sowie Ausbildungsstandorte soll gestärkt werden.

### **A3: Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität stärken**

Die straßenräumlichen Qualitäten sollen aufgewertet werden. Fuß- und Radverkehr sowie die Instrumente der Klimaanpassung gelten als künftiger Maßstab der Straßenraumgestaltung und Flächenaufteilung mit besonderem Fokus auf das Wohnumfeld. Grünstrukturen, entsiegelte Flächen, Spiel- und Aufenthalts-Elemente sowie Versickerungs-/Retentionsflächen stärken die Qualitäten im direkten Wohnumfeld und unterstützen den Weg zur Klimaneutralität. Die Aufwertung etabliert eine Quartiersbelebung als neue Selbstverständlichkeit.

## Radverkehr

### **B1: Verzahnung der Radweeginfrastruktur im Stadt-Umland-Raum optimieren**

Das Radwegenetz zwischen Kiel und den Umlandkommunen soll durch den Ausbau hochwertiger Radverbindungen sowie qualifizierter Lückenschlüsse innerhalb des Netzes sowie zwischen den Kommunen mit dem Ziel einer engeren Stadt-Umland-Vernetzung gestärkt werden, um eine gute Erreichbarkeit der zentralen Orte und wichtiger Verkehrsziele im Stadt-Umland-Raum mit dem Fahrrad zu gewährleisten.

### **B2: Vereinheitlichung von Qualitätsstandards**

Im Zuge der Verzahnung der Radweeginfrastruktur sollen Qualitätsstandards und Radführungsformen angeglichen werden, um einen einheitlichen Standard, Komfort und Kontinuität in der Radwegeführung anzubieten. Die Vereinheitlichung der unterschiedlichen Standards und Auffassungen im Radverkehr stellt einen wichtigen Handlungsziel dar.

### **B3: Premiumradrouten als Leuchtturmprojekte forcieren**

Die Achsen Kiel-Preetz-Plön und Kiel-Mönkeberg-Laboe sollen für den Radverkehr deutlich aufgewertet werden, indem leistungsstarke und qualitativ hochwertige Premiumradrouten bis 2035 realisiert werden und sich dadurch das Fahrrad und Pedelecs als echte Alternative zum Auto auch auf längeren Strecken etablieren kann.

### **B4: Infrastruktur konsequent sanieren und instand halten**

Die Radverkehrsinfrastruktur soll einer beständigen und durchgängigen Instandhaltung unterzogen und soweit erforderlich saniert werden, um im gesamten Untersuchungsraum verlässliche und nutzungsfreundliche Radverkehrsanlagen inklusive einer eindeutigen Wegweisung zu gewährleisten.

## ÖPNV/SPNV

### **C1: Übergeordnete ÖPNV-Achsen stärken**

Die hochwertigen Produkte Regio-S-Bahn, Stadtbahn und X-Press-Bus sollen mit ganztägiger Bedienung und attraktiven Taktfahrplänen direkte und schnelle Verbindungen auf den wichtigen Verkehrsachsen schaffen. Im Fokus stehen dabei u. a. Reisezeitbeschleunigungen und gute Erreichbarkeit/Zuwegung zu den Haltestellen.

### **C2: ÖPNV-Angebote im Stadt-Umland-Raum ausbauen**

Um das ÖPNV-Potenzial auszuschöpfen, soll die Ergänzung der vorwiegend axial auf Kiel und die Zentralorte ausgerichteten ÖPNV-Angebote durch zusätzliche Querverbindungen geprüft werden, um Reisezeiten zu verkürzen und Umsteigezwänge zu reduzieren. Von besonderer Relevanz für den Planungsraum sind dabei Verbindungen zwischen den Umlandkommunen und dem Kieler Ostufer insbesondere zu den Verkehrszielen im Bereich Fachhochschule/Schwentinemündung. Grundlegend spielt die Zuverlässigkeit des ÖPNV dabei eine elementare Rolle, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu fördern.

### **C3: Chancen der Digitalisierung für eine Flexibilisierung des ÖPNV nutzen**

Flexible ÖPNV-Angebote sollen erweitert werden und bestehende Systeme optimieren, um ein vollumfängliches, einfach nutzbares und barrierearmes ÖPNV-Angebot im Untersuchungsraum anzubieten. Bereits vorhandene Ansätze wie beispielsweise ALFA sind zu berücksichtigen und ggf. weiterzuentwickeln. Zudem sind die systemverträglichen Einsatzmöglichkeiten zukunftsorientierter Systeme wie On-Demand oder autonomer Fahrzeuge zu prüfen.

