



Endbe-

Ostuferver-

für die Kiel-

Impressum



KielRegion

Aus Wir wird mehr. Die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie die Landeshauptstadt Kiel stecken voller Stärken, die wir in der **KielRegion GmbH** bündeln. Als **regionale Kooperation** stärken wir unsere Region: Gemeinsam machen wir sie smarter, lebenswerter und nachhaltiger. Dafür realisieren wir Projekte in unseren Schwerpunktthemen WirtschaftsRegion, MobilitätsRegion sowie ZukunftsRegion. Außerdem unterstützen und vernetzen wir Menschen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Gemeinsam mit starken Partnern entwickeln wir die KielRegion aktiv und bewusst weiter. So schaffen wir nachhaltige Perspektiven für die Zukunft. Damit sind wir ein interessanter Standort für alle, die Freiraum für ihre Ideen suchen: Für junge Start-ups, innovative Unternehmen, traditionelle Betriebe. In der KielRegion leben fast 650.000 Menschen, das sind rund 23 Prozent der Bevölkerung Schleswig-Holsteins.



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Sebastian Schröder-Dickreuter (Dipl.-Ing.)
Christina von Bergner (M.Sc.)
Niklas Engelhardt (M.A.)
Nathalie Rehbaum (B.Sc.)

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rügenapp
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung, Beratung, Forschung GbR

Max Bohnet (Dipl.-Ing.)
Martin Albrecht (Dipl.-Ing.)



urbanus GbR
Stadt- und Verkehrsplanung

Stefan Luft (Dipl.-Ing.)
Peter Krausse (M.A.)

Titelfoto: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
1.1	Räumliche und konzeptionelle Einbettung	9
1.2	Bestandsanalyse: Stärken und Schwächen	11
1.3	Beteiligung	14
1.4	Sofortprojekte	15
2	Zielsetzung	18
2.1	Übergeordnete Zielkonzepte und Leitlinien	18
2.2	Räumliche Handlungsstrategie für das Ostuferverkehrskonzept	21
2.3	Kooperatives Miteinander der Verkehrsträger	24
3	Handlungskonzept und Maßnahmen	25
3.1	Bewertungsschema der Maßnahmensteckbriefe	26
3.2	Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe	29
3.2.1	Fußverkehr	29
3.2.2	Radverkehr	31
3.2.3	ÖPNV/SPNV	35
3.2.4	Inter- und Multimodalität	36
3.2.5	Kfz-Verkehr	37
3.2.6	Wirtschaftsverkehr	38
3.2.7	Mobilitätsmanagement	39
3.3	Maßnahmenübersicht und Priorisierung	40
3.4	Bewertung des Handlungskonzeptes mit dem Verkehrsmodell	41
4	Umsetzungsplanung	47
4.1	Unterstützende Maßnahmenfinanzierung durch Förderprogramme	49
5	Evaluationskonzept	51
5.1	Umsetzungsanalyse und -bericht	52
5.2	Zielerreichungsanalyse	52
5.3	Evaluationsbericht	53
6	Fazit und Ausblick	54
	Literatur- und Quellenverzeichnis	56
	Anlagen	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anlass und Zweck Ostuferverkehrskonzept.....	7
Abbildung 2: Handlungsfelder des Ostuferverkehrskonzeptes	8
Abbildung 3: Betrachtungsgebiet	9
Abbildung 4: Mobilitätsstation am Fähranleger Dietrichsdorf.....	11
Abbildung 5: Konflikt Nahmobilität und ruhender Kfz-Verkehr in Elmschenhagen.....	12
Abbildung 6: Eindruck von dem öffentlichen Auftakt (links) und der ersten Planungswerkstatt (rechts).....	14
Abbildung 7: Herangehensweise an das Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes	18
Abbildung 8: Zielvorgabe CO ₂ -Reduktion Masterplan Mobilität und Positionspapier der Landeshauptstadt Kiel im Vergleich.....	19
Abbildung 9: Übersicht Handlungsziele des Ostuferverkehrskonzeptes	20
Abbildung 10: Räumliche Handlungsstrategie für den Gesamttraum.....	22
Abbildung 11: Räumliche Handlungsstrategie für den Fokusraum	23
Abbildung 12: Übersicht der Maßnahmen nach Handlungsfeldern	25
Abbildung 13: Beispielhafte Erläuterung des Steckbriefformats	28
Abbildung 14: Qualitätskomponenten für die Radpremiumrouten und Standards für die Radführung.....	32
Abbildung 15: Veränderung der Bevölkerung und der werktäglichen Wege mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall	43
Abbildung 16: Veränderung der werktäglichen Verkehrsleistung mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall	43
Abbildung 17: Screelines zur Auswertung der Gesamtverkehrsmengen über die Schwentine, zwischen Ost- und Westufer und zwischen Elmschenhagen und Gaarden	44
Abbildung 18: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen.....	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auswahl möglicher Förderprogramme mit Maßnahmenzuordnung.....	49
--	----

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
ALFA	Anruf-Linien-Fahrten
BBSV	Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen
B+R	Bike and Ride
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienstleister
LH	Landeshauptstadt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OSK	Ostseeküstenradweg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrsordnung

Glossar

Curbside-Management	Curbside-Management, auch smartes Flächenmanagement genannt, bezieht sich auf die Flächen an der Seite des Straßenraums (bspw. Bordsteinkante) und strebt eine flexible Nutzung dieser Räume mit möglicher Unterstützung durch digitale Anwendungen an.
Innenentwicklung	Begriff der Raumplanung, wobei innerörtliche, bereits erschlossene Flächenpotenziale verdichtet genutzt werden sollen, um die Ausweitung des Flächenanspruchs am Stadtrand/Außenbereich zu reduzieren.
Intermodalität	Intermodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges.
Leuchtturmprojekt	Ein Leuchtturmprojekt bezeichnet Projekte, die durch ihren neuartigen Ansatz eine wegweisende Wirkung für darauffolgende Projekte darstellen.
Letzte Meile	Als „letzte Meile“ wird die Distanz zwischen dem Zielort und dem nächsten Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr definiert.

Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr mit dem Ziel einer umweltverträglichen Gestaltung.
Multimodalität	Multimodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Zeitraumes über mehrere Wege hinweg (bspw. innerhalb einer Woche).
Nahmobilitätsachse	Eine Nahmobilitätsachse verbindet zentrale Orte eines bestimmten Gebietes miteinander.
Nutzungskonflikt	Ein Nutzungskonflikt liegt vor, wenn Interessen unterschiedlicher Art (bspw. wirtschaftlicher, gesellschaftlicher, ökologischer) sich gegenüberstehen oder behindern.
Nutzungsmischung	Nutzungsmischung bezeichnet Quartiere, in denen innerhalb eines Grundstücks verschiedene Nutzungen vorhanden sind (bspw. Gewerbe- und Wohnnutzung).
Parkdruck	Parkdruck wird anhand der Auslastung von Parkplätzen innerhalb eines Bereiches definiert. Laut Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. ¹ unterscheidet die Skala von „kein Parkdruck“ (Auslastung < 60 %) bis zu „hoher Parkdruck“ (Auslastung > 90 %).
Screenline	Eine Screenline umfasst eine Menge von Strecken, die durch eine Polygonlinie definiert werden. Alle Strecken, die durch die Polygonlinie geschnitten werden, gehören zur Screenline. Die Verkehrsbelastungen aller Strecken einer Screenline werden zu einer Screenline-Belastung aufsummiert.
Superblock	Ein Superblock bezeichnet einen Straßenblock, bei dem durch eine Anpassung der Verkehrsführung und eine Umwidmung von Fläche Durchgangsverkehr konsequent unterbunden werden und dadurch Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden.
Umweltverbund	Der Umweltverbund umfasst alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angebote oder Mitfahrzentralen.
Wirtschaftsverkehr	Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßige oder entgeltliche Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden. ²

¹ FGSV (2012). Empfehlungen für Verkehrserhebungen.

² FGSV (2020). Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. BBSV 2020.

1 Einleitung

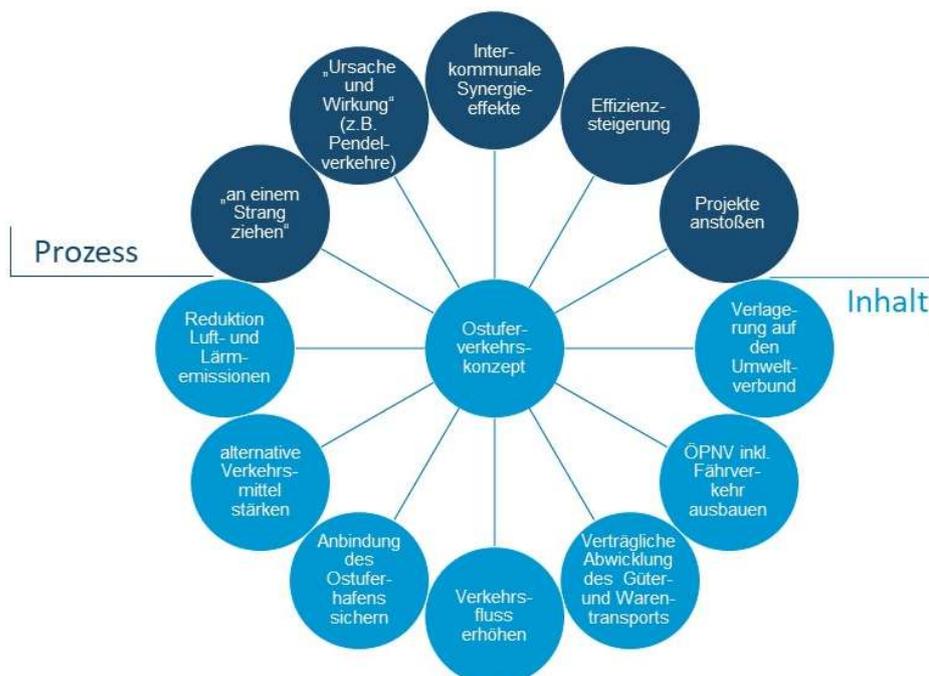
Das Ostuferverkehrskonzept beschreibt die strategische Weiterentwicklung der Mobilitätsplanung im grenzüberschreitenden Betrachtungsraum der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön bis zum Jahr 2035. Das Gutachten untersucht, wie die Belastungen durch Lkw- und Pkw-Verkehre (insbesondere Lärm und Abgase) auf dem Ostufer verringert werden können und sich gleichzeitig der Verkehrsfluss sowie die verkehrliche Anbindung, unter Beachtung der Klimaschutzziele, verbessert. Die Verbesserung des Verkehrs soll im Sinne der Mobilitätswende geschehen, sodass die menschen- und umweltgerechte Mobilität – unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten – verbessert wird.

Das Verkehrsgutachten wurde durch die KielRegion GmbH in Auftrag gegeben und durch ein Gutachtendenkonsortium ausgearbeitet. Unter Beteiligung der unterschiedlichen Gebietskörperschaften und Akteure wurde ein praktisches Handlungskonzept entwickelt, welches aufzeigt, wie die Belastungen durch Lkw- und Pkw-Verkehre reduziert und gleichzeitig der Verkehrsfluss sowie die Erreichbarkeit des Gebietes verbessert werden kann. In Anbetracht der Mobilitätsbedürfnisse wird in Form von 43 Maßnahmen ein Gutachternvorschlag unterbreitet, wie eine effiziente Straßenraumausnutzung durch bestmögliche Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fähre, Fahrrad, Fußverkehr) erreicht werden kann, so dass der Verkehrsfluss für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr auch in Zukunft gewährleistet wird.

Je mehr Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, desto mehr verteilt sich der Raum auf alle Verkehrsarten (z.B. weniger Staus, optimierter Verkehrsfluss, Steigerung der Verkehrssicherheit). Hierbei gilt es die unterschiedlichen Zielgruppen und deren jeweiligen Ansprüche entsprechend zu berücksichtigen. Die Pendler*innen spielen für den Betrachtungsraum des Ostuferverkehrskonzeptes eine besondere Rolle, da mit täglich ca. 21.000 pendelnden Personen ein starker Austausch zwischen den Wohn- und Arbeitsorten des Kreises Plön und der Landeshauptstadt Kiel stattfindet.

Die Abbildung 1 zeigt eine prozessbezogene und inhaltliche Übersicht über die wesentliche Zweckbestimmung des Ostuferverkehrskonzeptes.

Abbildung 1: Anlass und Zweck Ostuferverkehrskonzept



Quelle: Planersocietaet

Dabei werden die unterschiedlichen Verkehrsarten (z.B. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV/SPNV, Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr) im Handlungskonzept integriert betrachtet und die Maßnahmenplanung zielt auf die Nutzung von deren positiven Wechselwirkungen sowie auf die Schaffung von Synergie-Effekten ab. Diese entstehen dann, wenn möglichst schnell, umweltfreundlich und sicher ein Weg zurückgelegt werden kann. Ein Weg oder eine Wegeketten kann optimiert werden, indem niedrighschwellige intermodale Angebote vorhanden sind.

Abbildung 2: Handlungsfelder des Ostuferverkehrskonzeptes



Quelle: Planersocietaet

Das methodische Vorgehen bei der Ausarbeitung des Ostuferverkehrskonzeptes umfasste eine umfangreiche Bestandsanalyse. Darin war die Sichtung bestehender Konzepte (z.B. Masterplan Mobilität³, Masterplan 100 % Klimaschutz⁴) und Planungen (z.B. Stadtbahn, Attraktivierung der Fördeschiffahrt, Radwegkonzept Kreis Plön und S-Bahn-Kiel) ebenso maßgeblich, wie die Betrachtung der räumlich-topografischen Gegebenheiten (z.B. Trennwirkung der Kieler Förde und Schwentine). Aufbauend auf einer Stärken- und Schwächen-Analyse wurden daraufhin erste Handlungsbedarfe und Handlungsansätze abgeleitet. Im Rahmen von mehreren Beteiligungsformaten (z.B. Öffentliches Forum, Planungswerkstatt, Projektbeirat) wurden die Handlungsansätze gemeinsam mit den Akteuren in der Region weiter geschärft. Im Rahmen von fünf Sofortprojekten, die prozessbegleitend angestoßen und umgesetzt wurden, konnten zudem erste Ergebnisse (z.B. Konzeptpapiere für Mobilitätsstationen an den Fähranlegern Laboe, Möltenort und Mönkeberg; Konsolidierung Radverkehrsplanungen) erarbeitet werden. Dadurch wächst nicht nur der Kreis der im Entstehungsprozess beteiligten Akteure, sondern gewinnt das Ostuferverkehrskonzept an Sichtbarkeit und Glaubhaftigkeit in Bezug auf dessen umsetzungsorientierten Charakter.

Am Ende steht mit dem Ostuferverkehrskonzept ein strategisches und praktisches Handlungskonzept, das von der Expertise der Planungsbüros ebenso profitierte, wie von der essenziellen Expertise der Akteure vor Ort. Wichtig hierbei ist zu erkennen, dass das Ostuferverkehrskonzept keine detaillierte (Entwurfs-)Planung formuliert. Das Konzept arbeitet als strategisches Konzept mit einer Flughöhe, die das gesamte Ostufer abbildet und verstärkt die übergeordneten Wechselwirkungen zwischen den Gemeinden, dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel berücksichtigt. Das Konzept legt zum einen eine strategische Vision vor, zum anderen einen konkreten Fahrplan für die Umsetzung. Mit 43 konkret vorgeschlagenen Maßnahmen werden Verkehrsmittel des Umweltverbunds gestärkt und gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr optimiert. Zudem ist das Konzept mit einem Planungshorizont von 10-15 Jahren mittel- bis langfristig ausgerichtet. Gleichwohl werden mit dem Ostuferverkehrskonzept handlungsorientierte Maßnahmen formuliert, welche bereits auf bestehenden Aktivitäten aufbauen und kurzfristig angestoßen werden können, ohne zum jetzigen Zeitpunkt die konkrete Ausführungsplanung zu benennen. Nun

³ KielRegion (2017). Masterplan Mobilität KielRegion. Endbericht.

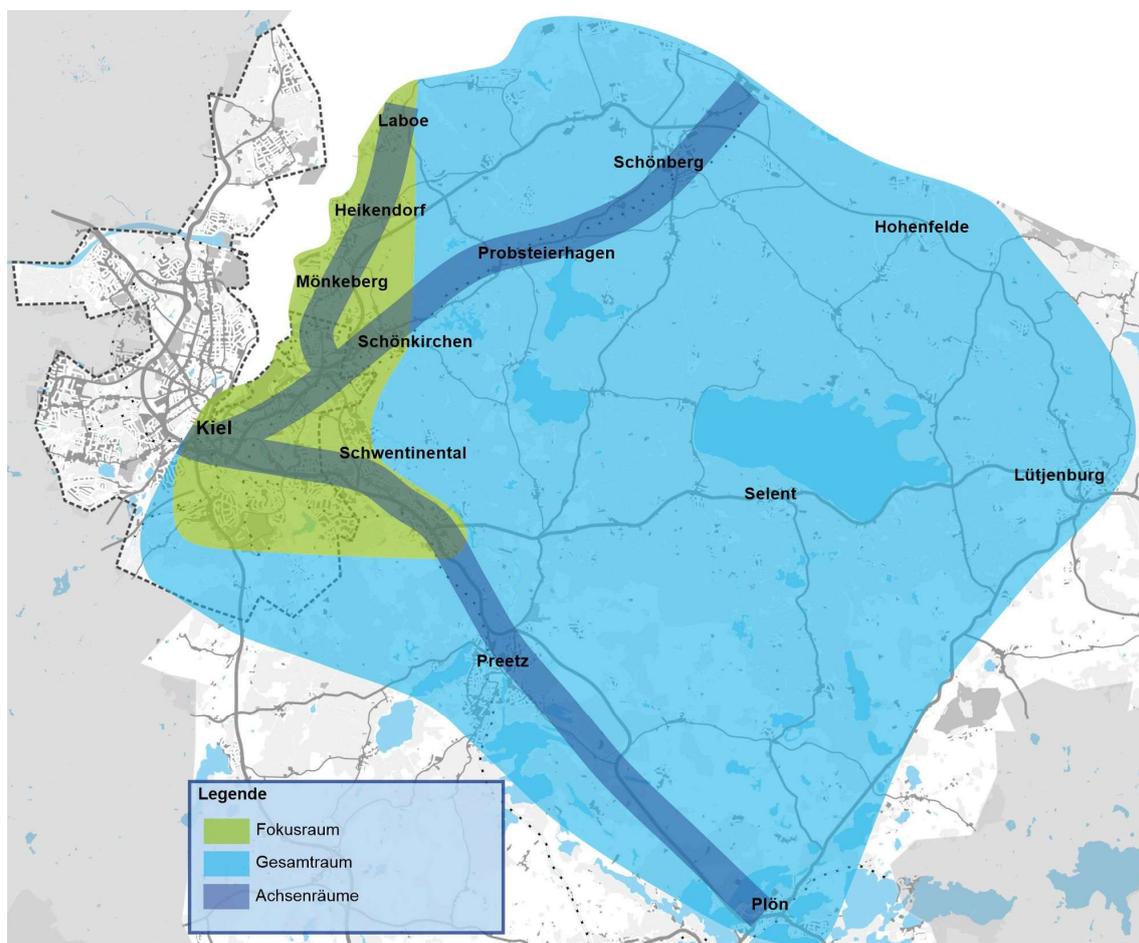
⁴ Landeshauptstadt Kiel (2017). Masterplan 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt Kiel. Endbericht.

gilt es, den Willen für eine umwelt- und gesellschaftsverträgliche Mobilitätsentwicklung am Ostufer weiter zu stärken und gemeinsam in die rasche Beschlussfassung und Umsetzung der Maßnahmen zu starten.

1.1 Räumliche und konzeptionelle Einbettung

Das Betrachtungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes untergliedert sich in einen Fokusraum sowie einen Gesamttraum. Der Fokusraum orientiert sich an dem direkten Siedlungszusammenhang entlang der Stadtgrenzen der Landeshauptstadt Kiel sowie den angrenzenden Gemeinden des Kreises Plön. Der Gesamttraum erstreckt sich nach Schönberg, Lütjenburg und Plön. Darüber hinaus werden mehrere Achsenräume entlang wichtiger Hauptverkehrsachsen (MIV und ÖPNV) herausgestellt. Diese beinhalten die wichtigen Korridore Kiel – Preetz – Plön, Kiel – Laboe sowie Kiel – Schönberg (vgl. Abbildung 3). Die Abgrenzung des Betrachtungsgebiets hat anhand von verschiedenen Kriterien stattgefunden: Pendler- und Verkehrsverflechtungen, Bevölkerungsentwicklung sowie räumliche Barrieren und Achsen. Ferner werden unterschiedliche Raumkategorien (z.B. stark/teils verdichtet und rural, Zentren und Wohnquartiere) sowie Wegebeziehungen, die über das eigentliche Betrachtungsgebiet hinausgehen (z.B. Fährverbindungen über die Förde) betrachtet. Hierdurch wird zugleich die Relevanz unterschiedlicher Interessen auf Seiten der Zielgruppen (z.B. Pendler*innen und Wohnbevölkerung) und verantwortlichen Akteure auf Gemeinde-, Amts-, Stadt- und Kreisebene deutlich.

