

# Auswertung des Mobilitätsworkshops am 17.08.2022

# Sanierungsmanagement Kiel-Projensdorf

20.02.2023











# Mobilitätsworkshop



Am 17. August 2022 fand im Ernst-Barlach-Gymnasium ein BarCamp zum Thema Mobilität statt. Etwa 40 Personen erarbeiteten in sieben Kleingruppen Anregungen zur Verbesserung des Mobilität des Quartiers. Diese wurden zunächst am 5. September in der Lenkungsgruppe diskutiert.

Nachfolgend finden sich die Dokumentation der einzelnen Kleingruppenergebnisse und, darauf aufbauend, Einschätzungen der Moderation, wie und unter Beteiligung welcher Akteure eine Umsetzung erfolgen könnte.

Unter "Möglichkeiten der Umsetzung" finden sich jeweils Rückmeldungen von betroffenen Ämtern, Beiräten u. a.

# Fotoimpressionen BarCamp















### 1. Stadtbahn 1/2





Gewünscht wird eine Anbindung des Quartiers an eine Tram, wobei eine der Stationen im Quartier mit einer Mobilitätsstation kombiniert werden sollte.

### Einschätzung:

Die Vorschläge korrespondieren zu den aktuellen Planungen einer Tram in Kiel (siehe Beschlüsse zu DS 0786/2022). Insofern sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Sollte im Quartier eine Mobilitätsstation entstehen (siehe Maßnahme 3), wäre zu überlegen, ob diese schon heute an einer der zukünftigen Tram-Haltestellen errichtet wird, oder ob bis zur Inbetriebnahme einer Tram in frühestens etwa 10 Jahren ein anderer Standort vorzuziehen ist.

#### Akteure:

Tram: zukünftige Planungsgesellschaft

Standort Mobilitätsstation: Tiefbauamt in Abstimmung mit dem Ortsbeirat

### 1. Stadtbahn 2/2

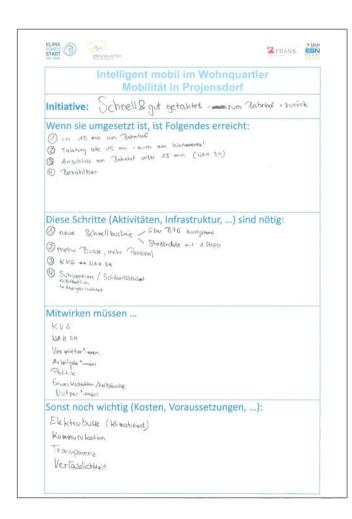


### Möglichkeiten der Umsetzung:

Die Anbindung des Quartiers an die Stadtbahn ist vorgesehen über eine Haltestelle im Bereich der Bendixenstraße: vgl. Website "Die Stadtbahn kommt".

## 2. ÖPNV zur Innenstadt 1/2





Gewünscht wird eine Schnellbusverbindung in die Innenstadt mit einer Taktung von maximal 15 Minuten zu bezahlbaren Preisen.

### Einschätzung:

Derzeit beträgt die Fahrzeit 23-25 Min. (Linie 41/42). Es wäre zu prüfen, ob zumindest bis zur Inbetriebnahme der Tram eine Verkürzung der Fahrzeit um 40 % den mit einer Schnellbusverbindung verbundenen Aufwand rechtfertigt bzw. welche Quartiere eine solche Verbindung noch nutzen könnten.

Bereits heute fahren auch in den Abendstunden und am Sonntagvormittag vier Busse pro Stunde (einschl. Linie 62). Die gewünschte Taktung ist somit bereits vorhanden, jedoch nicht für einen Schnellbus.

Hinsichtlich der Preisgestaltung zeichnen sich mögliche bundesweite Lösungen ab (49 € - Ticket), die durch attraktive lokale Tarife für Einzelfahrten oder besondere Zielgruppen ergänzt werden könnten.

#### Akteure:

6

Eigenbetrieb Beteiligungen als ÖPNV-Aufgabenträger.