### **C4: Koordination unterschiedlicher Angebote intensivieren**

Für reibungslose, komfortable und schnelle Wegeverbindungen im ÖPNV sollen die Wechsel zwischen unterschiedlichen Produkten wie Bahn, Bus und Fähre aufeinander abgestimmt werden. Dies gilt für die ländlichen Regionen ebenso wie für den Stadt-Umland-Bereich und den städtischen Raum. Der Fokus liegt dabei vor allem auf einer systematischen Koordination der Fahrpläne und einer Etablierung verlässlicher Anschlüsse.

## Intermodalität und Multimodalität

### D1: Intermodale Angebote passgenau ausbauen

ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Mobilitätsstationen und Bike- und Carsharing-Angebote sollen passgenau ausgebaut, barrierefrei gestaltet und vernetzt werden, um wichtigen Zielgruppen im gesamten Untersuchungsraum attraktive Mobilitätsalternativen anzubieten. Die Achsenräume im Kreis Plön und die perspektivischen Ausbauplanungen im ÖPNV/SPNV bilden wichtige Anknüpfungspunkte zur Vernetzung mit der Fläche über attraktive Zubringerverkehre („letzte Meile“).

### D2: Park-Ride-Angebot systematisch aufbauen und integrieren

Ein auf Pendler:innenverkehre und intermodalen Wegeketten systematisch ausgerichtetes und in das Verkehrssystem sinnvoll integriertes Park&Ride-System soll ein regional einheitliches Angebot mit hohem Wiedererkennungswert schaffen und zusätzliche Potenziale für die Intermodalität erschließen. Es berücksichtigt v. a. die Aspekte Komfort, Digitalisierung, Innovation, Vermarktung und Kommunikation.

### D3: Verknüpfung von Ost- und Westufer über die Kieler Förde weiterentwickeln

Die Fährverbindungen entlang und über die Kieler Förde bilden ein regional prägendes und verkehrlich wichtiges Netzelement in bestehenden Verkehrssystemen. Um die Vorteile noch besser zu nutzen und die Nutzung zu erhöhen, sollen die Angebote weiter ausgebaut und besser vernetzt werden. Dazu gehören insbesondere die Abstimmung mit den unterschiedlichen Angeboten wie etwa Bus, On-Demand, Bike- und Carsharing sowie eine Optimierung des Fahrradparkens (Bike&Ride) und der Fahrradmitnahme.

## Kfz-Verkehr

### **E1: Parken neu ordnen und organisieren**

Ein neu strukturierter und flexibel organisierter Parkraum soll ein zielgruppengerechtes und bedarfsgerechtes (z. B. Lieferant:innen, Anwohner:innen) Angebot insbesondere in verdichteten Quartieren des Kieler Ostufers schaffen und die Auslastung durch unterschiedliche Nutzer:innen optimieren. Innovative Ansätze zum Parkraummanagement im öffentlichen Raum sowie auf Flächen von Dritten sollen zu einer gezielten Steuerung der Parksuchverkehre führen und mehr Flächengerechtigkeit schaffen.

### **E2: Kfz-Verkehr gezielt weiter beruhigen**

Weitere Ansätze der Verkehrsberuhigung sollen sensible Bereiche schützen und steigern die Verkehrssicherheit. Eine eindeutige innerörtliche Verkehrsführung soll den Kfz-Verkehr auf dafür vorgesehenen Achsen bündeln.

### **E3: Etablierung von digitalen Instrumenten im Bereich Verkehrsmanagement**

Digitale Instrumente im Bereich des Verkehrsmanagements sollen zu einer bedarfsgerechten und verträglichen Abwicklung der Pkw- und Lkw-Verkehre im gesamten Untersuchungsraum führen. Im Fokus stehen hierbei die Vermeidung von Verkehrsspitzen, die situationsabhängige Verkehrslenkung, die Harmonisierung des Verkehrsflusses, die ÖPNV-Beschleunigung sowie das Baustellenmanagement.