Abbildung 3: Betrachtungsgebiet



Quelle: Planersocietaet

Das Ostuferverkehrskonzept fußt auf einer breiten Basis an planerischen Grundlagen. Mit dem Masterplan Mobilität für die KielRegion gibt es eine konzeptionelle Grundlage für die verkehrliche Entwicklung in der KielRegion und damit auch für das Betrachtungsgebiet auf dem Ostufer der Kieler Förde.

Weitere Großprojekte wie die Stadtbahn-Planung in der Landeshauptstadt, sowie den Planungen zu einer S-Bahn-Kiel sind für die Verkehrsentwicklung auf dem Kieler Ostufer ebenso maßgeblich. Da die Planungen für diese Projekte bereits weit fortgeschritten sind, werden Sie im Handlungskonzept des Ostuferverkehrskonzeptes sekundär betrachtet.

Des Weiteren sind übergeordnete Planungen im Straßennetz (Ostufarentlastungsstraße und Südspange) aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sowie die zentrale Schwentinebrücke zwischen Neumühlen-Dietrichsdorf und Wellingdorf maßgeblich für den Verkehr auf dem Ostufer. Auch hier gilt, dass auf Grund der langen Planungsvorläufe für eine mögliche Umsetzung dieser Projekte und dem im Ostuferverkehrskonzept gewählten Planungshorizont bis 2035 diese Projekte nicht in das Handlungskonzept der Ostuferverkehrskonzeptes aufgenommen wurden. Es wird empfohlen, dass die Anpassung des übergeordneten Straßennetzes im Rahmen einer Fortschreibung des Masterplan Mobilität untersucht wird und Empfehlungen für die KielRegion gemacht werden.

Die genannten Projekte werden hier skizziert, um die Relevanz für die verkehrliche Entwicklung dennoch deutlich hervorzuheben. Eine vollständige Liste der gesichteten und verwendeten Grundlagendokumente kann der Anlage C entnommen werden.

Masterplan Mobilität für die KielRegion

Der Masterplan Mobilität wurde federführend von der KielRegion erarbeitet und dient als prioritäre Mobilitäts-Planungsgrundlage. Er wurde auf die Beschlüsse der Landeshauptstadt Kiel und der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde hin erstellt und 2017 verabschiedet. Ziel war es, Mobilitätslösungen für die gesamte KielRegion zu entwickeln. Dabei sollte vor allem der Fokus auf die Schaffung einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität, einem starken Tourismusverbund sowie einer integrierten und kooperativen Planung in der KielRegion gesetzt werden. Übergeordnetes Ziel ist die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen, welche innerhalb der KielRegion im Vergleich zum Analysejahr 2015 bis zum Jahr 2035 um 35% verringert werden sollen.

Stadtbahn Kiel

Im November 2022 wurden weitere Planungsschritte zum Bau der Stadtbahn in Kiel durch die Kieler Ratsversammlung beschlossen. Eine Eröffnung erster Strecken ist bis 2035 geplant. Das Kieler Ostufer soll über die Stadtbahn-Linien 1 bis 4 an das Streckennetz angebunden werden. Die Linien 1 und 3 beginnen im Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf und führen entlang des Ostufers über die Stadtteile Wellingdorf, Ellerbek und Gaarden-Ost in Richtung Hauptbahnhof. Während der Hauptverkehrszeiten ist je Linie eine Taktung von 10 Minuten vorgesehen. Die Linie 2 führt nach Elmschenhagen, die Linie 4 verdichtet die Linie 2 bis zu den Schulen am Langsee in Gaarden. Ergänzt wird das Stadtbahnnetz von einem angepassten Busnetz, welches für eine weitere Verdichtung des ÖPNV-Netzes sorgt. Die Stadtbahn ist somit maßgeblich relevant für die Entwicklung der Verkehre am Ostufer. Daher sollen die Untersuchungen und Vorplanungen der Stadtbahn in allen Belangen der Maßnahmenplanungen des Ostuferverkehrskonzeptes, welche teilweise vorbereitend und ergänzend zur Stadtbahn geplant sind, berücksichtigt werden.

S-Bahn und Ausbau der RE-Verkehre

Die NAH.SH plant als Aufgabenträger des SPNV den Ausbau der heutigen Regionalbahnlinien zum S-Bahn-Netz Kiel. Die S-Bahn soll auf folgenden Achsen verkehren: Kiel – Preetz; Kiel - Schönberger Strand (Hein Schönberg); Kiel – Neumünster; Kiel – Rendsburg-Seemühlen; Kiel -

Eckernförde-Nord. Neben der Bedienung weiterer Haltepunkte soll der Ausbau auch mit einer Taktverdichtung einhergehen. Die Planungen für den S-Bahn- und RE-Ausbau sind im Fünften Landesweiten Nahverkehrsplan (2022-2027) in konkreten Ausbausritten bis 2026 und ab 2027 hinterlegt. Zudem wurden die Planungen für die S-Bahn Kiel teilweise in den 3. Gutachterentwurf des Zielfahrplans 2032 für den Deutschlandtakt des BMDV aufgenommen.

Übergeordnete Planungen im Straßennetz

Die große Schwentinebrücke stellt zurzeit eine der wichtigsten Verbindungen zwischen Kiel und der Region nördlich der Schwentine dar. Die Brücke ist in einem guten Zustand. Der Bedarf, die Schwentinebrücke im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes zu bearbeiten, besteht dadurch nicht. Im Zuge der Stadtbahnplanung wird Dietrichsdorf an das Netz angebunden und die Schwentine durch die Stadtbahn gequert werden. Im Rahmen der derzeit laufenden Planungen für die Stadtbahn wird ein Brückenkonzept entwickelt, welches sowohl den Bedarf der Stadtbahn als auch des Straßenverkehrs berücksichtigt. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist die Verlängerung der A21 in das Stadtgebiet Kiel und der Bau einer Südspange bis zur B76 in Gaarden-Süd im vordringlichen Bedarf genannt. Derzeit laufen Untersuchungen der DEGES zu verschiedenen Trassenvarianten. Die Ostuferentlastungsstraße ist im Weiteren Bedarf des BVWP ist eingestuft.

1.2 Bestandsanalyse: Stärken und Schwächen

In der Bestandsanalyse wurde der Ist-Zustand der Mobilität im Untersuchungsraum erhoben. Die Sichtung und Recherche bestehender Konzepte, Untersuchungen und Unterlagen wurde durch verschiedene Vor-Ort-Erhebungen ergänzt. Ferner vervollständigen die Ergebnisse aus den vielzähligen Beteiligungsformaten (z.B. öffentliche Online-Beteiligung, Planungswerkstatt, Projektbeirat) die Beschreibung des

Abbildung 4: Mobilitätsstation am Fähranleger Dietrichsdorf



Quelle: Planersocietaet

Status Quos. Die vollständige Ergebnissicherung der Bestandsanalyse wird in einem separaten Dokument abgebildet, welches der KielRegion vorliegt und über die Webseite der KielRegion eingesehen werden kann. Folgenden Stärken und Schwächen wurden für das Betrachtungsgebiet zusammengefasst herausgestellt:

Stärken

- Planungsansätze für Fußwegeachsen und Kinderwege sowie erste Aktivitäten (Aktive Mobilität in städtischen Quartieren) sind am gesamten Kieler Ostufer vorhanden
- Gute fußläufige Erschließung der Stadtteile am Kieler Ostufer durch verschiedene zentrale Versorgungsbereiche
- Vertakteter Regionalbusverkehr mit Schnellbussen und alternatives Angebot ALFA bietet gute Grundlage im Kreis Plön

- Zunehmendes Engagement der Kommunen im Untersuchungsgebiet für den Radverkehr im Kontext von Klimaschutz und Verkehrswende
- Begonnener Bau der Premiumradroute entlang der Werftstraße als zentrale Verbindung
- Ausbau der Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand
- Einheitliches regionales Konzept für die Gestaltung und das Marketing von Mobilitätsstationen durch die KielRegion (vgl. Abbildung 4)
- Im Verhältnis zu anderen Regionen und Städten ähnlicher Größe bereits ein gutes Grundangebot von intermodalen Angeboten (z. B. SprottenFlotte, Mobilitätsstationen, Sharing-Angebote)
- Moderater Parkdruck in vielen Teilen des Kieler Ostufers
- Verschiedene Verkehrsträger (Straße, Schiene und Wasser) zur Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs und damit Verlagerungspotenzial vorhanden (trimodal)

Schwächen

- Teilweise hohe, nicht stadtverträgliche Kfz-Belastungen innerorts, insbesondere am Kieler Ostufer (Werftstraße/Ostring/Wehdenweg) und Schönkirchen (Schönberger Landstraße)
- Fehlende Querungsmöglichkeiten und hohe Geschwindigkeiten, z. B. an Bushaltestellen an der B502, gefährden die Verkehrssicherheit
- Der Fußverkehr am Kieler Ostufer wird durch die Topografie, räumliche Barrieren sowie Nutzungskonflikten mit dem ruhenden Verkehr gehemmt (vgl. Abbildung 5)
- Sanierungs- und Instandhaltungsbedarf von Radverkehrsanlagen
- Vor allem am Kieler Ostufer und in den angrenzenden Gemeinden sind viele Straßenräume und Wohnumfelder eher autogeprägt und haben wenig Aufenthaltsqualität
- Pendelverkehre über die Kieler Förde sind eingeschränkt
- Räumliche Barrieren (Schwentine, Förde, B76, B502) zerschneiden das Kieler Ostufer und führen zu Umwegen, um die Förde
- Teilweise fehlt die Abstimmung verschiedener Angebote untereinander
- Es gibt weitere Bedarfe zur besseren Vernetzung der Verkehrsangebote, zum Beispiel an den SPNV-Haltestellen in Schwentinental (Aufwertung B+R) und Elmschenhagen in Hinblick auf die Vernetzung von Bus – Bahn – P+R – Fahrrad
- Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs bspw. durch Bewohner*innenparken, Parkscheibenregelungen etc. besteht am Kieler Ostufer nur teilweise
- Ein Großteil des Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt; es fehlt an einheitlichen

Abbildung 5: Konflikt Nahmobilität und ruhender Kfz-Verkehr in Elmschenhagen



Quelle: Planersocietaet

und eindeutigen Lkw-Führungs- sowie Logistikkonzepten v.a. in den zentralen Versorgungsbereichen und an Möglichkeiten, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Eine grafische Aufarbeitung und Ableitung der wesentlichen Handlungsbedarfe aus der Bestandsanalyse erfolgte im Abgleich mit den Zielfeldern des Masterplan Mobilität und kann der Anlage C entnommen werden.

1.3 Beteiligung

Der Ausarbeitungsprozess des Ostuferverkehrskonzepts war durch eine umfangreiche Beteiligung bestimmt. Dabei war das Ziel, dass in den planerischen Überlegungen die Vorstellungen der Beteiligten vor Ort maßgeblich aufgegriffen und genutzt werden. Dafür wurden verschiedene Beteiligungsformate prozessbegleitend durchgeführt, welche sich gezielt an die unterschiedlichen Akteursgruppen richteten.

Die sehr gut angenommene Online-Beteiligung und öffentliche Auftaktveranstaltung boten der Bevölkerung und stadtgesellschaftlichen Gruppen die Möglichkeit an der Entwicklung des Ostuferverkehrskonzeptes Teil zu haben. In den Formaten wurde umfangreich über das Projekt informiert. Darüber hinaus wurden Ideen und Hinweise aufgenommen. Dabei wurden im Tool der Online-Beteiligung über 600 Rückmeldungen gegeben und die öffentliche Auftaktveranstaltung im Audimax der Fachhochschule Kiel von etwa 100 Gästen besucht.

Zwei Planungswerkstätte (vgl. Abbildung 6) sowie drei Sitzungen des Projektbeirats dienten maßgeblich der abgestimmten Entwicklung der Maßnahmen des Handlungskonzeptes. Diese Formate richteten sich an die Fachakteure aus den Bereichen Mobilitäts-, Verkehrs- und Raumplanung im Betrachtungsgebiet sowie an die Ortsbeiräte, Bürgermeister*innen und Vertreter*innen der Selbstverwaltungen in den unterschiedlichen Gebietskörperschaften sowie an wichtige Institutionen und größere Unternehmen. Die Runden wurden von den Planungsbüros vor- und nachbereitet und moderiert, wobei das Ostuferverkehrskonzept auf eine große Resonanz stieß. Gleichzeitig konnten in den vielen konstruktiven Gesprächen wesentliche Akzente für den Erstellungsprozess gesetzt werden.

Des Weiteren wurden gesonderte Infotermine angeboten, die sich insbesondere an die politischen Vertreter*innen in Kiel und dem Kreis Plön richteten und zum Ziel hatten, über den aktuellen Bearbeitungsstand und das Vorgehen beim Ostuferverkehrskonzept zu informieren.

Abbildung 6: Eindruck von dem öffentlichen Auftakt (links) und der ersten Planungswerkstatt (rechts)



Quelle: links KielRegion, rechts Planersocietaet

Die Ergebnissicherung der Beteiligung kann über die Webseite der KielRegion abgerufen werden: <https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/mobilitaetsmanagement-und-beratung/planung-und-strategie/ostuferverkehrskonzept/>.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind darüber hinaus im Masterportal der KielRegion dargestellt: <https://masterportal.kielregion.de/>.

1.4 Sofortprojekte

Während der Erarbeitung des Ostuferverkehrskonzepts wurden fünf Sofortprojekte von der Steuerungsgruppe identifiziert und durch die Gutachterbüros ausgearbeitet. Ziel sollte sein, kleinere neue Projekte umzusetzen oder bestehende und bereits angelaufene Vorhaben einen wesentlichen Entwicklungsschritt voran zu bringen. Die rasche Projektumsetzung soll den umsetzungsorientierten Charakter des Verkehrsgutachtens unterstreichen, Sichtbarkeit für die Themen der Mobilitätswende schaffen und unter Beteiligung relevanter Akteure Grundlagen für das Handlungskonzept aufbauen. So finden sich die Erkenntnisse aus den Sofortprojekten direkt oder indirekt in den Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes wieder. Im Folgenden wird ein Einblick in die Ausarbeitung der fünf Sofortprojekte sowie deren Kernergebnisse gegeben. Die vollständige Ergebnisdokumentation aller fünf Sofortprojekte ist der Anlage C zu entnehmen.

Multimodalität am Fähranleger

Im Rahmen des Sofortprojekts Multimodalität am Fähranleger lag der Fokus auf der Aufwertung der Fördeschifffahrt für den Alltagsverkehr, indem die Fähranleger stärker der multimodalen Verknüpfung (z.B. Umstieg auf Rad oder Bus) dienen sollen. Im Kontext der Anschlussmobilität wurde die niederschwellige Fahrradmitnahme auf den Fördefähren untersucht. Unter Beteiligung der Akteure vor Ort wurden Konzeptpapiere zur Entwicklung von Mobilitätsstationen in der näheren Umgebung der Fähranleger für die Anleger in Laboe, Möltenort (Heikendorf) und Mönkeberg ausgearbeitet. Der inhaltliche Fokus lag dabei auf:

- der Schaffung von Möglichkeiten zum sicheren und witterungsgeschützten Abstellen von eigenen Fahrrädern,
- der Ausweitung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten an den Fähranlegern sowie
- einer gestalterischen Aufwertung der Fähranleger zur Steigerung der Aufenthalts- und Umsteigequalität, z.B. Verbesserung von Wartemöglichkeiten (auf Fähren oder Busse).

Ein zusätzliches Ergebnis des Sofortprojektes bildet ein Konzeptpapier, welches die wesentlichen Herausforderungen der tariflichen Regelungen sowie der Fahrradmitnahme auf den Fördefähren beschreibt und Handlungsansätze, z.B. zur Vereinfachung des Fahrkartenerwerbs sowie zur Reduzierung der Kosten für die Fahrradmitnahme, formuliert.

Intermodalität und Park & Ride

Das Sofortprojekt Intermodalität und Park & Ride widmete sich einer Potenzialanalyse für PopUp Mobilitätsstationen. Die Grundidee für diesen Ansatz besteht darin, dass entlang von Hauptverkehrsstraßen, die insbesondere im Berufsverkehr sowie ggf. zusätzlich durch Baumaßnahmen stark belastet sind, zunächst temporär und modellhaft PopUp Mobilitätsstation entstehen. In diesem Rahmen wird der Umstieg vom Pkw z.B. auf ein Fahrrad der SprottenFlotte oder bestehende Angebote des ÖPNVs ermöglicht. Damit soll ein Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr sowie zur Verkürzung der individuellen Fahrzeiten geleistet werden.

Im Rahmen des Sofortprojektes sind Suchräume identifiziert worden, die sich für die Einrichtung einer PopUp Mobilitätsstation anbieten könnten. Dabei wurden folgende Kriterien angewendet:

- Lage entlang der B502 (Schönberg-Heikendorf-Schönkichen-Kiel), B404 (Kirchbarkau-Kiel) oder B76 (Plön-Schwentinental-Kiel),
- in einer Entfernung von maximal 5 km Entfernung von wichtigen (Arbeits-)Zielen in der Kieler Innenstadt bzw. am Kieler Ostufer,
- Platz für etwa 20 Pkw und rund 30 Leihfahrräder,

- eine möglichst attraktive Radverkehrsanbindung für die Weiterfahrt zu den Zielen in Kiel sowie
- möglichst Anbindung an bestehende Angebote des ÖPNV.

In der Ergebnisdokumentation des Sofortprojektes werden Suchräume identifiziert, mögliche Optionen zur Weiterfahrt mit dem Fahrrad oder ÖPNV aufgezeigt, sowie Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen beschrieben. Das Ergebnis kann als Grundlage für eine Diskussion und Abstimmung über die grundsätzliche Eignung und Verfügbarkeit der identifizierten Flächen mit den lokal verantwortlichen Akteuren herangezogen werden.

Konsolidierung Radverkehrsplanungen

Die Konkretisierung der Planungen für die übergeordneten Radrouten (Radpremium-routen/Velorouten) und eine integrierte Radverkehrsstrategie für den Stadt-Umland-Raum bildeten die Themenschwerpunkte im Sofortprojekt Konsolidierung Radverkehrsplanungen. Als künftige Grundlage einer übergreifenden Planung wurde der Entwurf eines integriertes Radverkehrskonzeption für den Stadt-Umland-Raum mit einheitlichen Begrifflichkeiten und Netzstrukturen erarbeitet. Weitergehend wurde in mehreren Planungsrunden mit den kommunalen Akteuren erörtert, welche Verbindungen mit zugehörigen Radführungsformen zwischen den Siedlungsschwerpunkten der Landeshauptstadt Kiel und dem angrenzenden Umlandbereich (mit besonderem Fokus auf die Zielbereiche Kiel-City und Schwentinemündung / Fachhochschule) zu stärken sind. Es wurden übergeordnete Handlungsbereiche definiert und für verschiedene Abschnitte favorisierte Radführungsformen beschrieben. Im Rahmen des Sofortprojekts wurde darüber hinaus deutlich, dass ein Bedarf an einer koordinierten Projektbearbeitung und einem übergreifenden Projektmanagement für die höchste Qualitätsebene der Radpremiumrouten besteht. Im Ergebnis sollen nun insbesondere folgende Aktivitäten anschließen:

- Durchführung weiterer Entwurfsplanungen der Radpremiumrouten/Velorouten und Haupttrouten für die im Sofortprojekt erörterten Abschnitte (u.a. Mönkeberg - Heikendorf, Preetzer Chaussee).
- Weitere Konkretisierung der Trassenführung für die offenen Abschnitte der Radpremiumrouten (v.a. Schwentine – Langer Rehm, Heikendorf – Laboe).
- Gemeinsame Planungsvertiefung für die Haupttroutenabschnitte K48 / Klausdorfer Weg und L52 / Wehdenweg.
- Aufbau eines übergeordneten Projektmanagements bei der KielRegion zur Umsetzung der Radpremiumrouten für die Handlungsfelder Planungscoordination, Fördermittelakquise und Finanzierung.