## 2. ÖPNV zur Innenstadt 2/2



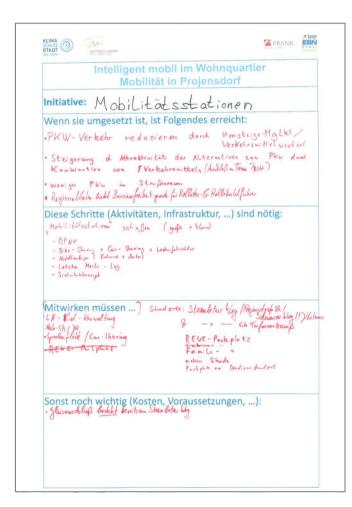
### Möglichkeiten der Umsetzung:

Die Einrichtung einer Schnellbusverbindung nach Projensdorf ist derzeit beim Eigenbetrieb Beteiligung der Landeshauptstadt Kiel kein Bestandteil der Planungen zur Verbesserung des ÖPNV. Hier sind zunächst Schnellbusverbindungen für weiter entfernt liegende Stadtteile (wie z. B. nördlich des Kanals) vorgesehen, die heute Fahrzeiten bis zur Innenstadt haben, die z. T. deutlich über 40 Minuten liegen. Bei entsprechenden Planungen müssen neben Kosten auch die begrenzten Ressourcen berücksichtigt werden, vor allem die Schwierigkeiten, ausreichend Fahrpersonal am Arbeitsmarkt zu finden. Die Einrichtung einer Schnellbuslinie würde also ggf. Einschnitte bei anderen Angeboten erfordern.

Bei Stadtteilen in mittlerer Entfernung wie Projensdorf wäre eine Vereinheitlichung und Verdichtung des Angebots sehr viel zielführender als die sehr kostenintensive Einrichtung einer weiteren Buslinie. Diesem Prinzip folgt auch die Trassenstudie zur Einführung einer Tram in Kiel: Die Tram wird Projensdorf nicht wesentlich schneller erreichen als bisher die Busse - aber verlässlicher, öfter und komfortabler, so dass sie auch für Projensdorf zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen wird.

### 3. Mobilitätsstation 1/2





Gewünscht wird eine Mobilitätsstation im Quartier mit ÖPNV-Haltestelle (idealerweise Tram, vgl. Maßnahme 1), Bikesharing (Sprottenflotte, einschließlich Lastenräder), Carsharing (z. B. StattAuto) und Abstellmöglichkeiten für PKW und Fahrräder. Ziel ist eine Verringerung des PKW-Verkehrs. Eine zentrale Station könnte um weitere kleinere (mit geringerer Ausstattung) ergänzt werden.

### Einschätzung:

In Kiel existiert ein Programm zum Aufbau von Mobilitätsstationen, das den benannten Anforderungen entspricht (vgl. DS 0036/2022). Dieses beinhaltet jedoch in der aktuellen Fassung keinen Standort in Projensdorf. Das Programm wäre insofern anzupassen und eine Priorisierung der Station in Projensdorf vorzunehmen.

Auch unabhängig davon könnten im Quartier Stationen der Sprottenflotte und von Carsharing eingerichtet werden.

#### Akteure:

Mobilitätsstation: Tiefbauamt; Sprottenflotte: KielRegion; Carsharing: StattAuto - jeweils in Abstimmung mit dem Ortsbeirat.

### 3. Mobilitätsstation 2/2

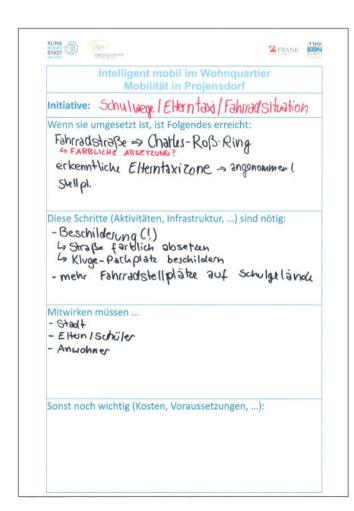


### Möglichkeiten der Umsetzung:

Eine Mobilitätsstation im Bereich Bendixenstraße wird in das Programm Mobilitätsstationen 2023 ff aufgenommen. Über die Priorisierung der verschiedenen in Kiel geplanten Stationen soll der Bauausschuss im Frühjahr 2023 entscheiden.