## Wirtschaftsverkehr

### F1: Die Schiene als Verkehrsträger für den Güterverkehr stärken

Ein steigender Anteil der Güterverkehre auf der Schiene soll als Grundsatz verankert, stetig unterstützt und an allen Stellschrauben vorangetrieben werden, um eine spürbare Entlastung der Wirtschaftsverkehre auf der Straße anzustreben.

### F2: Gewerbliche Entwicklungsplanung und Verkehrsplanung zusammen denken

Über eine frühzeitige kooperative Berücksichtigung der Verkehrsstrukturen mit der Gewerbeflächenentwicklung soll die Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen optimiert, Ressourcen geschont und verkehrliche Neu- oder Umbauprojekte zielgerichteter ausgerichtet werden.

### F3: Innovative KEP-Logistik als Quartiersleuchtturm erproben

Gemeinsam mit den Dienstleister:innen des Kurier-, Express- und Paketdienstleistungssektors (KEP) sollen für ein Quartier der Landeshauptstadt Kiel passende Lösungsansätze innovativer Liefersysteme erprobt und evaluiert werden, um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten ohne die Effizienz des KEP-Verkehrs einzuschränken.

## Mobilitätsmanagement

### G1: Kooperatives Mobilitätsmanagement forcieren

Die gemeinschaftliche Nutzung von Mobilitätsangeboten durch unterschiedliche gewerbliche, private und öffentliche Akteure in den Gewerbegebieten des Kieler Ostufers sowie der Nachbarkommunen (z. B. Schönkirchen) soll mehrere Zielgruppen erreichen, den Umweltverbund zielgruppenübergreifend stärken und gleichzeitig Ressourcen schonen. Betriebliches Mobilitätsmanagement stellt dabei einen wichtigen Baustein zur Etablierung nachhaltiger Mobilitätsverhalten dar.

### G2: Kommunikation und Partizipation verstetigen

Der Kommunikation von Mobilitätsangeboten, von verkehrlichen Einschränkungen oder von neuen Entwicklungen gegenüber den betroffenen Zielgruppen soll ein hoher Stellenwert beigemessen werden, um eine transparente und akzeptierte Transformation im Mobilitätssektor in der Gesellschaft zu verankern. Dies erfolgt unter Einbeziehung jeglicher Informationskanäle und (digitalen) Instrumenten, die aktuell bereitstehen und sich perspektivisch entwickeln (z. B. Augmented Reality/Virtual Reality).



**Endbericht**

**Anlage C**

**Berücksichtigung Handlungs-  
Konzept im Verkehrsmodell**

Die Maßnahmen des Handlungskonzeptes wurden in der Wirkungsabschätzung mit dem Verkehrsmodell wie folgt berücksichtigt bzw. Konnten nicht berücksichtigt werden:

Handlungsfeld	Beschreibung	Modellierung
A1-A7	Fußverkehr	Reisewiderstand Fuß aller Wege mit Quelle und/oder Ziel am Ostufer - 10 %
B1-B4	Premiumrouten, Radrouten, Fahrradstraßen	Modellierung als Netzelemente im Radverkehrsmodell (s. Planfallberechnung)
B5-B7	Wegweisung, Fahrradparken	Reisewiderstand Rad am Ostufer - 2 Minuten
C1-C5	ÖPNV	Modellierung Angebotskonzept ÖV
D2, D5, D6	P+R/B+R/Mobilstationen	B+R-Anbindungen an Stadtbahn und S-Bahn
D1, D3, D4	Sharing-Angebote, E-Scooter	Keine Modellierung möglich
E1-E3	Hauptverkehrsstraßennetz	Planfallberechnungen zurückgestellt
E6-E9	Quartiersgaragen, Parkraumkonzepte	Änderung Parkwiderstand über Parktypen am Ostufer
E4, E5	Superblocks, Elektromobilität	Keine Modellierung möglich
F1-F5	Wirtschaftsverkehr	Keine Modellierung möglich
G1-G4	Mobilitätsmanagement	Keine Modellierung möglich

Die Maßnahmen im Fußverkehr werden pauschal abgebildet, indem der Reisewiderstand des Fußverkehrs für alle Wege mit Quelle und/oder Ziel am Ostufer um 10% reduziert werden. Hiermit werden die objektiven und subjektiven Verbesserungen im Fußverkehr am Ostufer abgebildet.