Lkw-Routing // SEVAS

Im Rahmen des Sofortprojekts Lkw-Routing // SEVAS wurde die effiziente Steuerung des Wirtschafts- bzw. Schwerlastverkehrs auf den bestehenden Verkehrsachsen mithilfe einer Lkw-Navigation untersucht. Ziel ist es, durch die Digitalisierung Lkw-relevanter Daten (z.B. nicht durchfahrbare Tunnel aufgrund zu geringer Durchfahrthöhe, zu enge Straßenverläufe / Kurvenradien) eine optimale Routenwahl in die Lkw-Navigationsgeräte zu überführen. Hierdurch soll v.a. das Lkw-Routing effizienter gestaltet werden, um bspw. Fahrten in Sackgassen oder Ausweichverkehre zu vermeiden. Bei der durch das Tiefbauamt Kiel beaufsichtigten Erprobung einer Demoversion des Tools SEVAS konnten Vorrangrouten des Lkw-Führungsnetzes sowie Durchfahrtsrestriktionen erfolgreich integriert werden. Im Wesentlichen können folgende Ergebnisse festgehalten werden:

- Das System zeichnet sich durch eine intuitive Handhabung aus.

- Es wird ein Mehrwert insbesondere bzgl. folgender Faktoren gesehen:
 - Bessere Planung für die Straßen-/Infrastrukturhaltung
 - Stadtverträgliche Lkw-Führung
 - Klima- und gesundheitsrelevante Entlastung
 - Digitalisierung der Kommune
- Die Verfügbarkeit und die Aktualität der Datengrundlagen (bestehende verkehrsrechtliche Anordnungen) stellen eine Herausforderung dar.
- Die perspektivische Nutzung des Tools ergibt nur im Rahmen einer interkommunalen oder landesweiten Kooperation Sinn, um die Lkw-Führung in einem regionalen Gesamtnetz zu steuern.
- Ausblick: Die Vertiefung der Anwendung (ggf. in Kooperation mit Unternehmen) sowie die regionale Anwendung sollte angestrebt werden.

Arbeitsgruppe Schwentinemündung

Wesentliches Ziel des Sofortprojektes Arbeitsgruppe Schwentinemündung war die Konsolidierung 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 ein regelmäßiger sowie dauerhafter Austausch innerhalb einer interdisziplinär zusammengesetzten Arbeitsgruppe beabsichtigt. Lokal spielt insbesondere die Grenzstraße eine große Rolle, da deren zukünftige Entwicklung durch die Stadtbahnplanungen sowie Überlegungen des Ostuferhafens tangiert werden und diese gleichzeitig eine wichtige Achse zwischen Fähranleger und Fachhochschule Kiel darstellt. Darüber hinaus soll ein Austauschformat zur regelmäßigen Informationsvermittlung als Vor- oder Nachbereitung der AG-Sitzungen dienen. Aufgrund der zahlreichen internen (z.B. Umzug GEOMAR) wie externen (z.B. zusätzliche Schwentinequerung) Entwicklungen, welche sich auf die Schwentinemündung auswirken, stellt ein weiterführender interdisziplinärer Austausch ein Schlüsselement für ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement dar. Folgende Ergebnisse können für das Sofortprojekt festgehalten werden:

- Die Arbeitsgruppe soll mit einem erweitertem Teilnehmendenkreis fortgesetzt und institutionalisiert werden (u.a. Vertreter*innen aus Stadt- und Beiratspolitik, Verwaltung, Institutionen und Unternehmen entlang der Schwentinemündung).
- Treffen der AG Schwentinemündung mindestens einmal pro Jahr.
- Dauerhafte Pflege und Kommunikation eines Austauschformates (z.B. in Form eines Newsletters oder wachsendem Themenspeichers).
- Kurzfristige Optimierung der Radverkehrsführung entlang der Grenzstraße (auf Höhe Luisestraße und Fähranleger) sowie Angebot einer Querungshilfe.
- Ausblick: Konstituierende Sitzung der interdisziplinären AG Schwentine im Jahr 2024 und Aufbau eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements.

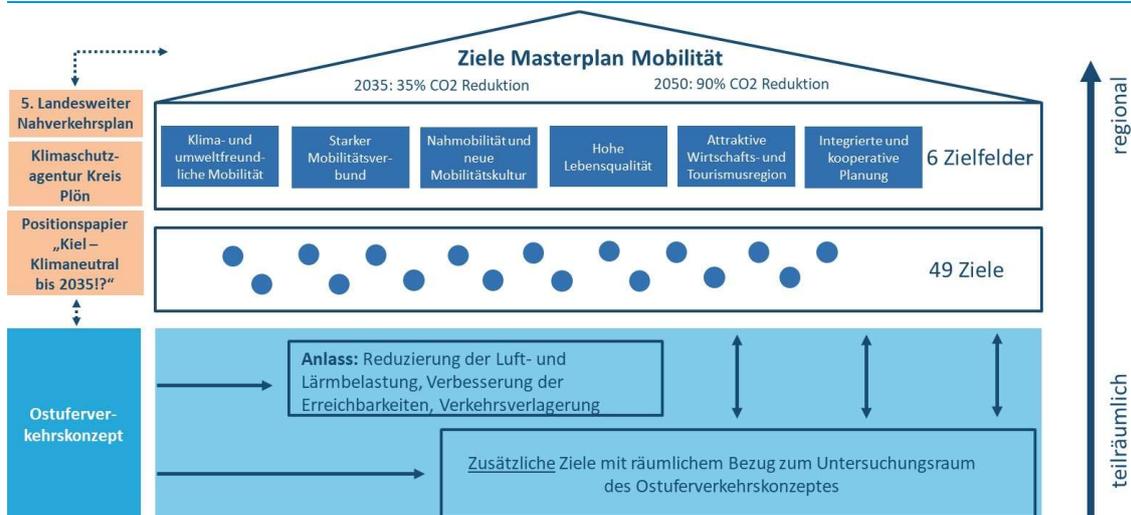
2 Zielsetzung

Die Grundlage für die Zielsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes bietet der Masterplan Mobilität. Da mit dem Masterplan Mobilität ein abgestimmtes quantitatives und qualitatives Zielkonzept für die Mobilitätsentwicklung in der KielRegion bis zum Jahr 2035 vorliegt, wurde auf dessen Grundlage eine räumliche Handlungsstrategie für das Ostuferverkehrskonzept formuliert.

2.1 Übergeordnete Zielkonzepte und Leitlinien

Mit dem Masterplan Mobilität liegt ein quantitatives und qualitatives Zielkonzept für die Mobilitätsentwicklung in der KielRegion bis zum Jahr 2035 vor (vgl. Abbildung 7). Die darin formulierten Leitlinien und Ziele bilden eine Basis (oder Grundlage) und wurden zu verschiedenen Mobilitätsbefragungen für das Betrachtungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes aufgegriffen. Es wurde geprüft, inwieweit die regionalen Zielsetzungen für das Ostuferverkehrskonzept gültig sind. In einer Gegenüberstellung der Ergebnisse der Bestandsanalyse vom Ostuferverkehrskonzept mit dem Zielkonzept des Masterplan Mobilität (Synthese, siehe Anlage C) wurde diese Annahme bestätigt. Um den Bedarfen des Untersuchungsraums sowie dem handlungsorientierten Anspruch des Ostuferverkehrskonzeptes Rechnung zu tragen, wurde das vorhandene Zielkonzept des Masterplan Mobilität um Konkretisierungen in den verschiedenen Handlungsfeldern erweitert sowie an aktuelle Entwicklungen und Erkenntnisse angepasst.

Abbildung 7: Herangehensweise an das Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes



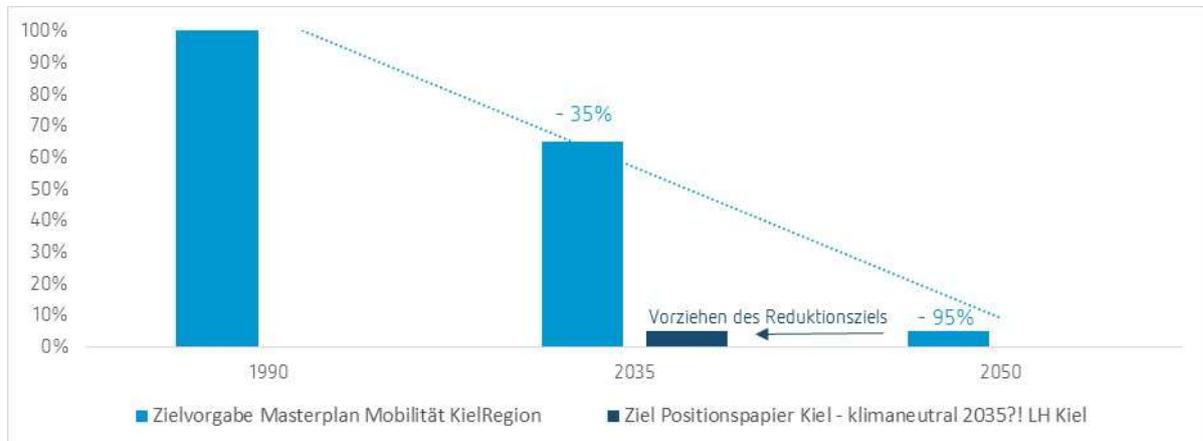
Quelle: Planersocietaet

Die **quantitativen** Ziele beschreiben die Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der KielRegion um 35 % bis zum Jahr 2035 sowie um 95 % bis zum Jahr 2050. Diese Ziele gelten auch für das Ostuferverkehrskonzept und werden entsprechend des 2019 ausgerufenen Climate Emergency (Klimaneutralität vor 2050) bzw. durch das Positionspapier „Kiel – Klimaneutral bis 2035!“⁵ weiter geschärft. Mit dem Positionspapier wird der Handlungsdruck aufgezeigt, welcher bei der Schaffung von Klimaneutralität für die Landeshauptstadt Kiel bis zum Jahr 2035 besteht

⁵ Landeshauptstadt Kiel (2021). KIEL – Klimaneutral bis 2035?! Positionspapier.

(vgl. Abbildung 8). Der Handlungsdruck begründet den handlungsorientierten Charakter des Ostuferverkehrskonzeptes und die erforderliche zügige Umsetzung von Maßnahmen.

Abbildung 8: Zielvorgabe CO₂-Reduktion Masterplan Mobilität und Positionspapier der Landeshauptstadt Kiel im Vergleich



Quelle: Planersocietaet

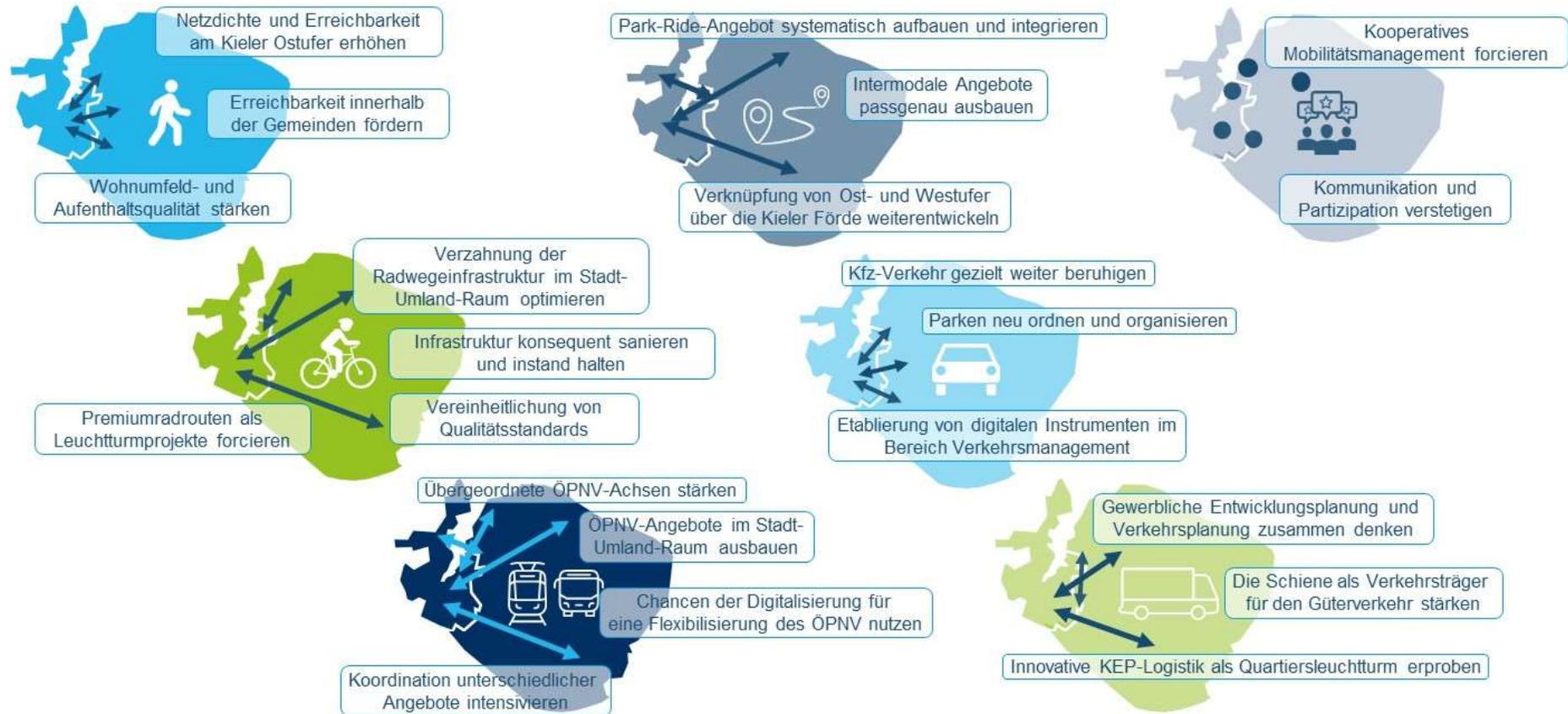
Die zentrale **qualitative** Zielsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes ist zu allererst eine Verbesserung der Verkehre in der Ostuferregion. Das beinhaltet eine höchstmögliche Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbundes, um hierdurch eine Reduktion der Luft- und Lärmbelastung zu forcieren und gleichzeitig die Erreichbarkeit der unterschiedlichen Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, zentrale Versorgungsbereiche, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen) sicherzustellen und perspektivisch zu verbessern. Dazu gehört es, eine attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion mit einer hohen Lebensqualität für alle zu schaffen.

Das Ostuferverkehrskonzept handelt im Sinne der Verkehrswende. Die Verkehrswende ist ein gesellschaftlicher Transformationsprozess. Mit Hilfe des technologischen Wandels soll dabei ein umweltfreundliches und bedarfsgerechtes Verkehrssystem erreicht werden. Die Verkehrswende verfolgt dabei das Ziel, über eine intuitive und einladende Gestaltung des Verkehrsraums alle Menschen zu einem umweltbewussten Mobilitätsverhalten zu motivieren.

Um dies zu erreichen, stehen weiterhin eine kooperative und integrierte Planung sowie eine neue Mobilitätskultur und ein attraktiver Mobilitätsverbund für das Ostuferverkehrskonzept im Fokus. Der notwendige Kfz-Verkehr wird optimiert sowie menschen- und umweltgerecht abgewickelt (z.B. geringere Luft- und Lärmemissionen, weniger Parksuchverkehre), um insbesondere die Verkehrsqualität des Umweltverbund zu stärken. Durch die Maßnahmen profitieren alle Verkehrsträger, sodass ein kooperatives Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsmittel eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität anvisiert.

Für das Ostuferverkehrskonzept werden auf Basis der oben beschriebenen Grundlagen für jedes Handlungsfeld mehrere Handlungsziele abgeleitet. Daraus ergeben sich für die sieben Handlungsfelder jeweils zwischen zwei und vier neue Handlungsziele, die für die künftige Mobilitätsentwicklung im Betrachtungsgebiet gelten (siehe Abbildung 9). Die einzelnen Handlungsziele sind detaillierter ausgearbeitet und beschrieben (Anlage C).

Abbildung 9: Übersicht Handlungsziele des Ostuferverkehrskonzeptes



Quelle: Planersocietät

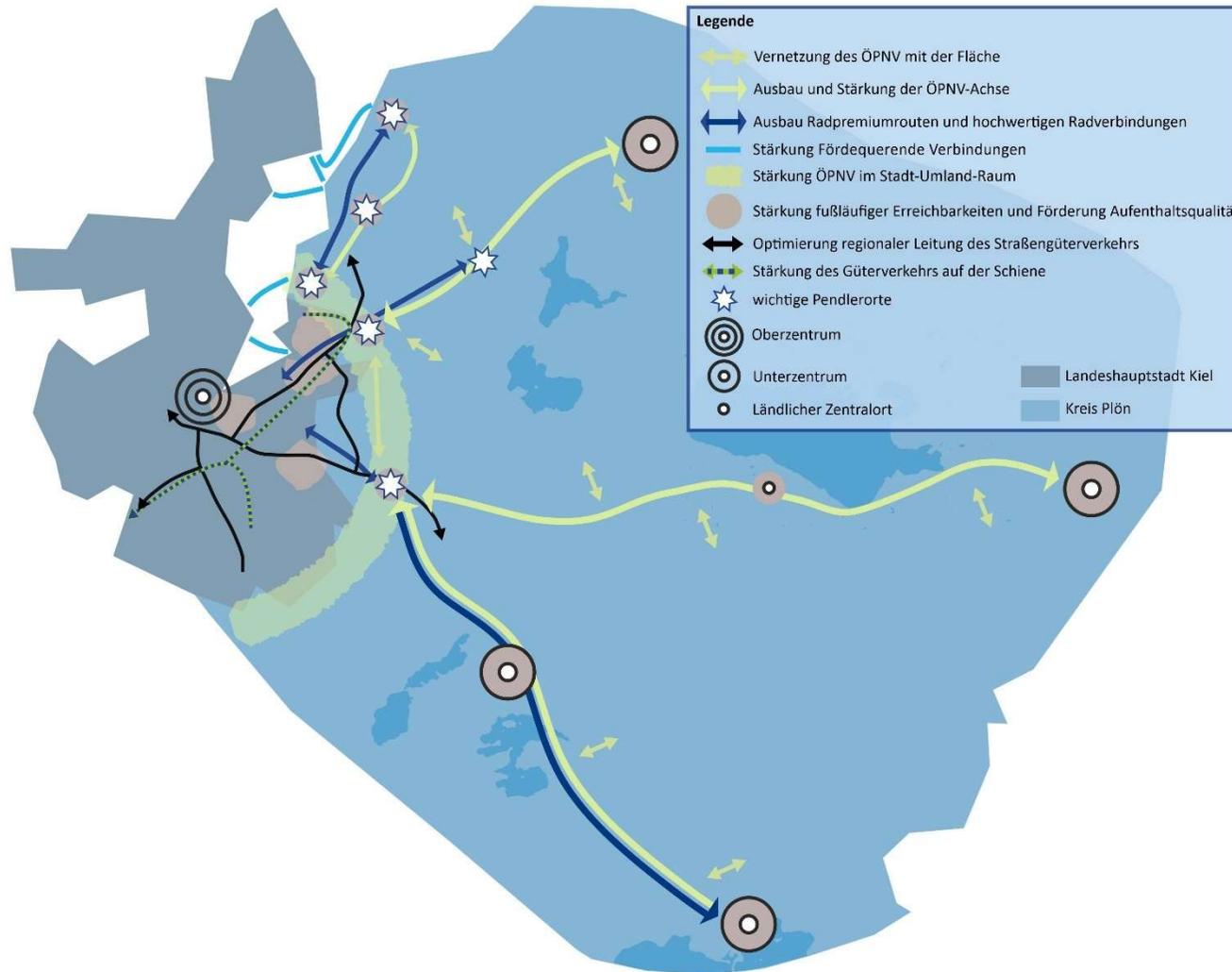
2.2 Räumliche Handlungsstrategie für das Ostuferverkehrskonzept

Die verschiedenen Ziele der sieben Handlungsfelder werden in Form einer Handlungsstrategie räumlich verortet. Das Ergebnis für den Gesamttraum ist der Abbildung 10 und für den Fokusraum der Abbildung 11 zu entnehmen.

Für den Gesamttraum (vgl. Abbildung 10) spielt insbesondere die Stärkung der Achsen des ÖPNVs zwischen dem Oberzentrum Kiel mit den Unterzentren des Kreises Plön eine essentielle Rolle. Ausgehend davon ist die Vernetzung des ÖPNVs mit der Fläche eine zu verfolgende Strategie, um die Anbindung des ländlichen Raums an den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen. Gleichmaßen werden die Stadt-Umland-Verbindungen (z.B. im Radverkehr) gestärkt, um die Anbindung relevanter Orte von Pendler*innen mit der Landeshauptstadt Kiel zu optimieren. Förderquerende Verbindungen sind im Zuge der räumlichen Handlungsstrategie ein wesentlicher Baustein, um übergeordnete Wegeverbindungen über die Förde zu attraktivieren und abseits des Stadtzentrums der Landeshauptstadt Kiel zu steuern.

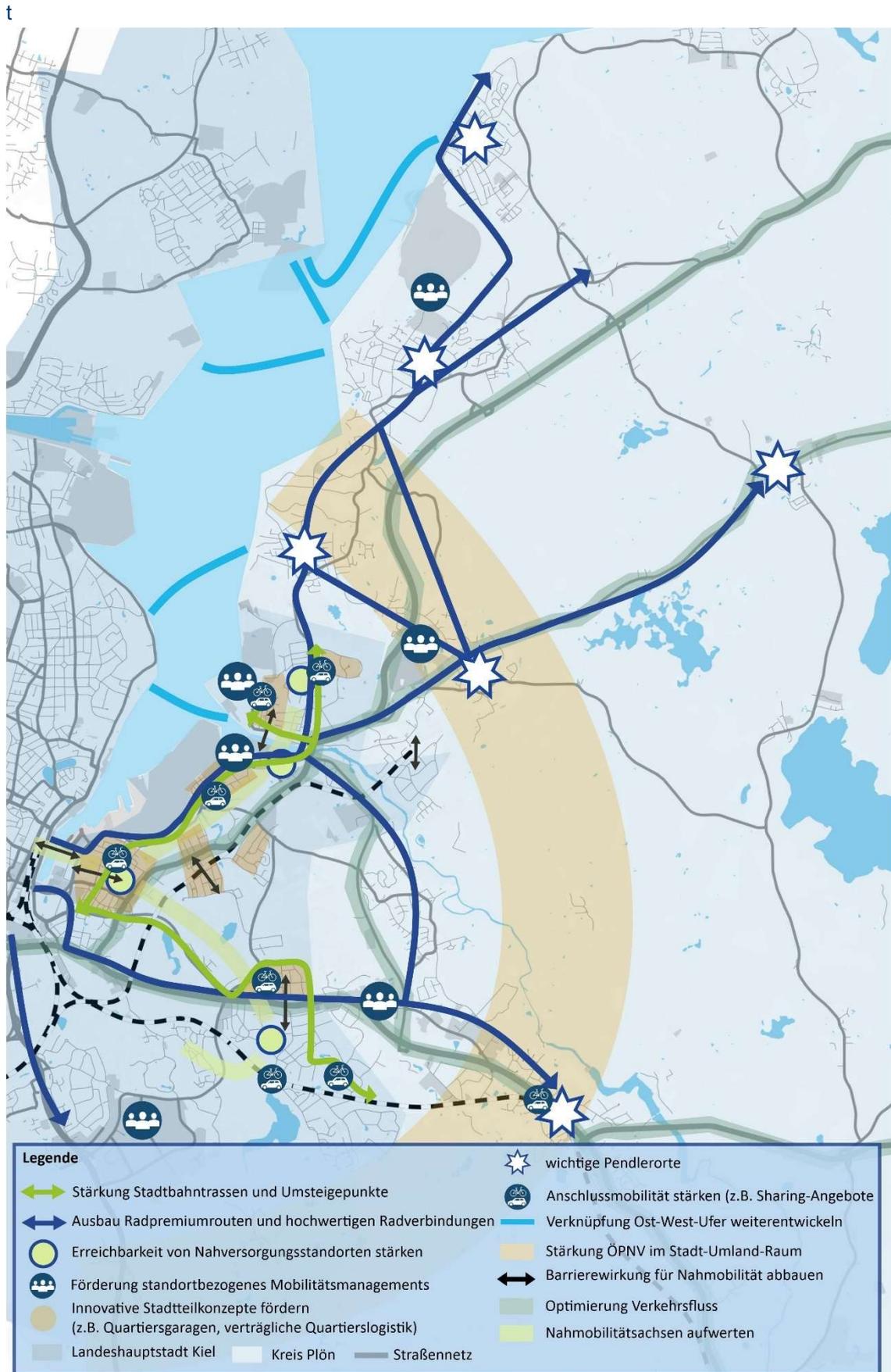
Für den Fokusraum (vgl. Abbildung 11) spielen ebenfalls die Stärkung der förderquerenden Verbindungen sowie der Radwegeverbindungen über die Stadtgrenzen der Landeshauptstadt Kiel hinaus eine wichtige Rolle. Darüber hinaus werden die Entwicklungen rund um die Stadtbahntrassen aufgenommen, um die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche zu optimieren und Synergieeffekte mit alternativen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharing) zu nutzen. Standortbezogenes Mobilitätsmanagement berücksichtigt die Ansprüche unterschiedlicher Unternehmen und Betriebe an einem Standort. Hierdurch werden Ansprüche und Herausforderungen verschiedener Anrainer*innen an eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilität berücksichtigt und gemeinsam Lösungen entwickelt. Mit Blick auf die Quartiersebene wird die Strategie verfolgt, Stadtteilkonzepte unterschiedlicher Art (z.B. Parken, Logistik) weiter zu fördern und umzusetzen. Hierbei spielen die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Zielorte und der Abbau verkehrsbedingter Barrieren bspw. durch zusätzliche Querungshilfen wichtige Rollen.

Abbildung 10: Räumliche Handlungsstrategie für den Gesamttraum



Quelle: Planersocietät

Abbildung 11: Räumliche Handlungsstrategie für den Fokusraum



Quelle: Planersocietät

2.3 Kooperatives Miteinander der Verkehrsträger

Das Ostuferverkehrskonzept verzichtet auf eine pauschalierende Priorisierung einzelner Verkehrsträger im Verkehrsraum, sondern setzt auf ein kooperatives Miteinander der Verkehrsträger. Soweit räumlich möglich und verkehrlich sinnvoll, werden die Hauptverbindungen insbesondere des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des ÖPNV von den jeweils anderen Verkehrsträgern getrennt geführt, beim Fuß- und Radverkehr auf selbstständigen Wegeverbindungen, beim ÖPNV insbesondere auf schienengebundenen Trassen oder auf Kommunaltrassen, solange sich die Verkehrsträger des Umweltverbunds nicht gegenseitig behindern. Ebenso werden Potenziale einer Priorisierung genutzt, wenn diese verträglich bzw. mit geringen Einschränkungen für die anderen Verkehrsträger umsetzbar sind. Dies betrifft beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen im untergeordneten Straßennetz ohne Busbedienung oder die Anlage von Busspuren und Busschleusen ohne signifikante Beeinträchtigung der Verkehrsabläufe im Kfz-Verkehr ggf. durch Erweiterung des Straßenraumes.

Dort, wo Hauptverbindungen mehrerer Verkehrsträger über gemeinsame Verkehrswege geführt werden müssen, erfolgt im konkreten Fall stets eine Abwägung der Anforderungen der betroffenen bzw. konkurrierenden Verkehrsträger und eine Prüfung von Lösungsmöglichkeiten für ein kooperatives Miteinander. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn keine adäquaten Alternativverbindungen zur Verfügung stehen.

Ist eine konkurrierende Führung mehrerer Verkehrsträger in einem Verkehrsraum ohne Einbußen der Verkehrsqualität und ohne Risiken für die Verkehrssicherheit nicht vermeidbar, sind unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im Einzelfall auch Prioritätensetzungen zugunsten einzelner Verkehrsträger vorzunehmen. Flankierende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung oder Ordnung des ruhenden Verkehrs unterstützen hierbei.

3 Handlungskonzept und Maßnahmen

Das Ostuferverkehrskonzept enthält 43 Maßnahmen, welche zu sieben Handlungsfeldern zusammengefasst wurden (vgl. Abbildung 12). Diese ergeben sich aus dem Erarbeitungsprozess und erleichtern die Orientierung innerhalb der Maßnahmen. Gleichzeitig geben sie den Fokus auf bestimmte Aspekte der Mobilität innerhalb des Konzeptes wieder. Die Auflistung der Handlungsfelder sowie der Maßnahmen innerhalb dieser stellt jedoch weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar, noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam. Die Gesamtheit der Maßnahmen bildet das Handlungskonzept und damit eine integrierte Mobilitätsstrategie, welche sich an den Zielen orientiert (siehe Kapitel 2). Ergänzt werden die Maßnahmen durch eine Umsetzungsplanung sowie ein Evaluationskonzept zur Überwachung des Fortschritts (siehe Kap. 4 und 4.1).

Abbildung 12: Übersicht der Maßnahmen nach Handlungsfeldern

 A: Fußverkehr	 C: ÖPNV/SPNV	 F: Wirtschaftsverkehr
<ol style="list-style-type: none"> 1. Programm zur Umsetzung eines barrierefreien Fußwegesystems 2. Planung und Bau von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten 3. Bauliche Aufwertung zentraler Nahmobilitätsachsen 3/a Achse Hauptbahnhof - Gaarden Zentrum 3/b Achse Gaarden Zentrum - Neumühlen-Dietrichdorf 3/c Achse Gaarden Zentrum - Elmschenhagen 3/d Achse Elmschenhagen - Wellsee 4. Partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität 5. Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen 6. Aktionen zum Abbau von Angsträumen 7. Entwicklung und sukzessive Einrichtung eines gebietsübergreifenden Fußwegeleitsystems 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Weiterentwicklung Schienenverkehr im Umland (S-Bahn) 2. Schnellbuskonzept + Hauptachsen Busverkehr 3. Tangenten und Zubringer zum SPNV 4. Fördequerende Verbindungen 5. Weiterentwicklung des bedarfs-gesteuerten öffentlichen Verkehrs 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Entwicklung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzepts zur leistungsfähigen und vertraglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs 2. Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene 3. Maßnahmenprogramm: Innovative City-Logistik 4. Modellvorhaben: Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Umweltverbund 5. Nachhaltige Mobilitätsangebote für den Kreuzfahrttourismus in Kiel
 B: Radverkehr	 D: Intermodalität	 G: Mobilitätsmanagement
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vorzugsstraßen und Umsetzungsplanung für die Premiumradrouten 2. Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radrouten im Stadt-Umland-Raum 3. Einrichtung von Fahrradstraßen 4. Ausbau und Aufwertung übergeordneter Radverbindungen im erweiterten Untersuchungsraum 5. Aufwertung regionaler touristischer Qualitätsrad- und Wanderrouten 6. Fahrradparken an wichtigen Verkehrszielen 7. Neugestaltung und Vereinheitlichung eines Leitsystems für den Radverkehr 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausweitung der Sharing-Angebote 1/a Ausweitung Carsharing 1/b Ausweitung Bikesharing 2. Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R-Systems 3. Raumverträgliche Optimierung von E-Scootern 4. Kleine Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten 5. Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen 6. Ausbau des B+R-Netzes 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Initiative: betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement 2. Initiative: zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement 3. Allianz: Radverkehr am Ostufer 4. Ziel- und Werte-Kommunikation auf allen Umsetzungsebenen
	 E: Kfz-Verkehr	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Definition stadtverträglicher Verkehrsstärken 2. Änderung der Verkehrsführung und Klassifizierung von Straßen 3. Stadtverträglicher Umbau von Hauptverkehrsstraßen 4. „Superblocks“ 5. Fortführung Förderung Elektromobilität 6. Umsetzungskonzept für die sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen 7. Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten in den Quartieren 8. Mehrfachnutzung von Parkflächen 9. Erprobung Curb-Side-Management 	

3.1 Bewertungsschema der Maßnahmensteckbriefe

Die im Handlungskonzept zusammengeführten Maßnahmen werden im Folgenden in kurzen Steckbriefen erläutert. Neben der textlichen Erläuterung, einer Kurzbeschreibung sowie den erforderlichen Handlungsschritten sind den Maßnahmen charakteristische Merkmale zugeordnet. So wird schnell ersichtlich, wie die Maßnahmen hinsichtlich dieser Aspekte einzuordnen sind (vgl. beispielhafte visuelle Darstellung eines Steckbriefes in Abbildung 13).

Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung des Handlungskonzeptes eine Priorisierung angezeigt. Diese erfolgt zunächst nach gutachterlicher Einschätzung. Da die Priorisierung jedoch einen erheblichen Einfluss auf die inhaltliche Ausrichtung und die Wirkungsrichtung des Ostuferverkehrskonzeptes besitzt, wurde die vorgeschlagene Priorisierung im Abstimmungsprozess mit der Stadtverwaltung und der Steuerungsgruppe diskutiert und angepasst.

Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen:

- niedrig 
- mittel 
- hoch 

Beitrag zum Klimaschutz

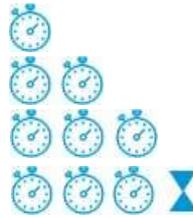
Aufgrund des ausgerufenen Climate Emergency der Landeshauptstadt Kiel ist die Klimawirkung des Verkehrs von übergeordneter Bedeutung für das Untersuchungsgebiet. Um den besonderen Stellenwert der Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen, wurde für jede Maßnahme das Einsparpotenzial qualitativ abgeschätzt. Eine quantifizierte Berechnung des Einsparpotenzials ist maßnahmenscharf nicht möglich, da die Wirkung der Maßnahmen sich gegenseitig stark bedingen und somit eine isolierte Berechnung nicht aussagekräftig ist. Es ergibt sich jedoch im Vergleich der Maßnahmen untereinander ein Potenzial für den Beitrag zum Klimaschutz (geringe bis hohe Wirkung).

- niedrig 
- mittel 
- hoch 

Zeithorizont

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung wird bewusst der Umsetzungsbeginn der jeweiligen Maßnahmen als Bezugsgröße herangezogen, da die tatsächliche Umsetzungsdauer stark abhängig von parallel und extern laufenden Prozessen ist (z.B. Planungen Stadtbahn, Programm Mobilitätsstationen). Gleichwohl wird im Zuge der Umsetzungsplanung (siehe Kap. 4) eine Dauer angenommen, um die Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen zu verdeutlichen. Der Umsetzungsbeginn ist in drei Abschnitte unterteilt. Ferner gibt es Daueraufgaben, die nicht innerhalb der nächsten 15 Jahre abgeschlossen werden, sondern durchgehend und über das Jahr 2035 hinaus ausgeübt werden sollten.

- kurzfristig: bis 2026
- mittelfristig: 2026 bis 2030
- langfristig: nach 2030
- Daueraufgabe: 2035 und länger



Kostenrahmen

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jede Maßnahme einer von fünf Kostenklassen zugeordnet. Die Kosten beziehen sich dabei auf die Gesamtkosten und enthalten jeweils steckbriefspezifische Angaben zur Art der Kosten (z. B. Investitions- oder Personalkosten). Die Abschätzung erfolgt dabei aus Erfahrungswerten zum Bezugsjahr 2022, wobei Baukostensteigerungen und Inflationen aufgrund der nicht einschätzbaren Entwicklung unberücksichtigt bleiben. Um Scheingenaugkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen benannt. Die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung erfolgt wie folgt:

- sehr niedrige Kosten:  unter 50.000€
- niedrige Kosten:  50.000€ - 100.000€
- mittlere Kosten:  100.000€ - 250.000€
- hohe Kosten:  250.000€ - 500.000€
- sehr hohe Kosten:  über 500.000€

Bezug zu Sofortprojekten

Aus den Maßnahmensteckbriefen soll ebenfalls entnommen werden können, inwieweit die jeweilige Maßnahme im Zusammenhang mit einem der während der Projektlaufzeit durchgeführten Sofortprojekte steht. Dafür wurde das Bewertungskriterium „Bezug zu Sofortprojekt“ integriert, welches die folgenden Merkmalausprägungen annehmen kann:

- S1: Sofortprojekt Multimodalität am Fähranleger
- S2: Sofortprojekt Intermodalität und Park & Ride
- S3: Sofortprojekt Konsolidierung Radverkehrsplanungen
- S4: Sofortprojekt LKW-Routing // SEVAS
- S5: Sofortprojekt Arbeitsgruppe Schwentinemündung

Abbildung 13: Beispielhafte Erläuterung des Steckbriefformats

X0 Maßnahme

Beschreibung

Einleitender, kurzer Abschnitt mit wesentlicher Zielausrichtung der Maßnahmen.

Im Weiteren: beschreibender Text zur jeweiligen Maßnahme

Am Ende der Steckbriefe sind die verwiesenen Dokumente zusammengestellt, die jeweils mit einer Nummerierung in eckigen Klammern [] im Text erwähnt werden.

Handlungsschritte

- Benennung wesentlicher Bausteine zur Vorbereitung, Umsetzung und/oder Begleitung der Maßnahmen

Umsetzungsbeginn:

- kurzfristig (unter 2 Jahren)
- mittelfristig (2-5 Jahre)
- langfristig (über 5 Jahre)
- Daueraufgabe

Priorisierung der Maßnahmen im Kontext aller Maßnahmen

Bezug zu anderen Maßnahmen Verortung

Ggf. weitere/ spezifische Maßnahmen, die in diesem Steckbrief subsumiert werden

A1 Verbesserung Aufenthaltsqualität

Benennung konkreter räumlicher Verortungen/Beispiele

Zusammenfassung



Zeithorizont	
Kostenrahmen	
Beitrag zum Klimaschutz	
Priorisierung	
Zielbeitrag	A1, A2, C3
Beteiligte Akteure	Landeshauptstadt Kiel, Polizei, Kreative Akteure, Bevölkerung
Bezug zu Sofortprojekt	S1
Good Practice	Unterführung Singen (vgl. Abbildung) XY

Kostenschätzung zur Umsetzung der Maßnahme und qual. Einschätzung des Beitrags zum Klimaschutz

- Beitrag zum Zielkonzept
- Beteiligte Akteure zur Umsetzung der Maßnahme
- Bezug Sofortprojekte
- Good Practice Beispiele

3.2 Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe

Die einzelnen Maßnahmensteckbriefe sind nach Handlungsfeldern geordnet in der Anlage A enthalten. Eine Maßnahmenübersicht ohne Beschreibungstext, aber mit den relevanten Kriterien im direkten Vergleich ist in Kap. 3.3 zu finden.

3.2.1 Fußverkehr

Dem Masterplan Mobilität entsprechend, wird das Ziel, den Fußverkehrsanteil⁶ bis 2035 auf 32 % (Drs. 0901/2019) erhöhen auch im OVK verfolgt. Der Fußverkehr spielt insbesondere in den Kieler Stadtteilen und in den Gemeinden und Städten im Kreis Plön eine tragende Rolle – mit etwa 30 %⁷ wird hier ein besonders großer Teil der Wege zu Fuß zurückgelegt. Für die fußläufige Erreichbarkeit sind zentrale Versorgungsbereiche, wie zum Beispiel Lebensmitteleinzelhandel, Schulen, Banken, Gesundheitseinrichtungen, ÖPNV-Haltestellen und Parkplätze (z.B. Quartiersgaragen) relevant. Die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur bietet dafür eine gute Ausgangslage, kann dem heutigen Bedarf allerdings nicht in allen Belangen gerecht werden. So entsprechen bestehende Fußverkehrsanlagen meist nicht den geltenden Anforderungen (z. B. nach Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), DIN 18040-3) und auch nicht den eigens gesetzten Zielen (Standards für Fußwege).

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Fußverkehr als zentral erachtet:

- Herstellung ausreichend dimensionierter Räume für einen konfliktfreien Fußverkehr
- Schaffung sicherer und barrierefreier Quermöglichkeiten (an Hauptverkehrsstraßen)
- Erhöhung der Durchlässigkeit für den Fußverkehr im Bereich von natürlichen und verkehrlichen Barrieren
- Optimierung der bestehenden Fußwegeachsen hinsichtlich der subjektiven Sicherheit.

Um die Fußverkehrsinfrastruktur dem Bedarf entsprechend zu ertüchtigen und weitere Wege auf den Fußverkehr zu verlagern, wird die Umsetzung von sieben Handlungsmaßnahmen empfohlen.