Im Radverkehr wurde die integrierte Radverkehrskonzeption, die im Handlungsfeld Radverkehr für den Ostuferraum und insbesondere den Stadt-Umland-Raum entwickelt wurde, im Verkehrsmodell als Premiumrouten, weitere Radrouten oder Fahrradstraßen streckenfein modelliert. Hierfür sind h neue Netzelemente wie eine Fuß- und Radbrücke über die Schwentinemündung berücksichtigt. Für die Modellierung musste eine Annahme über die Lage dieser Brücke getroffen werden, auch wenn die Lage der Brücke nicht feststeht

Zudem wurden Verbesserungen im Bereich Wegweisung und Fahrradparken (Handlungsfelder B5-B7) pauschal über eine Reduktion des Reisewiderstands um 2 Minuten für alle Wege mit Ziel am Ostufer modelliert.

Die geplanten intermodalen Verknüpfungspunkte zur Stadtbahn und zur S-Bahn Kiel wurden durch neue Anbindungen bis zu einer Entfernung von 2,5 km für Bike+Ride an die S-Bahn-Stationen und an relevante Stadtbahnstationen modelliert. Hierfür wurde eine gegenüber dem Zugang zu Fuß um 33% kürzere Zugangszeit berücksichtigt, die über der reinen Zugangszeit mit dem Fahrrad liegt, um die Effekte von Bike+Ride nicht zu überschätzen.

Anpassungen am Straßennetz über die im Ohnefall abgebildeten Maßnahmen im Gebiet der Landeshauptstadt (LH) Kiel hinaus wurde nach Beschluss der Steuerungsgruppe nicht bei der Bewertung des Handlungskonzeptes berücksichtigt. Maßnahmen im Bereich Parken werden durch

eine Änderung des Parkwiderstands in den dichter bebauten Verkehrszellen am Ostufer in der LH Kiel und den Umlandzentren berücksichtigt. Hierdurch wird der Parkwiderstand je nach Aktivität verändert und im Mittel um 2 Minuten erhöht.

Eine Abbildung von Maßnahmen im Bereich Sharing-Mobilität, Wirtschaftsverkehr oder Mobilitätsmanagement im Verkehrsmodell wurde nicht vorgenommen. Diese Maßnahmen sind qualitativ zu bewerten.

### Berücksichtigte Maßnahmen im Ohnefall 2035:

Hierfür wurde zunächst auf Basis des Analysefalls 2022 des Verkehrsmodells ein **Ohnefall OUVK** für das **Ostuferverkehrskonzept** erstellt. Dieser bildet den Verkehr am Ostufer ohne die Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes ab und berücksichtigt u.a.:

- Fest disponierte/im Bau befindliche Maßnahmen im Radverkehr, insbesondere
  - Veloroute Werftstraße
- SPNV-Maßnahmen mit sehr hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit bis 2030/35
  - Reaktivierung Hein Schönberg im 60-Min-Takt
  - Ausbau Kiel-Preetz (Bauabschnitt 2A) und 3. Zug/Strunde als RB Kiel-Preetz
- Maßnahmen im Busverkehr des 6. RNVP der LH Kiel
  - Ost-West-Achse Schwentinal-Klausdorf/Ellerbeker Weg – Ellerbek – Ostring – Hbf – Suchsdorf mit den Linien 21 und 22 jeweils im 20-Min-Takt, so dass sich auf dem Ostring ein 10-Min-Takt ergibt
  - Tausch der westlichen Taktäste der Linien 11 und 14/15, so dass die 11 künftig Neumühlen-Dietrichsdorf – FH - Mettenhof verkehrt und die 14/15 von Heikendorf/Laboe nach Wik verkehrt. Hierdurch bekommt Mettenhof einen besseren Takt.
- und Maßnahmen im Straßennetz im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für die Stadtbahn Kiel – insb. Anpassung von Querschnitten und Knotenpunkten entlang der Werftstraße und in Richtung Elmsenhagen

### Berücksichtigte Maßnahmen im Mitfall 2035:

Aufbauend auf diese **Ohnefall OUVK** wird der **Mitfall OUVK** gegenübergestellt, der die Maßnahmen des Handlungsprogramms beinhaltet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass eine Reihe von Maßnahmen im Modell methodisch nur sehr eingeschränkt abgebildet werden können und summarisch durch eine Anpassung von Modellparametern übersetzt werden. Im Bereich Straßennetz, Radverkehr und ÖV müssen hingegen für eine Wirkungsabschätzung mit dem Verkehrsmodell jeweils konkrete Streckenführungen und Fahrpläne für einzelne Linien hinterlegt werden. Diese werden zur Modellierung benötigt, sie bedeuten aber keine Festlegung des Ostuferverkehrskonzeptes auf konkrete Streckenführungen oder Taktangebote auf einzelnen Linien. Die Ausgestaltung ist weiteren Fachplanungen vorbehalten (z.B. der künftigen Fortschreibungen der RNVPs).