Dabei zielen alle Maßnahmen darauf ab, dass die wichtigen Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichbar sind. Damit wird sich an dem Stadtentwicklungs-Leitbild der 15 Minuten-Stadt orientiert, welches neben der Stärkung der Nahmobilität auch den Vorrang der Innenentwicklung und eine Nutzungsmischung anstrebt. Dabei werden die Räume für den Fußverkehr nicht als reine Transiträume betrachtet, sondern – im Sinne der Walkability – auch vermehrt qualitative Aspekte (z.B. Sicherheit, Komfort und Attraktivität) und soziokulturelle Angebote (z.B. Grün- und Wasserflächen, Spiel- und Erholungsangebote) als Teil einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur berücksichtigt, die die Aufenthaltsqualität fördert.

Ein wichtiger Baustein zum Erreichen dieser Ansprüche ist die verbesserte Querbarkeit größerer Hindernisse, wie etwa der Bundesstraßen B76 oder B502, der verschiedenen Bahntrassen sowie der Kieler Förde oder der Schwentine. Um ein durchgängiges Fußverkehrswegenetz mit möglichst geringen Umwegen sicherzustellen, wird der Bau weiterer Quermöglichkeiten empfohlen (Maßnahme A2).

⁶ Anteil an alle Wegen (Pkw, ÖPNV, Radverkehr Fußverkehr).

⁷ Landeshauptstadt Kiel (o. D.). Mobilitätsverhalten in Kiel.

Neben dem Querverkehr ist auch der Längsverkehr wichtig, um bspw. die Stadtteile am Kieler Ostufer untereinander sowie das Kieler West- und Ostufer besser zu verbinden. Um dies zu erreichen wird empfohlen, vier ausgewählte Nahmobilitätsachsen künftig prioritär aufzuwerten: Hauptbahnhof – Gaarden Zentrum; Gaarden Zentrum – Neumühlen-Dietrichsdorf; Gaarden Zentrum – Elmschenhagen; Elmschenhagen – Wellsee (Maßnahme A3/a - A3/d).

Mit dem Ausbau der Fußwegeverbindungen soll eine einheitliche Beschilderung einhergehen, welche durch die Entwicklung und sukzessive Einrichtung eines gebietsübergreifenden Fußwegeleitsystems erfolgen soll (Maßnahme A7).

Darüber hinaus gilt es, den Fußverkehr jenseits der klassischen Infrastruktur zu fördern, um den Stellenwert des Zufußgehens als eigene Verkehrsart zu stärken und in der Stadtgesellschaft zu platzieren. Dazu zählt die partizipative Umgestaltung zentraler Plätze zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Maßnahme A4) sowie der Abbau von sogenannten Angsträumen (Maßnahme A6).

Ein Querschnittsthema bildet die Maßnahme A5 „Beteiligung an und Durchführung von Landes- und Bundesförderprogrammen“. Angelehnt an das geförderte Programm "Aktive Mobilität in städtischen Quartieren"⁸ mit dem Modellquartier Ellerbek / Wellingdorf sollen für weitere Quartiere am Kieler Ostufer (z. B. Neumühlen-Dietrichsdorf, Gaarden, Elmschenhagen) sowie im Kreis Plön Fußverkehrs-Förderprojekte etabliert werden.

Mit den „Kieler Standards für Fußwege und Kinderwege“⁹ sowie den Fußwege- und Kinderwegekonzepten¹⁰ bestehen weitere Grundlagen. Diese gilt es aufzugreifen und in einem Programm zur flächendeckenden Umsetzung von Barrierefreiheit unter Berücksichtigung von Förderprogrammen für das gesamte Untersuchungsgebiet zu erarbeiten. Das „Programm Fußverkehr“ (Drs. 0520/2019) der Landeshauptstadt Kiel soll in diesem Kontext laufend geprüft und forciert umgesetzt werden (Maßnahme A1). Insbesondere für die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr spielen die Leitlinien der Kinder- und Jugendbeteiligung¹¹ der Landeshauptstadt Kiel eine wichtige Rolle. Kinder und Jugendliche sind im Vergleich zu anderen Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße zu Fuß unterwegs und auf sichere Gehwege angewiesen – sei es auf dem Weg zur Schule oder zu Freizeitangeboten. Da es um die Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums geht, sollten die Interessen und Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen bei der Umsetzung der Maßnahmen besonders berücksichtigt werden.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen können die im Zielkonzept definierten Handlungsziele erreicht werden: Erhöhung der Netzdichte sowie Erreichbarkeit, Förderung der Erreichbarkeit innerhalb der Gemeinden sowie die Stärkung der Aufenthaltsqualität (vgl. Kap. 2 und Anlage C). Ebenso bilden Ziele aus anderen Handlungsfeldern eine Grundlage zur Maßnahmenentwicklung im Fußverkehr, wie bspw. die gezielte Verkehrsberuhigung, welche die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr steigert. Die in den Handlungszielen formulierte Verknüpfung von Ost- und Westufer wird durch Maßnahmen im Fußverkehr, bspw. Maßnahmen A3/a, angestrebt.

⁸ Landeshauptstadt Kiel (o. D.). Aktive Mobilität in städtischen Quartieren.

⁹ Landeshauptstadt Kiel (2019). Standards für Fußwege und Kinderwege.

¹⁰ Landeshauptstadt Kiel (o. D.). Fußwegeachsen- & Kinderwegekonzept.

¹¹ Landeshauptstadt Kiel (2022). Leitlinie für Kinder- und Jugendbeteiligung.

3.2.2 Radverkehr

Einleitender Hinweis: 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 Rad-premiumrouten sind vom angestrebten Qualitätsstandard aufeinander abgestimmt, so dass sich bei grenzenüberschreitenden Routen keine Qualitätsbrüche ergeben und die Führungskontinuität gewährleistet ist.

Der Radverkehr spielt in der gesamten KielRegion eine tragende Rolle und hat sich in Verwaltung und Politik als bedeutende Komponente des Mobilitätssystems etabliert. Im Masterplan Mobilität der KielRegion ist der Radverkehr im Handlungsfeld „Annähern und Aufsteigen“ mit mehreren Maßnahmen positioniert, u.a. mit dem Ausbau von Radpremiumrouten und eines regionalen Radverkehrsnetzes mit Alltagstauglichkeit. Die Landeshauptstadt Kiel gehört zudem seit vielen Jahren zu den führenden Fahrradstädten in Deutschland und liegt im ADFC-Fahrradklima-Test¹² seit langer Zeit unter den Top-10-Städten vergleichbarer Stadtgröße. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse bestätigen diese gute Ausgangslage, zeigen jedoch ausgeprägte räumliche Qualitätsunterschiede und auf viele Verbindungen, insbesondere im Stadt-Umland-Raum und im weiteren Plöner Kreisgebiet, deutliche Handlungsbedarfe auf. Während beispielsweise in Kiel am westlichen Fördeufer Fahrradstraßen weit verbreitet sind, weist das Ostufer ungenutzte Potenziale auf. Radverkehrsanlagen entsprechen verbreitet nicht den angestrebten Anforderungen, insbesondere hinsichtlich der Radwegbreite nach ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), oder weisen Führungs- und Belagsdefizite auf. Darüber hinaus gibt es weitere Komponenten des Radverkehrssystems mit Optimierungsbedarf. Insgesamt ist das Radverkehrssystem im Untersuchungsgebiet nicht für alle Fahrzwecke ausreichend attraktiv, um die bestehenden Potenziale für den Radverkehr zu erschließen.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Radverkehr als zentral erachtet:

- Ausbau von Radpremiumrouten/Velorouten zur langfristigen Steigerung der Nutzendenzahlen,
- Anbindung des Stadt-Umland-Raums durch übergeordnete Radrouten,
- Optimierung der bestehenden Radverbindungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts,
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Verkehrszielen.

Um die Radverkehrsinfrastruktur dem Bedarf entsprechend zu ertüchtigen und weitere Wege auf den Radverkehr zu verlagern, wird die Umsetzung von sieben Maßnahmen empfohlen. Alle für den Radverkehr entwickelten Maßnahmen zielen auf die Stärkung des gesamten Radverkehrssystems im Untersuchungsgebiet ab und folgen damit dem Leitmotiv „Radverkehr mit System“, das für die Landeshauptstadt schon seit mehr als 20 Jahren Anwendung findet. Für den Radverkehr wird aufgrund der Siedlungsstruktur und der vielfach radverkehrsaffinen Wegedistanzen ein hohes Zuwachspotenzial erwartet. Ein Pilotprojekt mit möglicher Impulswirkung für andere interkommunale Planungsräume stellt die Umsetzung einer ersten grenzenüberschreitenden Radpremiumroute/Veloroute in einem der beiden, bereits im Masterplan Mobilität der KielRegion vorgeschlagenen Korridore Kiel – Mönkeberg – Heikendorf – Laboe und Kiel – Schwentinental – Preetz – Plön dar (Maßnahme B1) dar.

¹² ADFC (o. D.). Fahrradklimatest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick.

Die Radpremiumrouten/Velorouten zeichnen sich durch besonders hohe Qualitätsstandards aus, die zu einer deutlichen Nachfragesteigerung beitragen sollen. In folgender Übersicht sind die ausgearbeiteten Qualitätskomponenten für die regionalen Radpremiumrouten dargestellt. Außerdem sind beispielhaft die angestrebten Standards für die Führungsform mit den zugehörigen Dimensionierungen der Radverkehrsanlagen angegeben.

Abbildung 14: Qualitätskomponenten für die Radpremiumrouten und Standards für die Radführung



	Ziel-Standard	Reduzierter Standard	Ergänzende Vorgaben
eigenständige Radtrasse (im Zweirichtungsverkehr)	4,00 m	3,00 m	
Straßenbegleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr	4,00 m	3,00 m	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Straßenbegleitender Radweg im Einrichtungsverkehr	2,00 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Radfahrstreifen (nur im Einrichtungsverkehr)	2,50 m	/	+ Sicherheitsstreifen zu Fahrbahn und Parken
Schutzstreifen	/	2,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar
Fahrradstraße	4,00 m	3,50 m bei Einbahnstr. für den Kfz-Verkehr	+ Sicherheitsstreifen zu Parkständen
Wirtschaftsweg	4,00 m	/	
Gemeinsamer Fahrweg Rad + Linienbus	>=4,75m	3,50 m	
Gemeinsamer Geh-Radweg	/	3,00 m	nur wenn keine andere Führungsform realisierbar

Quelle:

KielRegion / urbanus

Die Stadt Kiel hat bereits die Planung für die Veloroute 1 in der gesamten Werftstraße abgeschlossen und mit dem ersten Bauabschnitt begonnen. Für die Korridore im Kreisgebiet wurden von der KielRegion Machbarkeitsstudien für hochwertige Radrouten erstellt. Im Rahmen des Sofortprojektes wurden die alternativen Trassenverläufe der Radpremiumrouten/Velorouten weiter abgestimmt und konkretisiert, so dass im Ergebnis Empfehlungen für Vorzugstrassen der Radpremiumrouten/Velorouten vorliegen.

Ein weiterer Fokus liegt im Stadt-Umland-Raum auf übergeordneten Radverbindungen zwischen der Landeshauptstadt und den verdichteten Siedlungsbereichen, die nicht an die Radpremiumrouten/Velorouten angebunden sind wie Schönkirchen oder Schwentimental-Klausdorf (Maßnahme B2). Für den Stadt-Umland-Raum wurde im Rahmen des Sofortprojektes ein grenzübergreifendes Radverkehrszielnetz erarbeitet, das die bestehenden Konzepte einbindet, abgleicht und in ein integriertes Netz überführt. Dieses wurde mit den beteiligten Kommunen abgestimmt und bildet die Basis für die künftige Radverkehrsplanung im Stadt-Umland-Raum.

Die für den Radverkehr sehr attraktive Führungsform der Fahrradstraße hat am Ostufer Nachholbedarf. Daher wird auf eine Einrichtung neuer Fahrradstraßen im übergeordneten Radverkehrsnetz gesetzt (Maßnahme B3). Im übrigen Untersuchungsraum bzw. im Gebiet des Kreises Plön bildet das kreisweite Radverkehrskonzept die wesentliche Grundlage im Handlungskonzept (Maßnahme B4). Hier geht es in der Umsetzung vorrangig um Lückenschlüsse bei den Radwegen im klassifizierten Straßennetz und perspektivisch um den Ausbau der Radwege auf die Regelstandards (derzeit noch ERA 2010).

Die KielRegion, und speziell die Förderegion, ist eine beliebte Tourismusdestination für den Wander- und Radtourismus. Daher ist es konsequent, Qualitätsrouten für den touristischen Radverkehr zu entwickeln (Maßnahme B5). Dieser Baustein ist darüber hinaus in der Radstrategie Schleswig-Holstein enthalten und für den Ostseeküstenradweg (OSK) laufen bereits entsprechende Planungen.

Das Fahrradparken und die Wegweisung sind weitere ergänzende Module im Radverkehrssystem. Beim Fahrradparken geht es vor allem darum, vorhandene Ansätze weiterzuentwickeln und räumlich weiter zu verbreiten, insbesondere im Hinblick auf nachfragestarke Verkehrsziele bzw. Zielbereiche wie die Schwentinemündung (Maßnahme B6) und größere Einrichtungen und Unternehmen.

In einem dichten Routennetz ist ein Leitsystem eine wichtige Orientierungshilfe für Radfahrende, die nur gelegentlich oder abseits ihrer Stammstrecke unterwegs sind; speziell für die zahlreichen Radtouristen (Maßnahme B7). Gleichzeitig erhöht eine ansprechende Wegweisung die Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum und kann zu einem positiven Image beitragen, ist damit letztlich auch ein Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit. Hierbei geht es vor allem um Einheitlichkeit und Transparenz. Neben einer Optimierung und Weiterentwicklung der bestehenden Wegweisungen wird die Einführung eines sogenannten Knotenpunktsystems empfohlen, wie es bereits in vielen Tourismusdestinationen zum Einsatz kommt und das für digitales Routing bestens geeignet ist.

Alle Maßnahmen bauen im Wesentlichen auf den im Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes definierten Handlungszielen (vgl. Kap. 2 und Anlage C) zum Ausbau bzw. zur weiteren Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur auf. Gleichzeitig bestehen Verbindungen zu den Zielsetzungen des Fußverkehrs (insbesondere zur Wohnumfeldstärkung) und des Kfz-Verkehrs (insbesondere bzgl. des Parkraummanagements und der Verkehrsberuhigung), die zur Radverkehrsförderung beitragen und eine wichtige Grundlage der Infrastrukturplanung bilden.

Eine Besonderheit im Handlungskonzept für den Radverkehr sind die inzwischen zahlreichen kommunalen Radverkehrskonzepte, die in den letzten fünf Jahren erarbeitet wurden und eine wichtige Grundlage bilden:

- Velorouten der Landeshauptstadt Kiel 2035,
- Radverkehrskonzept Kreis Plön (Beschluss 2023),
- Mobilitätskonzept Stadt Preetz mit Teilmodul Radverkehr (Beschluss 2022),
- Radverkehrskonzept Stadt Schwentinental (2020),
- Radverkehrskonzept Amt Schrevenborn (2022),
- Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN, Entwurf 12/2023).

Die mit dem Verkehrsmodell durchgeführten Wirkungsanalysen haben für den Ausbau der Radinfrastruktur und insbesondere die Radpremiumrouten/Velorouten ein erhebliches Nachfragepotenzial ergeben. Im Ergebnis können rund 2.000 Kfz-Fahrten / Tag verlagert und die Anzahl der Radfahrten um mehr als 7.000 / Tag erhöht werden. Vor allem in den beiden Korridoren der Radpremiumrouten/Velorouten kann der Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl teilweise zweistellig gesteigert werden.

Für den Radverkehr geht es jetzt vor allem darum, die vorhandenen, im Ostuferverkehrskonzept teilweise vertieften und ergänzten, konzeptionellen Ansätze und Vorplanungen systematisch voranzubringen und zügig in die Umsetzung zu bringen. Unterstützend steht für den Ausbau des Radverkehrssystems derzeit noch eine differenzierte Förderkulisse zur Verfügung.

3.2.3 ÖPNV/SPNV

Der ÖPNV soll in Zukunft einen großen Anteil der Verkehrsleistung am Ostufer bewältigen, um die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten und eine klimafreundliche Alternative zum Pkw-Verkehr zu bieten. Dabei soll die Zuverlässigkeit des Systems ÖPNV oberste Priorität haben.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim ÖPNV/SPNV als zentral erachtet:

- Verbesserte Anbindung der Stadtteile und Gemeinden am Ostufer durch bessere Bus-, Stadtbahn- und SPNV-Verbindungen
- Verbesserte Querungsmöglichkeiten der Förde
- Attraktivierung des ÖPNV durch mehr Zuverlässigkeit, kurze Fahrzeiten und bessere Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger.

Die Landeshauptstadt Kiel plant derzeit ein neues Stadtbahnnetz mit drei Linienästen am Ostufer zur Fachhochschule, nach Dietrichsdorf und nach Elmschenhagen.¹³ Dieses Stadtbahnnetz wird in Zukunft die nachfragestärksten Korridore am Ostufer der Landeshauptstadt bedienen und über 50.000 Fahrgäste pro Tag am Ostufer befördern. Ziel des Ostuferverkehrskonzeptes ist es, über das neue Stadtbahnnetz hinaus das Ostufer flächendeckend mit einem attraktiven ÖPNV zu erschließen. Um die Nutzer*innenzahlen des ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stadtbahn langfristig zu erhöhen und somit eine nachhaltige Alternative zu schaffen, wird die Umsetzung von fünf Handlungsmaßnahmen empfohlen.

Zentraler Baustein ist der Ausbau des SPNV mit der Einführung der S-Bahn Kiel nach Preetz und zum Schönberger Strand, dem Bau neuer Haltepunkte und der Beschleunigung der schnellen Regionalexpresse in Richtung Plön und Lübeck. Im Rahmen dessen erfolgte auch die Prüfung einer zusätzlichen Nutzung bestehender Trassen durch den Personenverkehr (Maßnahme C1).

Die nachfragestarken Achsen abseits der Stadtbahn- und Schienekorridore werden bereits durch ein attraktives Busnetz mit Hauptachsen im dichten Takt und mit Schnellbussen ins Umland optimal erschlossen. Weitere Verbesserungspotentiale sollen geprüft werden (Maßnahme C2). Zudem sollen mit Umsetzung der Schienenprojekte die allesamt schon existierenden tangentialen Busverbindungen auf Verbesserungspotentiale geprüft werden und als Zubringerlinien zur Stadtbahn und zum SPNV gestärkt werden (Maßnahme C3). Das zusammen mit der Stadtbahnplanung konzipierte ergänzende Busnetz wird hiermit weiterentwickelt und auf den Untersuchungsraum des Ostufer-Verkehrskonzeptes erweitert.

Die Förde stellt eine Barriere für den ÖPNV dar. Interessant ist, dass im Beteiligungsverfahren die Förde zwar mitunter als Barriere, vor allem aber mit überwältigendem Zuspruch als Potential identifiziert wurde. In Maßnahme C4 werden verschiedene Optionen dargestellt, wie attraktivere fördequerende Verbindungen im öffentlichen Verkehr hergestellt werden können. Sie setzen dabei auf dem bereits bestehenden Ausbaukonzept zur Fördeschiffahrt auf.

Für Bereiche abseits der nachfragestarken Achsen wurde in den letzten Jahren im Kreis Plön mit den Anruf-Linien-Fahrten (ALFA) schon ein bedarfsgesteuertes Angebot geschaffen, welches ein Grundangebot im gesamten Kreisgebiet auch abends und am Wochenende sicherstellt. In Maßnahme C5 werden Vorschläge zur Weiterentwicklung des ALFA zu einem digital buchbaren (On-Demand-) System unterbreitet unter der Prämisse der Zuverlässigkeit der Anschlussverbindungen zum ÖPNV.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen können die im Zielkonzept definierten Handlungsziele erreicht und die Nutzung intermodaler Wegekettens unterstützt werden (vgl. Kap. 2 und Anlage

¹³ Der aktuelle Stand der Planungen zur Stadtbahn ist einsehbar unter https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/kiel_bewegt_sich.php.

C). Die Stärkung und Beschleunigung übergeordneter ÖPNV-Achsen geht einher mit dem Ausbau der Verbindungen in den Stadt-Umland-Raum. Neben dem Ausbau des Netzes sollte bei der Erweiterung der Angebote gleichzeitig auf die Digitalisierung und Verknüpfung dieser geachtet werden und eine Abstimmung für zuverlässige Wegeverbindungen im Vordergrund stehen.

Die Umsetzung steht jedoch im Spannungsfeld zwischen den ambitionierten Zielen des Ostuferverkehrskonzeptes, eine Verkehrswende hin zum ÖPNV zu unterstützen und den derzeitigen schwierigen Herausforderungen, denen sich der ÖPNV stellen muss. Hierzu gehört insbesondere die angespannte Finanzsituation der Aufgabenträger, die angesichts steigender Kosten für Personal und Energie mit den vorhandenen Finanzmitteln schon vor der Herausforderung stehen, sowohl im SPNV sowie im ÖPNV das heutige Angebot aufrecht zu erhalten. So plant der Aufgabenträger des SPNV gemäß eigener Verlautbarung Leistungsabbestellungen im Verkehrsangebot. Bei angepannter Finanzlage ist nicht ausgeschlossen, dass die Aufgabenträger im Busverkehr in den nächsten Jahren "nachziehen" müssen. Zudem führt der akute Personalmangel im ÖPNV dazu, dass schon die Durchführung des heutigen Leistungsumfangs nicht immer gelingt.

Auf der anderen Seite erfordert die Verkehrswende in Zukunft deutlich mehr Finanzmittel für Infrastruktur und Betrieb des ÖPNV, die nicht alleine von den kommunalen Aufgabenträgern aufgebracht werden können und eine Ausbildungsoffensive sowie eventuell Änderungen an den Zugangsbedingungen, um dem Mangel an Fahrpersonal in Zukunft begegnen zu können.

3.2.4 Inter- und Multimodalität

Im Handlungsfeld Inter- und Multimodalität werden Maßnahmen zusammengefasst, die der Förderung des multi- und intermodalem Mobilitätsverhaltens dienen. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln wurde in den vergangenen Jahren im Untersuchungsgebiet stark ausgebaut und alternative Fortbewegungsmittel, z. B. durch die kontinuierliche Ausweitung von Sharing-Angeboten wie der SprottenFlotte sowie durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen gefördert. In Hinblick auf den 2019 beschlossenen Climate Emergency (Drs. 0043/2021) sollte das inter- und multimodale Mobilitätsverhalten weiter gestärkt werden. Gerade in den Nachbargemeinden des Kieler Ostufers sowie in peripher gelegenen Stadtteilen, welche bislang nicht im Bediengebiet von Sharing-Angeboten liegen, sollten weitere Angebote geschaffen werden.

Folgende Handlungsbedarfe werden zum Ausbau der Inter- und Multimodalität als zentral erachtet:

- Ausweitung des bestehenden Sharing-Angebots sowie von Mobilitätsstationen
- Systematische Koordinierung bestehender Angebote
- Zuverlässige Verknüpfung intermodaler Reiseketten

Um inter- und multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern, wird die Umsetzung von sechs Handlungsmaßnahmen empfohlen. Diese Maßnahmen sollen die bereits bestehenden inter- und multimodalen Angebote weiter stärken und ergänzen. Um dies zu erreichen wird der Aufbau eines gebietsübergreifenden P+R-Systems empfohlen (Maßnahme D2, welches an den bestehenden Bahnhalt punkten sowie an den potenziell reaktivierten Haltepunkten in Richtung Schönberg sowie den geplanten Stadtbahn-Haltestellen einzurichten ist. Ein gutes Carsharing-Angebot ist ein wichtiger Baustein zur Reduktion des privaten Pkw-Besitzes. Hierdurch ergibt sich eine Reduktion des Flächenbedarfs durch den ruhenden Kfz-Verkehr, wodurch neue Spielräume für den Umgang und die Gestaltung des öffentlichen Raumes eröffnet werden. Der Ausbau des bestehenden Angebots von Bike- und Carsharing, ist fest im Handlungskonzept verankert. (Maßnahme D1).

Da die Ausweitung von Mobilitätsangeboten im engen Zusammenhang mit der Stadtbahn-Planung steht, wird mit der Maßnahme D5 vorgeschlagen, durch eine Einrichtung von Mobilitätsstationen an potenziellen Stadtbahn-Haltestellen bereits im Vorfeld der Stadtbahn-Realisierung für intermodales Verkehrsverhalten zu sensibilisieren (Maßnahme D5). Neben großen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, die vielerorts bereits zu Drehscheiben der multimodalen Mobilität ausgebaut wurden oder sich als potenzielle Standorte im Programm für Mobilitätsstationen der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 0383/2023) befinden, bieten künftig kleine Mobilitätsstationen in den Quartieren sowie Gewerbegebieten wichtige Anlaufpunkte, vor allem in Bezug auf Sharing-Angebote (Maßnahme D4). Eine qualitative und quantitative Aufwertung der B+R-Anlagen stärkt das Fahrrad als Zu- und Abbringer des SPNV (Maßnahme D6). Darüber hinaus soll eine stärkere raumverträgliche Optimierung von E-Scootern stattfinden, um etwa Konfliktsituationen auf den Gehwegen zu verringern (Maßnahme D3).

Diese Maßnahmen bauen im Wesentlichen auf dem im Zielkonzept des Ostuferverkehrskonzeptes definierten Handlungsziel zum Ausbau von intermodalen Angeboten, dem systematischen Aufbau eines P+R-Systems sowie der Stärkung der weiteren Verknüpfung auf (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.2.5 Kfz-Verkehr

Die Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr umfassen den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr und berücksichtigen infrastrukturelle, programmatische sowie steuerungsrelevante Ansätze.

Ziel ist es, dass durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf den Umweltverbund und eine intelligente Verkehrssteuerung die Kfz-Verkehrsmengen soweit reduziert werden, dass in den Hauptverkehrszeiten der Straßenverkehr verstetigt, zuverlässiger und weniger unfallanfällig und das Verkehrssystem insgesamt (flächen-)effizienter wird. Dabei ist eine gerechte Verteilung der öffentlichen Verkehrsflächen anzustreben, ohne die Dominanz einzelner Verkehrsarten weiter zu forcieren.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Kfz-Verkehr als zentral erachtet:

- Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Nutzung von Parkflächen in Quartieren
- Stadtverträgliche Organisation von Verkehrsströmen im Bereich des Ostufers
- Optimierung des Verkehrsmanagements durch digitale Instrumente.

Um den Straßenraum und Verkehrsströme stadtverträglich zu gestalten, wird die Umsetzung von neun Handlungsmaßnahmen empfohlen. Die Ortsdurchfahrten der Gemeinden am Ostufer sind, ebenso wie die Hauptverkehrsstraßen im Kieler Stadtgebiet, vielfach von hohen Verkehrsbelastungen geprägt. Bei gegebenen Gesamtbreiten der Straßenquerschnitte lassen sich aus den Ansprüchen der Umfeldnutzungen, des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNVs und des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs stadtverträgliche Verkehrsstärken ableiten, auch im Hinblick auf die Kapazitäten und die zulässigen Lärm- und Schadstoffbelastungen des Kfz-Verkehrs. Aus einer Analyse des Straßennetzes werden in Maßnahme E1 stadtverträgliche Verkehrsstärken für das Straßennetz abgeleitet. Dies dient als Grundlage eines stadtverträglichen Umbaus von Hauptverkehrsstraßen am Ostufer und der Priorisierung dieser Maßnahmen (Maßnahme E3). Ziel des Umbaus ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsarten, insbesondere der Belange des Busverkehrs (Busbeschleunigung).

Hierfür kann in Einzelfällen eine Anpassung des klassifizierten Straßennetzes beitragen. Die Ostuferentlastungsstraße, die im BVWP als „weiterer Bedarf“ eingestuft ist, könnte allenfalls in ferner Zukunft zur Lösung der Verkehrsprobleme am Ostufer beitragen, dabei aber auch neuen

Verkehr induzieren. In Maßnahme E2 werden Ideen zur Anpassung des Straßennetzes aufgezeigt und das Thema „Änderung der Klassifizierung von Straßen“, wie es von der Landeshauptstadt Kiel derzeit geprüft wird aufgenommen.

Für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung schlägt Maßnahme E4 vor, das Prinzip der „Superblocks“ auf Quartiere am Ostufer zu übertragen, indem hier Durchgangsverkehre konsequent unterbunden werden und durch eine Anpassung der Verkehrsführung und eine Umwidmung von Flächen Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität in den Quartieren geschaffen werden.

Maßnahme E5 befasst sich mit der Förderung der Elektromobilität. Ein Baustein ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur im (öffentlichen) Raum, insbesondere um Pkw-Besitzer:innen ohne Zugang zur Wallbox auf eigenem Grundstück das Laden ihres Fahrzeugs über Nacht zu ermöglichen. Im Kontext des öffentlichen Verkehrs sowie von Inter- und Multimodalität soll die Elektrifizierung der verschiedenen Verkehrsmittel, z.B. Schiff, Bus, Sharing-Angebote, möglichst integriert geplant und weiter gestärkt werden.

Darüber hinaus soll der ruhende Kfz-Verkehr neu geordnet werden. Dies geschieht u. a. durch die Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für die sukzessive Errichtung von Quartiersgaragen (Maßnahme E6), indem privater Parkraum in Garagen gebündelt und der öffentliche Straßenraum entlastet und neuen Nutzungen zur Verfügung gestellt wird. Eine weitere Maßnahme zur Entlastung des Straßenraums stellt die Mehrfachnutzung von Parkflächen dar (Maßnahme E7), wodurch große private oder halb-öffentliche Parkflächen zeitweise Anwohner*innen oder Besucher*innen zur Verfügung zu stehen. Beide Maßnahmen können mithilfe der Entwicklung und Umsetzung von Parkraumkonzepten in den Quartieren gezielt in eine ganzheitliche Umsetzung gebracht werden (Maßnahme E8). Ergänzt werden die Maßnahmen durch perspektivische Pilotvorhaben im Curbside-Management, um mithilfe von digitalen Tools die Straßenräume dynamisch zu nutzen (Maßnahme E9).

Mit Bezug zu den Handlungszielen tragen die Maßnahmen zur fokussierten Beruhigung des Kfz-Verkehrs und zur Neuordnung des Parkens bei. Weiterhin besteht eine enge Verzahnung zu den Handlungszielen anderer Handlungsfeldern, etwa den Zielen im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.2.6 Wirtschaftsverkehr

Als Wirtschaftsverkehr wird jeder geschäftsmäßige oder entgeltliche Transport von Gütern sowie beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung einer Arbeits- und/oder Dienstleistung am Zielort während der Arbeitszeit verstanden (FGSV nach BBSV 2020).

Der Wirtschaftsverkehr spielt für das Untersuchungsgebiet eine maßgebliche Rolle. Mit dem Ostufershafen, den Werften sowie weiteren Wirtschafts- und Industriestandorten und zahlreichen Gewerbegebieten bestehen enge Verkehrsverflechtungen des Wirtschaftsverkehrs sowohl innerhalb des Untersuchungsgebiets sowie in umliegende Gebiete auf überregionaler Ebene. Der künftig geplante weitere Ausbau des Ostufershafens erfordert eine konsequente Optimierung der verkehrlichen Abwicklung der Schwerverkehre im Untersuchungsgebiet, wengleich die trimodale Verkehrsanbindung des Ostufershafens eine gute Grundvoraussetzung zur Verlagerung bietet. Das zusätzlich steigende Paketaufkommen durch den stetig expandierenden Online-Handel führt zu einem erhöhten Lieferverkehr in den innerstädtischen (Stadtteil)-Zentren.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Wirtschaftsverkehr als zentral erachtet:

- Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zur Entlastung des Straßengüterverkehrs
- Schaffung der Voraussetzung für innovative und stadtverträgliche City-Logistik
- Optimierung der Anbindung von Gewerbegebieten zur Stärkung des Umweltverbundes

Um den Wirtschaftsverkehr entsprechend zu gestalten und langfristig eine nachhaltige Änderung zu erwirken, wird die Umsetzung von vier Maßnahmen empfohlen. Grundlegend sind für eine nachhaltige Abwicklung des Güterverkehrs folgende Maßnahmen zu verfolgen: Entwicklung und Umsetzung eines gebietsübergreifenden Lkw-Führungskonzeptes zur leistungsfähigen und verträglichen Abwicklung des Straßengüterverkehrs, indem dieser gezielt gebündelt und aus sensiblen Bereichen herausgehalten werden kann (Maßnahme F1). Gleichzeitig soll mit einem Maßnahmenprogramm für die Abwicklung des Güterverkehrs über den Verkehrsträger Schiene die bestehenden Potenziale zur Förderung des Kombinierten Verkehrs am Kieler Ostufer stärker nutzbar gemacht werden (Maßnahme F2). Darüber hinaus wird eine innovative City-Logistik gefördert, indem die Lieferverkehre innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche nachhaltig abgewickelt werden (Maßnahme F3). Dafür kann sich unterschiedlicher Elemente bzw. Maßnahmen bedient werden (z.B. alternative Antriebe, Lastenrad-Einsatz, Lieferbündelungen, Quartiersboxen). Ergänzend dazu soll die Anbindung der Gewerbegebiete mit dem Umweltverbund verbessert werden – dafür werden für ein modellhaftes Gewerbegebiet am Kieler Ostufer oder in den Nachbargemeinden im Kreis Plön die Potenziale zur besseren Anbindung mit dem Umweltverbund geprüft (Maßnahme F4). Weiterhin gilt es die Organisation sowie Abwicklung der Kreuzfahrtpassagiere rund um die Kieler Förde nachhaltiger zu gestalten (Maßnahmen F5).

Ähnlich zu dem Handlungsfeld Kfz-Verkehr finden sich die Herausforderungen des Wirtschaftsverkehrs auf zwei grundlegenden Ebenen wieder: Zum einen gilt es, die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Kiels zu sichern und weiter zu optimieren, zum anderen sollen die Verkehre verträglicher abgewickelt werden. Eine verträgliche Abwicklung des Güterverkehrs erfolgt vor allem durch eine verstärkte Verlagerung von den Straßen auf die Schiene. Die KEP-Verkehre sollen verträglicher abgewickelt werden, indem innovative Konzepte und Projekte in den Zentren des Untersuchungsgebiets erprobt werden und der Transport auf nachhaltige Transportmittel verlagert wird. Darüber hinaus wirken die Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr auf das Handlungsziel zur Etablierung eines kooperativen Mobilitätsmanagements ein, welches ein gemeinsames Mobilitätsmanagement in den Gewerbegebieten im Untersuchungsraum anstrebt (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.2.7 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, das individuelle Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Es umfasst Maßnahmen, die die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen beeinflussen. Das Ziel ist es, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements fördern das Umdenken in den Köpfen der Menschen und gewährleisten darüber hinaus die Sicherheit und Zugänglichkeit für alle Menschen im Mobilitätssystem. Neben der Bereitstellung neuer Infrastrukturen und Mobilitätsangeboten selbst, stellt die begleitende Kommunikationsarbeit eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit aktivieren die Umsetzung von Maßnahmen, bewerben Angebote und schaffen Akzeptanz für eine ‚Moderne Mobilität‘ in der Region. Mobilitätsmanagement nimmt dabei unterschiedliche Zielgruppen konkret in den Fokus.

Hier bestehen durch kommunales, betriebliches oder schulisches Mobilitätsmanagement unterschiedliche Bereiche, in denen Maßnahmen angestoßen werden können. Das regionale Mobilitätsmanagement der KielRegion bildet eine gute Grundvoraussetzung für die Koordinierung solcher Aktivitäten in der Region. Es setzt sich aus mehreren Mobilitätsmanager*innen zusammen und koordiniert die Aktivitäten in der gesamten KielRegion, steht im dauerhaften Austausch mit regionalen Akteuren und nimmt damit eine Vorreiterrolle in Deutschland ein. Nichtsdestotrotz konnten in der durchgeführten Bestandsanalyse einige Schwachpunkte identifiziert werden: Ein

Fokus auf ein betriebsübergreifendes Mobilitätsmanagement ergänzt bisherige Aktivitäten im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Weiterhin gilt es außerdem, die digitale Verknüpfung von Mobilitätsangeboten zu fördern sowie in Hinblick auf die Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement zu entwickeln.

Folgende Handlungsbedarfe werden beim Mobilitätsmanagement als zentral erachtet:

- Förderung der digitalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Entwicklung eines zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements in Hinblick auf die Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes
- Stetige Verankerung von Kommunikations- sowie Partizipationsprozessen.

Um das Mobilitätsmanagement zeitgemäß voranzubringen, wird die Umsetzung von vier Handlungsempfehlungen empfohlen. Die entwickelten Maßnahmen im Mobilitätsmanagement sollen die genannten Ziele des Ostuferverkehrskonzeptes unterstützen. Dies geschieht zum einen durch die Förderung des betriebsübergreifenden Mobilitätsmanagements, um Synergieeffekte zwischen in Gewerbegebieten ansässigen Unternehmen zu schaffen (Maßnahme G1). Weiterhin gilt es das zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement am Kieler Ostufer zu optimieren, um Akteure mit unterschiedlichen sozio-demographischen Hintergründen gezielt ansprechen zu können (Maßnahme G2). Darüber hinaus soll die Etablierung von Kooperationsmodellen für die Radverkehrsförderung eine interdisziplinäre Allianz bilden, um den Radverkehr auf regionaler Ebene weiterzuentwickeln (Maßnahme G3). Abschließend bilden Kommunikationsrichtlinien für die Maßnahmenumsetzung von übergeordneten Konzepten einen Rahmen dafür, wie u. a. das Ostuferverkehrskonzept auf unterschiedlichen Ebenen umgesetzt werden kann (Maßnahme G4).

Die Handlungsziele des Ostuferverkehrskonzeptes zielen auf eine Stärkung des Mobilitätsmanagements und -marketings im Untersuchungsgebiet ab. Dabei fokussieren sich diese auf die Etablierung eines kooperativen Mobilitätsmanagements in den Gewerbegebieten des Untersuchungsgebiets, um den Umweltverbund zielgruppenübergreifend zu stärken. Ein weiterer Fokus liegt auf der Verstärkung der Kommunikation von Mobilitätsangeboten sowie von Partizipationsprozessen (vgl. Kap. 2 und Anlage C).

3.3 Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Eine Übersicht aller Maßnahmen je Handlungsfeld inkl. ausgewählter Kriterien im direkten Vergleich kann der Anlage B entnommen werden.

3.4 Bewertung des Handlungskonzeptes mit dem Verkehrsmodell

Zielsetzung

Das Ostuferverkehrskonzept verfolgt das Ziel, den Umweltverbund zu stärken und den Kfz-Verkehr zu reduzieren, so dass für den notwendigen Kfz-Verkehr in Zukunft eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet wird. Das makroskopische Verkehrsmodell (VISUM 2024) der KielRegion wurde im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes als Werkzeug für Analyse- und Prognose-Zwecke genutzt, sowie für die Wirkungsabschätzung einzelner Maßnahmen und des Handlungskonzeptes als Ganzes. Dadurch werden die Verlagerungspotenziale zwischen den Verkehrsträgern, z.B. vom MIV zum ÖV aufgezeigt. Dafür greift das Verkehrsmodell auf Datensätze zum Mobilitätsverhalten an einem Normal-Werktag (Kfz, ÖPNV, Radverkehr und Wirtschaftsverkehr) zurück und erstellt auf Basis von Nachfragemodellen fachliche Prognosen. Die Datensätze entstammen maßgeblich der Erhebung „Mobilität in Städten – SrV“ (2018) sowie weiteren Verkehrserhebungen in Teilnetzen und beinhalten neben den Daten zum Mobilitätsverhalten eine umfangreiche Strukturdaten-Basis.

Vorgehen

Die Wirkungsabschätzung des Ostuferverkehrskonzeptes basiert auf drei Berechnungen:

1. Berechnung des Analyse-Falls 2022: Die Berechnung spiegelt den Status Quo wider (Analysezustand, Ist-Zustand)
2. Berechnung des Ohne-Falls (Prognose-Nullfalls) 2035: Die Berechnung zeigt die prognostizierte Mobilitätsentwicklung bis 2035 ohne zusätzliche Maßnahmen (Vergleichsfall)
3. Berechnung des Mit-Falls (Prognose-Planfalls) 2035: Die Berechnung zeigt die prognostizierte Mobilitätsentwicklung bis 2035 unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes.

Für die Wirkungsabschätzung wird der **Mit-Fall 2035** dem **Analyse-Fall 2022** und dem **Ohne-Fall 2035** gegenübergestellt.