Im ÖV wurden im Mitfall OUVK aufbauend auf die Maßnahmen, die schon im Ohnefall OUVK berücksichtigt sind, folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Zielnetz SPNV/S-Bahn der NAH.SH mit folgendem Angebot am Ostufer:
  - S-Bahn zum Schönberger Strand im 30-Min-Takt

- S-Bahn nach Preetz im 30-Min-Takt
- RE nach Lübeck mit Halt in Preetz, Preetz-Süd, Ascheberg und Plön im 30-Min-Takt
- Neue Haltepunkte in Wellsee, Kroog, Ostseepark, Preetz-Nord, Preetz-Krankenhaus und Preetz-Süd
- Geplantes Stadtbahnnetz Kiel nach Elmschenhagen und Neumühlen-Dietrichsdorf/FH mit 4 Linien
  - T1 FH – Suchsdorf
  - T2 Elmschenhagen - Wik
  - T3 Dietrichsdorf – Mettenhof
  - T4 Schulen am Langsee - Projensdorf

Busnetz zum Mitfall Stadtbahn (Planungsstand 2022), insb. mit folgenden Linien am Ostufer (Die Fortsetzungen auf dem Westufer (nach dem HBF) müssen nicht zwingend so sein wie hier aufgeführt).

- Angebotsverbesserungen im Busverkehr:
  - 12S Schnellbus nach Laboe
  - 13S Schnellbus nach Heikendorf
  - 64 Norwegenkai – Gaarden Süd – Wellsee – Kronsburg – weiter Richt. Innenstadt
  - 70 Kroog – Poppenrade – Hbf – Melsdorf
  - 71/72 Klausdorf/Ellerbeker Weg – Ellerbek – Ostring – Hbf – Kronshagen
  - 82 Elmschenhagen – Klausdorf – Wellingdorf - Neumühlen-Dietrichsdorf – Oppendorf
  - 88 Raisdorf – Elmschenhagen – Wellsee – Meimersdorf
  - 89 Wellingdorf – Ellerbek – Elmschenhagen – Wellsee – Meimersdorf
  - 91 Wellingdorf – FH - Neumühlen - Heikendorf – Laboe
  - 98 Villacher Straße - Wellsee
  - 99 Ortsbus Elmschenhagen
- Weitere Angebotsverbesserungen im Busverkehr
  - Linie 200/201/210 Zubringer Schönkirchen zur Stadtbahn Tiefe Allee bzw. Wischhofstr.
  - Linie 302 FH – Wellingdorf – Klausdorf – Raisdorf mit Anschluss zu jeder S-Bahn am Ostseepark
  - Überplanung Schnellbusangebot nach Lütjenburg - Oldenburg
  - Laboe – Wendtorf - Probsteierhagen mit Anschluss zur S-Bahn



**Endbericht**

**Anlage C**

**Indikatoren Evaluation**

# Beispielhafte Indikatoren Umsetzungsanalyse

Nr.	Maßnahmentitel	Mögliche Indikatoren	Häufigkeit
A1	Programm zur Umsetzung eines barrierefreien Fußwegesystems	Anzahl barrierefrei umgestalteter Kreuzungen und Querungen	Jährlich
A2	Planung und Bau von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten	Anzahl modernisierter/neu eingerichteter Querungen pro Jahr	Jährlich
A3	Bauliche Aufwertung zentraler Nahmobilitätsachsen	Länge aufgewerteter Strecken	Jährlich
B2	Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radrouten im Stadt-Umland-Raum	Länge aufgewerteter/neu eingerichteter Strecken nach den genannten Qualitätskriterien	Jährlich
B6	Offensive Fahrradparken an wichtigen Verkehrszielen	Anzahl neu eingerichteter/aufgewerteter Radabstellanlagen ( <i>differenziert nach ÖPNV-Haltepunkten und weiteren Zielen</i> )	Jährlich
C1	Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland (Regio S-Bahn)	Modal-Split-Werte, Fahrgastzahlen, neue Stationen	3 Jahre
C2	Schnellbuskonzept + Hauptachsen Busverkehr	Modal-Split-Werte, Fahrgastzahlen	Jährlich
D1	Ausweitung der Sharing-Angebote	Anzahl neu eingerichteter Car- und Bikesharing-Stationen	Jährlich
D4	Mobilitätstationen in Wohn- und Gewerbegebieten	Anzahl eingerichteter Mobilitätsstationen	Jährlich
D6	Offensive: Ausbau des B+R-Netzes	Anzahl eingerichteter B+R-Anlagen	3 Jahre
E7	Parkraumkonzepte in den Quartieren	Anzahl umgenutzter Straßenraumparkplätze im Untersuchungsraum	Jährlich
G1	Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement	Anzahl der Betriebe im Netzwerk	Jährlich