Dabei berücksichtigt der **Ohne-Fall 2035** bereits folgende Entwicklungen:

- Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Kiel und des Kreises Plön mit dem Zeithorizont 2035. Die letzte Bevölkerungsprognose des Kreises Plön auf Gemeindeebene stammt dabei aus dem Jahr 2019 mit dem Prognosehorizont 2030 und wurde auf das Prognosejahr 2035 fortgeschrieben. Sie berücksichtigt keine später geplante Baugebiete der Gemeinden, die nicht in der Kreisprognose berücksichtigt sind. Zudem verlief die Bevölkerungsentwicklung auch aufgrund der starken Zuwanderung aus der Ukraine in den letzten Jahren deutlich positiver als in den Prognosen von Landeshauptstadt und Kreis vorausgesehen. Diese Entwicklungen konnten im Ohne-Fall 2035 noch nicht berücksichtigt werden und könnten dazu führen, dass der Ohne-Fall die Verkehrsentwicklung am Ostufer tendenziell unterschätzt.
- Geplante Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklungen des Wohnbauflächenentwicklungskonzeptes der Landeshauptstadt Kiel
- Fest disponierte / im Bau befindliche Maßnahmen im Radverkehr
- SPNV-Maßnahmen des LNVP mit Maßnahmen, die bis Ende 2026 umgesetzt werden

sollen

- Maßnahmen im Busverkehr des 6. RNVP der Landeshauptstadt Kiel
- Maßnahmen im Straßennetz im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für die Stadtbahn Kiel – insb. Anpassung von Querschnitten und Knotenpunkten.

Folgende Planungen werden hingegen nicht im **Ohne-Fall 2035** berücksichtigt, sondern im **Mit-Fall 2035**:

- Langfristiges Angebotskonzept der NAH.SH mit S-Bahn und RE im 30-Min-Takt sowie neuen Haltepunkten (Maßnahmen des LNVP über 2027 hinaus)
- Geplantes Stadtbahnnetz Kiel
- Ergänzendes Busnetz zur Stadtbahn

Für die Berechnung des **Mit-Falls 2035** ist außerdem zu beachten, dass eine Reihe von Maßnahmen methodisch im Verkehrsmodell nur sehr eingeschränkt abgebildet werden kann und daher summarisch durch eine Anpassung von Modellparametern übersetzt wird. Für die Wirkungsabschätzung im Straßennetz, beim Radverkehr sowie beim ÖV müssen zudem konkrete Streckenführungen und Fahrpläne hinterlegt werden. Diese werden für die Modellierung benötigt, sie bedeuten aber keine Festlegung des Ostuferverkehrskonzeptes auf konkrete Streckenführungen oder Taktangebote.

Die Berücksichtigung der einzelnen Maßnahmen des Handlungskonzeptes wird in Anlage C detailliert dargestellt.

Auswertung

Für eine Wirkungsabschätzung des Ostuferverkehrskonzeptes basiert die Auswertung auf allen Wegen mit Quelle und / oder Ziel im Planungsgebiet des Ostuferverkehrskonzeptes. Ausgewertet werden im **Ohne- und im Mit-Fall 2035** die Wege (vgl. Abbildung 15) und die Verkehrsleistung in Personen-Kilometer (vgl. Abbildung 16) nach Verkehrsmittel mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer. Damit werden nicht nur die Wege der Bewohner*innen des Ostufers erfasst, sondern auch die Wege der am Ostufer Beschäftigten sowie der Besucher*innen.

Abbildung 15: Veränderung der Bevölkerung und der werktäglichen Wege mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall

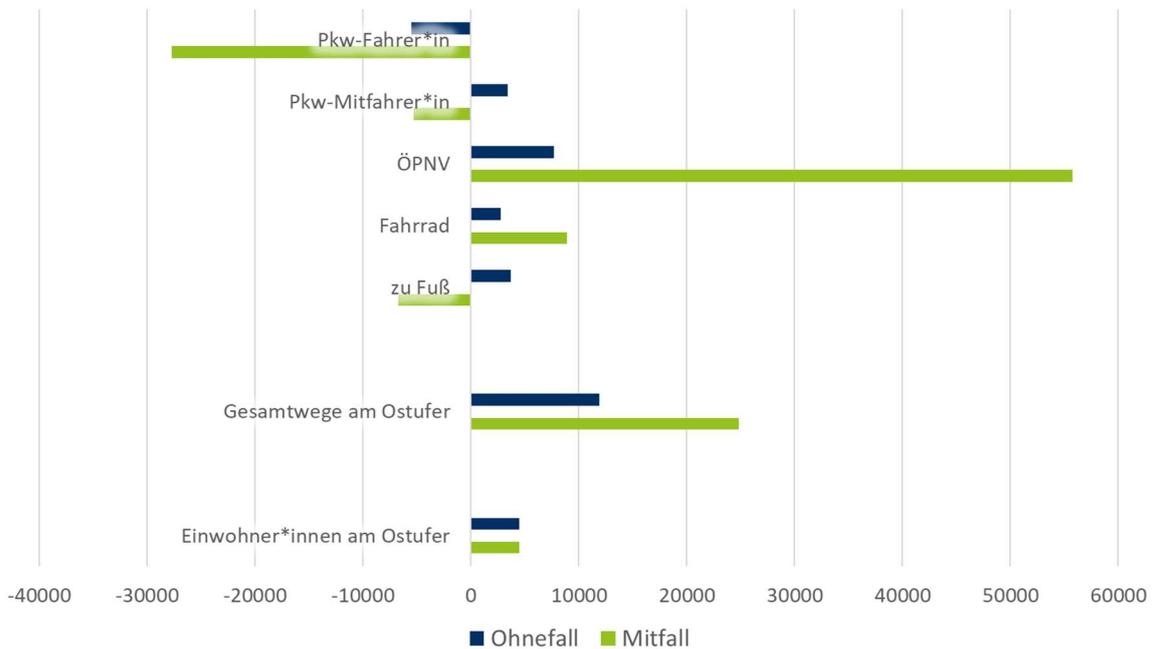
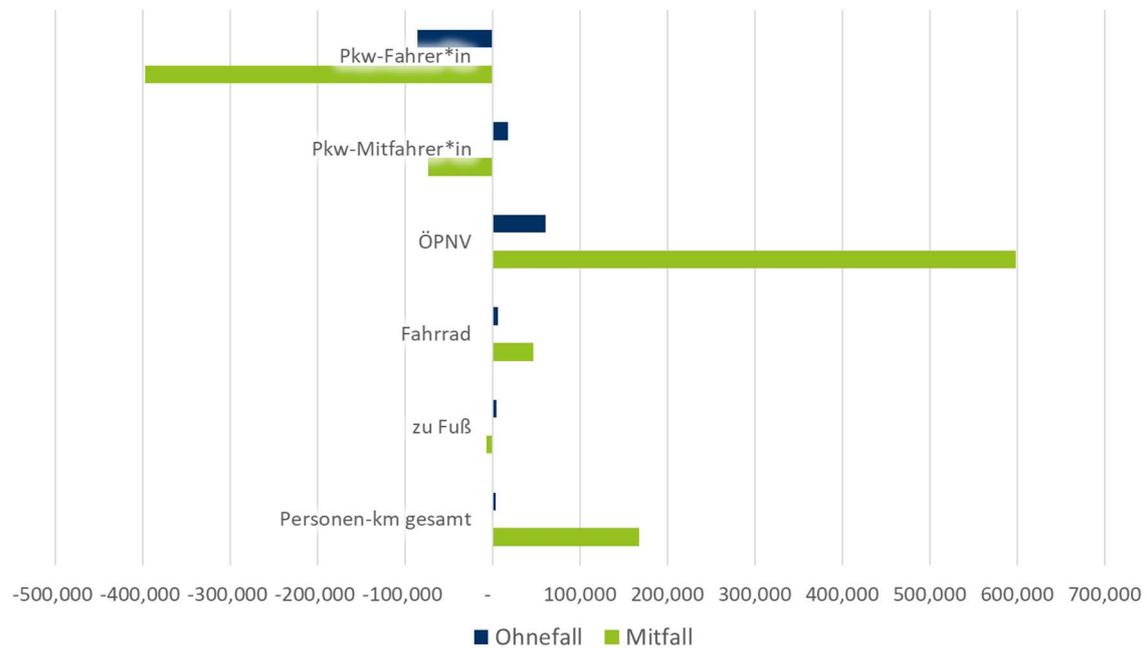


Abbildung 16: Veränderung der werktäglichen Verkehrsleistung mit Quelle und / oder Ziel am Ostufer im Ohne- und Mitfall 2035 gegenüber dem Analysefall



Zudem wird an drei Screenlines ausgewertet, wie viele Wege mit den verschiedenen Verkehrsmitteln über die Schwentine bzw. zwischen Elmschenhagen und Gaarden sowie über die Kieler Förde im Analyse-, Ohne- und Mitfall unterwegs sind (s. Abbildung 17).

Abbildung 17: Screelines zur Auswertung der Gesamtverkehrsmengen über die Schwentine, zwischen Ost- und Westufer und zwischen Elmschenhagen und Gaarden



Quelle: GGR (Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Veränderungen beim Ohne-Fall 2035 gegenüber dem Analyse-Fall 2022

Im Ohne-Fall nimmt die Bevölkerung am Ostufer um 4.500 Einwohner*innen gegenüber dem Analysefall zu. Hierbei erfolgt der größte Zuwachs in den städtebaulichen Entwicklungsgebieten in Gaarden. Die Zahl der Beschäftigten am Ostufer nimmt aufgrund des demographischen Wandels (geringeres Arbeitskräftepotenzial) in der Prognose bis 2035 leicht ab.

Die Effekte führen in Summe dazu, dass die Gesamtwege am Ostufer um 11.000 Wege / Tag (+ 2%) zunehmen. Davon sind rund 7.000 Wege (+ 3%) zusätzliche Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad. Die Zunahme bei der Nahmobilität liegt am starken Bevölkerungswachstum in den zentralen Bereichen in Gaarden. Die Zahl der ÖV-Fahrgäste nimmt aufgrund der Verbesserungen im Busverkehr um 7.500 Wege (+9%) zu. Die Zahl der täglichen Wege als Pkw-Fahrer*in geht um 6.500 (-2%) zurück.

Auf der Schwentinebrücke nimmt der Kfz-Verkehr dabei um 2% ab. Im ÖV fahren 1.500 Fahrgäste (+ 7%) mehr mit Bus und Bahn über die Schwentine. Zwischen Elmschenhagen und Gaarden nimmt der Kfz-Verkehr auf der B 76 und der Preetzer Straße um 3% (2.000 Fahrzeuge / Tag) ab. Zwischen Ost- und Westufer sind auf B 76, Kaistraße und Gablenzbrücke 1% weniger Kfz unterwegs als im Analysefall.

Veränderungen beim Mit-Fall 2035 gegenüber dem Ohne-Fall 2035

Im Mit-Fall 2035 nimmt die ÖV-Nachfrage gegenüber dem Ohne-Fall 2035 um rund 48.000 ÖV-Wege / Werktag (+57%) und 0,54 Mio. Personen-km / Werktag mit Quelle oder Ziel am Ostufer (+51%) zu.

Die geplanten Maßnahmen zeigen entlang der geplanten Stadtbahnachsen den stärksten Nachfragezuwachs. Die deutlichen Angebotsausweitungen und Fahrzeitverkürzungen der RE- und S-Bahn-Linien Richtung Lübeck, Preetz und Schönberger Strand zeigen starke Nachfragewirkungen. Hier kommt es teilweise zu Verlagerungen von Fahrgästen parallel verlaufender Buslinien. Insgesamt sind allerdings überwiegend Neufahrgäste im ÖV unterwegs. Gute Nachfragepotenzial zeigt die modellierte Neustrukturierung der Buslinien am Ostufer mit Ausrichtung auf die S-Bahn und Stadtbahn.

Die rund 48.000 zusätzlichen ÖV-Wege / Tag am Ostufer (+57%) ergeben sich durch eine Verlagerung sowohl vom MIV als auch vom Rad- und Fußverkehr. Beim Mit-Fall 2035 werden 31.000 MIV-Wege (-11%) und 10.000 Wege zu Fuß (-9%) weniger durchgeführt, während die Wege mit dem Fahrrad um 6.000 / Tag (+7%) zunehmen. Diese Werte berücksichtigen Verlagerungen vom Fuß- zum Radverkehr und vom Rad zum ÖPNV sowie Verlagerungen vom MIV zum ÖV und zum Radverkehr.

Insgesamt zeigt der Mit-Fall 2035 eine Zunahme der Wege am Ostufer um 12.000 Wege (+2%) voraus, da sich insbesondere am Ostufer die Erreichbarkeit aus der Region deutlich verbessert wird und sich deshalb die Zielwahl bei vielen Aktivitäten in Richtung Ostufer leicht verschiebt. Dies geht einher mit einem Zuwachs der zurückgelegten Personen-km insgesamt (+170.000 km/Werktag am Ostufer = +3%), da die Erreichbarkeitsverbesserungen im ÖV und Radverkehr ohne Anpassungen im Straßennetz zu kürzeren Reisezeiten im MIV führen und so die mittleren Wegelängen insgesamt ansteigen lassen.

Im Radverkehr ergeben sich durch die Maßnahmen, trotz der Verlagerungen vom Radverkehr auf den ÖV, ein Zuwachs von 6.000 Wegen mit dem Fahrrad pro Tag (+7%). Zudem ergibt sich eine Erhöhung der mittleren Wegelängen im Radverkehr, so dass täglich 40.000 km mehr mit dem Rad gefahren werden (+12%). Der stärkste Nachfragezuwachs ergibt sich auf der Radpremiumroute in Richtung Heikendorf und Laboe sowie entlang der Radpremiumroute in Richtung Elmschenhagen, Schwentintal und Preetz.

Die Schwentine wird im Mit-Fall 2035 von 4.400 Kfz weniger gequert als im Ohne-Fall 2035(- 9%) – zwischen Elmschenhagen und der Kieler Innenstadt sind auf B 76 und Preetzer Straße 5.000 Kfz weniger unterwegs als im Analysefall (- 7%) und zwischen Ost- und Westufer beträgt der Verkehrsrückgang rd. 9.000 Kfz (-6%).

Dafür nimmt die Zahl der Wege im Mit-Fall mit dem Fahrrad auf den Schwentinequerungen im Saldo um 2.100 Wege / Werktag gegenüber dem Ohne-Fall 2035 zu (+21%) - auf den Routen zwischen Elmschenhagen und Gaarden um 900 Wege / Werktag (+24%) und zwischen West- und Ostufer um 2.600 (+9%). Im ÖV nimmt die Zahl der Fahrgäste mit Stadtbahn, S-Bahn und Bus über die Schwentine um 9.000 Fahrgäste / Werktag zu (+38%) - zwischen Elmschenhagen und Gaarden um 12.000 Fahrgäste (+61%) und zwischen dem West- und Ostufer insgesamt um 17.100 Fahrgäste (+ 27%).

Fazit

Die Wirkungsabschätzungen mit dem Verkehrsmodell zeigen, dass die Maßnahmen im ÖPNV, insbesondere die geplante Stadtbahn und S-Bahn sowie die Buszubringer und das integrierte Radnetz die Mobilität am Ostufer erheblich verbessern können. Hierdurch wird eine Verlagerung von Fahrten vom MIV zum ÖPNV und Radverkehr erreicht. Die geplante Stadtbahn und S-Bahn tragen dabei den Großteil der Verlagerungswirkung und schaffen die notwendigen Kapazitäten für eine Verkehrswende am Ostufer. Ebenso trägt der Radverkehr mit dem Ausbau der Radpremiumrouten auf kürzeren und mittleren Distanzen maßgeblich zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund bei.

Die Fährlinie F2 ist dabei ein wesentlicher Baustein als ÖV-Verbindung und Teil der Radverkehrsverbindung und entlastet mit über 3.000 Fahrgästen / Werktag maßgeblich das Straßennetz. Die

Fährlinie F1 spielt aufgrund der Bedienzeiten und des dünneren Takts mit dem vorgesehenen Fahrplankonzept quantitativ eine deutlich geringere Rolle.

Die Maßnahmen tragen zur Entlastung des Straßennetzes bei und helfen, den notwendigen Straßenverkehr, insbesondere den Wirtschaftsverkehr, flüssiger zu machen. Der Rückgang des Kfz-Verkehrs trägt maßgeblich dazu bei, den Verkehr in den Hauptverkehrszeiten flüssig zu halten, da das Straßennetz heute teilweise seine Kapazitätsgrenzen überschreitet und durch einen Rückgang um rd. 10% Staus maßgeblich reduziert werden können.

Mit dem Verkehrsmodell konnten nur einige der vielen Handlungsfelder des Verkehrsmodells – insbesondere im Bereich ÖPNV und Radverkehr - quantitativ bewertet werden. Die Wirkungen anderer Handlungsfelder zählen insbesondere auf die gegenseitige Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und die Verkehrswende ein.

4 Umsetzungsplanung

Für die Maßnahmen wurde im Einklang mit Zielsetzungen des Ostuferverkehrskonzeptes eine Umsetzungsplanung erarbeitet. Dabei wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

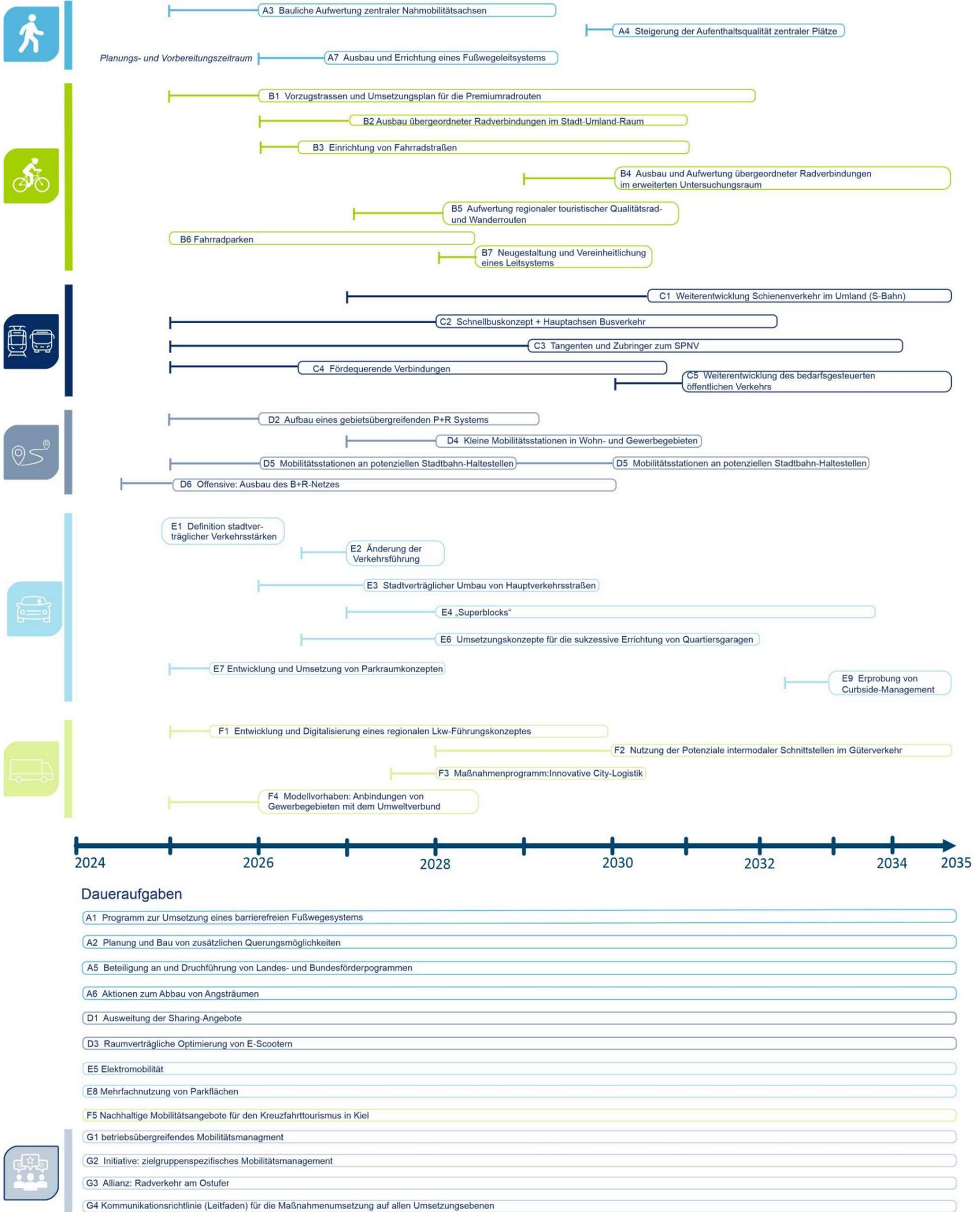
- Die zeitliche Reihung der im integrierten Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen,
- die Definition und Gegenüberstellung von Prioritäten der einzelnen Maßnahmen,
- Planungsvorläufe und zeitlichen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Maßnahmen sowie
- die aktuelle Förderkulisse.