## Beispielhafte Indikatoren für die Handlungsziele

### Fußverkehr

#### ZA1: Netzdichte und Erreichbarkeit am Kieler Ostufer erhöhen

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Erhöhung der Länge neu geschaffener und ertüchtigter Fußwege im Verhältnis zu verfallenen Wegeverbindungen (EFA-Standard)	Auswertung der Bauprogramme
Aufwertung von als unsicher eingestuften (Angst-)Räumen im Verhältnis zu ggf. neu entstehenden (Angst-)Räumen (durch parallel Bauprojekte)	Regelmäßige Befragung
Vollständige Barrierefreiheit in den zentralen Versorgungsbereichen bis 2035	Externes Gutachten

#### ZA2: Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinden fördern

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Erhöhung der Länge neu geschaffener und ertüchtigter Fußwege im Verhältnis zu verfallenen Wegeverbindungen (EFA-Standard)	Auswertung der Bauprogramme
Steigerung Modal-Split-Werte des Fußverkehrs	Haushaltsbefragung SrV

#### ZA3: Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität stärken

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Qualitative Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes steigt kontinuierlich	Haushaltsbefragung, Umfragen, Abgleich Melde.Möwe

## Radverkehr

### ZB1: Verzahnung der Radwegeinfrastruktur im Stadt-Umland-Raum optimieren

#### Beispielhafter Indikator

Jährliche Steigerung der Anzahl der baulichen Kilometer zur Erschließung von Lückenschlüssen

#### Erhebungsmethodik

Auswertung der Bauprogramme, Reisezeitmessungen

### ZB2: Vereinheitlichung von Qualitätsstandards

#### Beispielhafter Indikator

Abgleich der Qualitäten und Ausbaustufen im Untersuchungsraum

#### Erhebungsmethodik

Befahrung

### ZB3: Premiumradrouten als Leuchtturmprojekte forcieren

#### Beispielhafter Indikator

Jährliche Steigerung der Anzahl der baulichen Kilometer im regionalen Rad-premiumroutennetz

#### Erhebungsmethodik

Auswertung der Bauprogramme

### ZB4: Infrastruktur konsequent sanieren und instand halten

#### Beispielhafter Indikator

Kontinuierliche Steigerung der Länge sanierter Radwege

#### Erhebungsmethodik

Auswertung der Bauprogramme, Abgleich Melde.Möwe

## ÖPNV/SPNV

### ZC1: Übergeordnete ÖPNV-Achsen stärken

#### Beispielhafter Indikator

Direkte und schnelle ÖPNV-Anbindung aus Stadtteilen und Nachbarkommunen ins Zentrum (mindestens 30-Minutentakt im Stadtgebiet)

#### Erhebungsmethodik

Fahrtenhäufigkeit, Pünktlichkeitsanalyse

Steigerung Modal-Split-Werte des ÖPNV

Haushaltsbefragung SrV

### ZC2: ÖPNV-Angebote im Stadt-Umland-Raum ausbauen

#### Beispielhafter Indikator

Erschließung von 90 % der Siedlungsfläche durch den ÖPNV (als erschlossenen gelten Bereiche bis zu 300m entfernt von Haltestellen)

#### Erhebungsmethodik

Raum- und Erreichbarkeitsanalyse

Steigerung Modal-Split-Werte des ÖPNV

Haushaltsbefragung SrV

### ZC3: Chancen der Digitalisierung für eine Flexibilisierung des ÖPNV nutzen

#### Beispielhafter Indikator

Anzahl von Nutzenden von digitalen Angeboten (z.B. App für Fahrplanauskunft, Ticketkauf und Buchung von On-Demand-Angeboten)