Die folgenden Abbildungen zeigen eine Übersicht über alle Maßnahmen mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung pro Handlungsfeld (vgl. Abbildung 18). Diese zeigt jeweils den Maßnahmenbeginn (inkl. Vorbereitungs- und Planungsvorlauf) und das Maßnahmenende und gibt Aufschluss über die Art der Maßnahme. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung und andererseits die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Beim Zeithorizont ist dabei je nach Maßnahme zwischen einer bis spätestens 2035 abgeschlossenen Umsetzung sowie einer aus der Maßnahme resultierenden Daueraufgabe mit jährlichen Handlungserfordernissen zu unterscheiden.

Einige Maßnahmen erfordern zudem – je nach Intensität und finanzieller Wirkung – einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Notwendige Rahmenbedingungen für die Umsetzung einer Maßnahme sind teilweise nicht gegeben, andere Maßnahmen müssen mit überregionalen Akteuren abgestimmt werden (z. B. überregionale Radverkehrsrouten). Viele Maßnahmen, bspw. im Bereich Intermodalität (vgl. Kapitel 3.2) sind zusätzlich stark an die laufenden Planungen für die Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel gebunden.

Es ist stets zu beachten, dass das Handlungskonzept nicht als starres Werk aufgefasst werden darf, das stur abgearbeitet werden muss. Vielmehr ist der Maßnahmenkatalog flexibel anzuwenden und stetig zu aktualisieren, um auf ggf. unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können (z.B. Fachkräftemangel, neue Fördermöglichkeiten). Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation (siehe Kap. 5) sollten aufgegriffen und neue Projekt- und Umsetzungsansätze (z. B. aus Anregungen aus Wissenschaft, Bürgerschaft und Politik) in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und das Konzept so stetig und adäquat angepasst werden. Dabei können bisher enthaltene Maßnahmen in ihrer Detailplanung verändert, verworfen oder um neue Dinge ergänzt werden. Doch bei aller Flexibilität des Konzeptes: die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung orientieren. Die Ausrichtung der Gesamtkonzeption ist keinesfalls einer wahllosen Zusammenstellung gleichzusetzen. Alle enthaltenen Puzzleteile greifen ineinander, gestützt vom Rahmen der Zielsetzung.

Abbildung 18: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen



Quelle: Planersocietät

4.1 Unterstützende Maßnahmenfinanzierung durch Förderprogramme

Die für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Mittel setzen sich nicht nur aus den Mitteln der Landeshauptstadt Kiel, den Gemeinden und dem Kreis Plön, sondern auch aus den Fördertöpfen bzw. Zuweisungen von Seiten des Bundes und Landes Schleswig-Holstein zusammen. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmenbereiche, die das integrierte Handlungskonzept betreffen, in der Zuständigkeit bzw. Baulast Dritter (Land, Bund, Umlandgemeinden, Nachbarkreise, Deutsche Bahn, ...). Durch die in Tabelle 1 genannten Förderprogramme besteht bei einzelnen Maßnahmen die Möglichkeit finanzielle Unterstützung zu erhalten. Wobei bei Maßnahmen, die eine dauerhafte Finanzierung benötigen (insbesondere C1-5) die Umsetzung nach dem Ende möglicher Förderzeiträume gewährleistet sein muss.

Auch wenn im Rahmen aktueller Förderprogramme (z. B. Klimaschutzprogramme der EU oder der Bundesregierung) die Mittelbereitstellung für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich erhöht wird, ist die Fördermittelbereitstellung, angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage, über die nächsten 15 Jahre nicht verlässlich prognostizierbar. Selbiges gilt für die Haushaltslage der Landeshauptstadt Kiel und der Gemeinden im Kreis Plön. Das finanzielle Budget für die Umsetzung der Maßnahmen des Ostuferverkehrskonzeptes unterliegt somit einer gewissen Elastizität.

Tabelle 1: Auswahl möglicher Förderprogramme mit Maßnahmenzuordnung

Förderprogramm	Aktuelle / Letzte Antragsfrist	Maßnahmen
Förderung des Fußverkehrs des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM)		A2, A3, A6, A7, D4, D5
Landesprogramm Wirtschaft 2021-2027 - Nachhaltige Stadtentwicklung und nachhaltige städtische Mobilität (IB.SH)	30.11.2023	A1, A4, C1-5, D4, D5
Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BALM)		B1, B2, B3, B4, B5, B6
Ab aufs Rad (MWWATT SH)	31.12.2026	B1, B5, B7
Radschnellwege (BMDV)	2030	B1
GVFG-SH		B1
IKK – Nachhaltige Mobilität		A1, A3, B1-B6, C1-5, G1
Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein (MVATT SH)		D1, E2-4
Förderrichtlinie innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (BMDV)	31.12.2026	
Förderrichtlinie Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) (BMUV)	31.12.2027	

Anschlussförderrichtlinie (Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs) (BMDV)	31.12.2025	F2, F4
E-Lastenfahrrad-Richtlinie (BAFA)	29.02.2024	F3, G1
Klimaschutzinitiative - Klimaschutz durch Radverkehr (BMUV)	15.11.2024	
Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMDV)	Projekte mit Laufzeit bis zum 30.06.2026	E9
Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMDV)		G1
B+R: Förderung für Kommunen (NAH.SH)	31.12.2023	D6

5 Evaluationskonzept

Für einen langfristigen Erfolg der Maßnahmen ist eine kontinuierliche Evaluation von besonderer Relevanz. Ziel einer Evaluation ist, Vermutungen durch Daten zu ersetzen. Daraus lassen sich Erkenntnisse über Erfolge, Misserfolge und Kontrolle ableiten. Sichtbar wird, welches Vorgehen seine Wirkung erzielt, welches nicht. Daraus kann ggf. im Rahmen der Projektumsetzung für die Zukunft gelernt werden.

Mit Hilfe eines Evaluationskonzeptes kann die Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes regelmäßig, systematisch und mit einem angemessenen Aufwand daraufhin geprüft werden, ob die gesteckten Handlungsziele erreicht werden. Gleiches gilt mit kurzfristiger Perspektive für die einzelnen Sofortprojekte, um hier bereits kurzfristig Handlungserfolge oder Stellschrauben für die Optimierung der in der Umsetzung zu identifizieren. Die Sofortprojekte bedienen unterschiedlichen Handlungsfelder oder tlw. mehrere gleichzeitig, sodass aus den beispielhaft vorgeschlagenen Indikatoren und Erhebungsmethoden für das gesamte Ostuferverkehrskonzept (siehe Anlage C) einzelne Vorschläge für die jeweiligen Sofortprojekte angewendet werden können.

Das Ostuferverkehrskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gerade die in den kommenden Jahren folgenden Entwicklungen zur Planung der Stadtbahn bedingen eine kontinuierliche Anpassung der im Ostuferverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger*innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßig Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und potenziell erforderlichen Anpassungen. Für das Ostuferverkehrskonzept wird folgende Struktur für die Evaluierung empfohlen:

- Umsetzungsanalysen und -bericht: alle zwei Jahre
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle fünf Jahre
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre

Darüber hinaus besteht mit dem aktualisierten und an die KielRegion übergebenen Verkehrsmodell ein Instrument, welches sich für die fortlaufende Evaluation von Maßnahmen eignet. Dieses sollte während des Umsetzungsprozesses des Ostuferverkehrskonzeptes sukzessive mit Daten aktualisiert werden, insbesondere mit den 2023 in der KielRegion erhobenen Daten mittels des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2023).

Die Federführung in Bezug auf Evaluation und Controlling ist bei dem regionalen Mobilitätsmanagement der KielRegion anzusiedeln, welches den Prozess des Ostuferverkehrskonzeptes von Beginn an begleitete. Darüber hinaus sind weitere Akteure mit einzubeziehen, welche tlw. über die entsprechende Datengrundlage verfügen oder zuständig für die jeweilige Umsetzung sind (z.B. Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Gemeinden, Verkehrsunternehmen).

Die hier vorliegende Struktur und Konzeption für die Evaluation ist ein erster Aufschlag und als Empfehlung zu verstehen. Mit dem Abschluss des Ostuferverkehrskonzeptes ist die finale Entwicklung eines Evaluationskonzeptes für das spätere Controlling eine erste Aufgabe. Die für das Ostuferverkehrskonzept zusammengestellte Steuerungsgruppe ist das geeignete Gremium, um diese Aufgabe zu übernehmen. Dementsprechend werden die wesentlichen Bausteine (Umsetzungs-, und Zielerreichungsanalyse sowie Evaluationsbericht) nachfolgend beschrieben, auf eine abschließende Auflistung von Indikatoren wird an dieser Stelle verzichtet. Beispielhafte Indikatoren können dem Anhang F entnommen werden und als Input für die spätere Konzeption der

Evaluation gesehen werden. Die prozessbegleitend durchgeführten Sofortprojekte sollen zeitnah gemäß den hier folgenden Empfehlungen evaluiert werden. Die Evaluation der Sofortprojekte kann dazu beitragen, das hier dargestellte Evaluationskonzept weiter zu schärfen.

5.1 Umsetzungsanalyse und -bericht

In der Umsetzungsanalyse wird ausgewertet, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung oder einer anderen Phase befinden. Vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Es ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden sollten.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen etwa alle zwei Jahre erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht an Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In der Maßnahmentabelle, die alle Handlungsfelder des Verkehrskonzeptes enthält, wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand eingefärbt:

- Grün: Maßnahmen bereits vollständig umgesetzt
- Gelb: Maßnahmen in Umsetzung oder in Detailprüfung
- Orange: Maßnahmen noch nicht umgesetzt
- Rot: Maßnahme wird nicht weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufungen sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Zur weitergehenden Umsetzungsanalyse können für alle Handlungsfelder spezifische Indikatoren entwickelt werden, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. In Anlage C sind für einige Maßnahmen beispielhafte Indikatoren dargestellt. Der dort enthaltene Turnus zur Indikatorenmessung ist als Vorschlag zu verstehen und muss nicht synchron mit der Häufigkeit der Umsetzungsberichte erfolgen.

5.2 Zielerreichungsanalyse

Bei der empfohlenen Zielerreichungsanalyse wird die Wirkung des Konzeptes gemessen. Sie baut auf den Handlungszielen auf und basiert auf drei methodischen Säulen:

- Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen
- Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger
- Auswertung von Statistiken und Messungen

Es beinhaltet je Zielfeld einzelne Indikatoren, anhand derer Maßnahmen und Erfolge der Zielerreichung bemessen werden können. Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein Zyklus von etwa 5 Jahren empfohlen. Eine beispielhafte Darstellung von Indikatoren zu ausgewählten Handlungszielen inkl. Erhebungsmethodik ist der Anlage C zu entnehmen.

5.3 Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines Evaluationsberichts sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht soll Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld (bspw. „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder „wird nicht weiterverfolgt“)
- **Umsetzungsanalyse:** Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmenfelder und Indikatoren und qualitativer Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand von im Ostuferverkehrskonzept empfohlenen planerischen Konzepten
- **Beschlussstände:** Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Ostuferverkehrskonzeptes in den kommunalen Beschlüssen (konform / nicht konform / dient der Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes)
- **Akteursabfrage:** Berücksichtigung aller verantwortlichen Akteure der Maßnahmenumsetzung (z.B. Planung, Steuerung, Umsetzung) für die Evaluierung.
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität.
- **Rahmenbedingungen des Ostuferverkehrskonzeptes:** Zur Umsetzung des Ostuferverkehrskonzeptes wurden in den einzelnen Maßnahmen Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Kooperation mit Stakeholdern formuliert. Das Wirken dieser Methoden sollte an dieser Stelle begutachtet werden.
- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Ostuferverkehrskonzeptes sowie zur Fortführung / Anpassung der Rahmenbedingungen getroffen werden.

Es wird empfohlen den ersten Evaluationsbericht des Ostuferverkehrskonzeptes in 4-5 Jahren vorzulegen. Aufgrund des Bearbeitungsaufwands sollte eine Evaluation danach ca. alle weitere 4-5 Jahre stattfinden, wobei ggf. auf Datenverfügbarkeit, Erhebungszeitpunkte von Daten (z. B. eine neue Haushaltsbefragung) oder die Umsetzung von Maßnahmen Rücksicht genommen werden sollte.

6 Fazit und Ausblick

Mit dem Ostuferverkehrskonzept liegt eine umfangreiche interkommunale Mobilitätsstrategie für die kommenden 15 Jahre vor. Es baut im Wesentlichen auf dem Masterplan Mobilität und dessen Zielkonzept auf, konkretisiert dieses räumlich sowie inhaltlich und forciert somit einen detaillierteren Betrachtungswinkel für das Ostufer der Landeshauptstadt Kiel, die räumlich beteiligten Ämter und Gemeinden des Kreises Plön sowie für den Kreis Plön. Aufbauend auf einer breiten Vielfalt von Beteiligungselementen wurde im Rahmen des Erarbeitungsprozesses die Bedeutung der Partizipation der Öffentlichkeit, von Akteuren aus unterschiedlichen Bereichen sowie der Vertretungen aus Politik und Verwaltung nochmals herausgestellt. Neben dem reinen diskursiven Austausch setzt das Ostuferverkehrskonzept die durch die KielRegion erfolgreich initiierte regionale Kooperation fort und stärkt sowie fördert diesen Ansatz in der Formulierung der einzelnen Maßnahmen. Die formulierten Handlungsziele verdeutlichen die Relevanz der regionalen und interkommunalen Zusammenarbeit. Die gesetzten Ziele sind auf eine einzelne Gebietskörperschaft anwendbar und durch diese zu erfüllen. Darüber hinaus sind die Ursachen der identifizierten Handlungsbedarfe vielfältig, wirken grenzüberschreitend und werden durch gemeinsame Umsetzungen gelöst.

Übergeordnete strukturelle Maßnahmen wurden während des Erstellungsprozess berücksichtigt, in der Betrachtungstiefe aber nicht detailliert (weiter) geprüft. Hierzu gehören die Stadtbahn, die große Schwentinebrücke und die Maßnahmen aus der Bundesverkehrswegeplanung (Ostufereutlastungsstraße und die Südspange). Die Zeithorizonte dieser Planungen übersteigen die Perspektive des Umsetzungszeitraumes des Ostuferverkehrskonzeptes. Gleichwohl wurden diese Vorhaben insofern mitgedacht, als dass die Maßnahmen des Handlungskonzeptes in ihren Umsetzungsschritten und Zielsetzungen den Kontext der übergeordneten Maßnahmen aufgreifen, teilweise vorbereitende Planungsschritte formulieren und – bspw. in Bezug zu den Stadtbahnplanungen – im Grundsatz unterstützend wirken.

Mit den Sofortprojekten beweist das Ostuferverkehrskonzept eine unmittelbare und initiatorische Wirkung. Individuell zusammengestellte Arbeitsgruppen diskutierten und bearbeiten ein konkretes Thema, welches sich direkt oder indirekt im Handlungskonzept wiederfindet und geradewegs nach bzw. mit Abschluss des Verkehrskonzeptes in die Umsetzung respektive Weiterentwicklung gehen kann. Diese direkte Wirkung und Prozessfortsetzung ermöglichen die Chance möglichst kurzfristig erste Erfolge zu erzielen. Nichtsdestotrotz hängt der Fortschritt des Ostuferverkehrskonzeptes auch von externen und teilweise schwer beeinflussbaren Rahmenbedingungen ab. Der bestehende Mangel an Fachkräften und finanziellen Mitteln sollen die Umsetzung der 43 Maßnahmen nicht hemmen. Denn das Ostuferverkehrskonzept kann jetzt die Weichen zugunsten einer bedarfsorientierten Mobilität im Sinne der Verkehrswende stellen. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen satteln tlw. auf bestehende Aktivitäten auf, wodurch das Ostuferverkehrskonzept in die Umsetzung gebracht werden kann und für eine Mobilität steht, die Menschen vor Luft- und Lärmemissionen schützt sowie gleichzeitig die Erreichbarkeit und die wirtschaftlichen Wechselwirkungen (v.a. Pendel- und Güterverkehre) in der Region sicherstellt. Hierbei gilt es eine progressive Haltung zu wahren, um die Region als attraktiven Arbeits- und Lebensstandort zu erhalten sowie weiterzuentwickeln und somit im Zuge des eigenen Einflussbereiches die bestehenden Rahmenbedingungen positiv und zukunftsgerichtet zu verändern.

Besonders wichtig erscheint auch die Evaluation des Konzeptes zur Überprüfung der im Gutachten dargestellten verkehrlichen Wirkungen und eine Fortschreibung des Masterplan Mobilität für die KielRegion insgesamt, um über den Zeitraum ab 2035 verkehrliche Fragen beantworten zu können. So können innovative und passende Lösungen für zukünftige Fragestellungen gefunden werden, welche kommende (technische) Trends und Entwicklungen ebenso berücksichtigen, wie die Weiterentwicklungen des übergeordneten Straßennetzes in der Region.

Das Ostuferverkehrskonzept kann jetzt – unabhängig möglicher ressourcenbedingter Einschränkungen oder übergeordneter Vorhaben und Entscheidungen auf Bundesebene – einen Teil hierzu beitragen und die entsprechenden Voraussetzungen schaffen.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- ADFC o. D. Fahrradklimatest 2022: Alle Ergebnisse im Überblick. <https://fahrad-klima-test.adfc.de/ergebnisse> (Abrufdatum: 13.02.2024)
- FGSV 2012 Empfehlungen für Verkehrserhebungen.
- FGSV 2020 Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. BBSV 2020. https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/005_1.v.pdf
- FGSV 2022 E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf>
- KielRegion 2017 Masterplan Mobilität KielRegion. Endbericht. https://www.alr-sh.de/fileadmin/download/Downloads/1701011_MASTERPLAN_MOBILITAET_KielRegion_FINAL.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2017 Masterplan 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt Kiel. Endbericht. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/klimaschutz/dokumente_masterplan/Endbericht_Masterplan_100_Prozent_Klimaschutz_Kiel.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2019 Standards für Fußwege und Kinderwege. https://kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/dokumente_fusswegeachse_und_kinderwege/TiefbauStandardsFusswege_1-net_.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2021 KIEL – Klimaneutral bis 2035?! Positionspapier. https://www.kiel.de/de/politik_verwaltung/ratsversammlung/infosystem/vo020?1--anlagenHeaderPanel-attachmentsList-0-attachment-link&VOLFDNR=25440&refresh=false
- Landeshauptstadt Kiel 2022 Leitlinie für Kinder- und Jugendbeteiligung. https://www.kiel.de/de/gesundheit_soziales/jugendliche/kinder_und_jugendbuero/dokumente_leitlinie/Leitlinie_KJB_final.pdf
- Landeshauptstadt Kiel 2022 6. Regionaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel 2023-2027. Beschlussfassung (Stand: 28.09.2022). https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/nahverkehrsplanung/rnvp/sexhster_rnvp/2022-09-30-Adv-6_RNVP_Textteil.pdf.
- Landeshauptstadt Kiel 2022 Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/dokumente_kiel_bewegt_sich/kiel_oePNV_system_trassenstudie_broschuere.pdf.
- Landeshauptstadt Kiel o. D. Mobilitätsverhalten in Kiel. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/umfrage_mobilitaetsverhalten.php (Abrufdatum: 13.02.2024).
- Landeshauptstadt Kiel o. D. Aktive Mobilität in städtischen Quartieren. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/projekte/aktive_mobilitaet.php (Abrufdatum: 13.02.2024).

- Landeshauptstadt Kiel o. D. Fußwegeachsen- & Kinderwegekonzept. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php (Abrufdatum: 13.02.2024)
- Kreis Plön 2018 Fortschreibung des 3. RNVP des Kreises Plön (2018 bis 2022). https://www.kreis-ploen.de/media/custom/2158_2834_1.PDF?1543929364. (Abrufdatum 13.02.2024)

Anlagen

- Anlage A** **Maßnahmensteckbriefe**
- Anlage B** **Maßnahmenübersicht und Priorisierungstabelle**
- Anlage C** **Grundlagendokumente**
 - Sofortprojekte**
 - Ergänzende Zielformulierungen und Synthese**
 - Annahmen Verkehrsmodell**
 - Indikatoren Evaluation**