#### Erhebungsmethodik

Auswertung Nutzendenstatistik

### ZC4: Koordination unterschiedlicher Angebote intensivieren

#### Beispielhafter Indikator

Verlässlichkeit Anschluss- und Umsteigesicherheit zwischen unterschiedlichen Produkten

#### Erhebungsmethodik

Pünktlichkeitsanalyse

## Intermodalität und Multimodalität

### ZD1: Intermodale Angebote passgenau ausbauen

#### Beispielhafter Indikator

Steigerung der Anzahl der Stationen und Ausleihzahlen von intermodalen Angeboten (Bike- und Carsharing, Mobilitätsstationen)

#### Erhebungsmethodik

Auswertung Anzahl und Lage der Stationen und Fahrzeug; Auswertung der Ausleihzahlen

### ZD2: Park-Ride-Angebot systematisch aufbauen und integrieren

#### Beispielhafter Indikator

Anstieg der Anzahl von P+R-Parkplätzen und Auslastungszahlen

#### Erhebungsmethodik

Auswertung Anzahl und Lage der P+R-Stationen

### ZD3: Verknüpfung von Ost- und Westufer über die Kieler Förde weiterentwickeln

#### Beispielhafter Indikator

Direkte und schnelle ÖPNV-Anbindung aus Stadtteilen und Nachbarkommunen an das Kieler Westufer

#### Erhebungsmethodik

Pünktlichkeitsanalyse

## Kfz-Verkehr

### ZE1: Parken neu ordnen und organisieren

#### Beispielhafter Indikator

Kontinuierlicher Rückgang des Parkdrucks für Pkw im öffentlichen Raum und sowie der Pkw-Zahlen in den Quartieren

#### Erhebungsmethodik

Parkraumerhebung/Meldestatistik, Anzahl ausgestellter Ausnahmegenehmigungen (Bewohnerparkausweise je Zone)

### ZE2: Kfz-Verkehr gezielt weiter beruhigen

#### Beispielhafter Indikator

Vision Zero: Reduktion der Verkehrstoten und verunfallten Personen in der Landeshauptstadt Kiel und im Kreis Plön

#### Erhebungsmethodik

Polizei Unfallstatistik/Verwaltung

### ZE3: Etablierung von digitalen Instrumenten im Bereich Verkehrsmanagement

#### Beispielhafter Indikator

Einsatz digitaler Erhebungs- und Steuerungsinstrumenten sowie Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr

#### Erhebungsmethodik

Verkehrsflussmessungen

## Wirtschaftsverkehr

### ZF1: Die Schiene als Verkehrsträger für den Güterverkehr stärken

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Steigerung des intermodal abgewickelten Anteils am gesamten Güteraufkommen am Ostuferhafen	Auswertungen Port of Kiel
Senkung der Verkehrsleistung und der CO <sub>2</sub> -Emissionen des straßengebundenen Güterverkehrs	Verkehrserhebungen, modellbasierte Emissionsberechnungen

### ZF2: Gewerbliche Entwicklungsplanung und Verkehrsplanung zusammen denken

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Anteil der Flächen für Nahmobilität bei der Gewerbeflächenentwicklung	Auswertung der Ausführungsplanungen

### ZF3: Innovative KEP-Logistik als Quartiersleuchtturm erproben

Beispielhafter Indikator	Erhebungsmethodik
Reduktion der durch den Lieferverkehr erzeugten Emissionen / Anteil emissionsfreier Güter- und Lieferfahrzeuge	Verkehrszählung, Luftschadstoff-Messungen

## Mobilitätsmanagement

### ZG1: Kooperatives Mobilitätsmanagement forcieren

#### Beispielhafter Indikator

Anteil der mit Umweltverbund zurückgelegten Wege zur/von der Arbeitsstätte

#### Erhebungsmethodik

Beschäftigtenbefragung in Unternehmen bzw. Haushaltsbefragung bei Arbeitswegen

### ZG2: Kommunikation und Partizipation verstetigen

#### Beispielhafter Indikator

Einsatz neuer/digitaler Beteiligungsformate; Anzahl zielgruppenspezifischer Veranstaltungen und Ansprachen

#### Erhebungsmethodik

Befragung, eigene Veranstaltungsauswertung