## 4.1 Schulwege, "Elterntaxis" 1/2





Gewünscht werden die Einrichtung eines Haltebereichs für "Elterntaxis" zum Ernst-Barlach-Gymnasium sowie zusätzliche Fahrradstellplätze auf dem Schulgelände.

### Einschätzung:

Eine Haltezone für "Elterntaxis" könnte z. B. bei Errichtung am Steenbeker Weg und / oder der Projensdorfer Str. eine Entlastung von PKW-Verkehr im Quartier bewirken, vor allem wenn die Haltemöglichkeiten direkt an der Schule deutlich eingeschränkt werden. Entsprechende Maßnahmen sind bereits in der Diskussion und müssten beschlossen und umgesetzt werden.

Die Auslastung der Fahrradstellplätze auf dem Schulgelände könnte überprüft und ggf. eine Ausweitung veranlasst werden.

#### Akteure:

Elterntaxi: Tiefbauamt und Amt für Schulen in Abstimmung mit dem Ortsbeirat.

Fahrradstellplätze: Amt für Schulen (in Abstimmung mit Immobilienwirtschaft und Tiefbauamt)

## 4.1 Schulwege, "Elterntaxis" 2/2



### Möglichkeiten der Umsetzung:

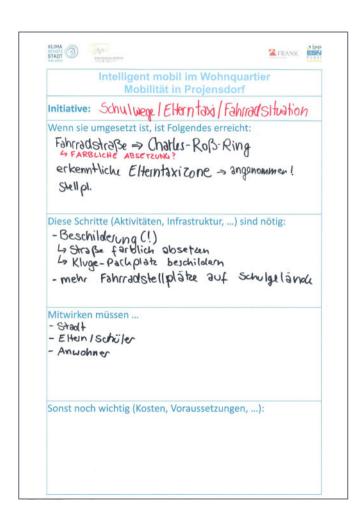
In 2023 werden zwei große Fahrradabstellanlagen auf dem Gelände der Schule errichtet.

Momentan befindet sich ein Entwurf für eine <u>Elternhaltestelle</u> nebst Querungshilfe auf dem Steenbeker Weg Höhe Rehbenitzwinkel in der Abstimmung. Diese Maßnahme ist der Handlungsschwerpunkt "Sp4 Ernst-Barlach-Gymnasium" im Kinder und Fußwege-Konzept für Suchsdorf und Steenbek-Projensdorf. (vgl. <u>Kieler Fußwegeachsen- & Kinderwegekonzept</u> bzw. <u>Bereiche & Handlungsschwerpunkte in Suchsdorf & Steenbek-Projensdorf</u>). Ziel ist es, das Queren zu erleichtern sowie die Radverkehrsführung zu verbessern.

Die Standortsuche erfolgte unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Der Ortsbeirat (OBR) hat Vorschläge unterbreitet. Aktuell stimmt das Tiefbauamt die Planungen mit der Straßenverkehrsbehörde ab. Sobald eine Vorzugsvariante steht, wird der OBR wieder einbezogen.

### 4.2 Fahrradstraße 1/2





Gewünscht wird eine Ausweisung des Charles-Roß-Rings als Fahrradstraße.

### Einschätzung:

Neben der Abwägung der Interessen verschiedener Mobilitätsformen wäre zu prüfen, ob die aktuellen gesetzlichen Voraussetzungen (Fahrräder sind das überwiegende Verkehrsmittel) erfüllt sind oder in absehbarer Zukunft werden könnten (z. B. nach Umsetzung der Maßnahmen 4.1 und 5).

In der aktuellen Fassung des Veloroutennetzplans 2035 sind lediglich der Steenbeker Weg als Hauptroute und die Projensdorfer Straße als Nebenroute ausgewiesen. Straßen innerhalb des Quartiers finden keine besondere Berücksichtigung.

#### Akteure:

Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit dem Ortsbeirat.

### 4.2 Fahrradstraße 2/2



### Möglichkeiten der Umsetzung:

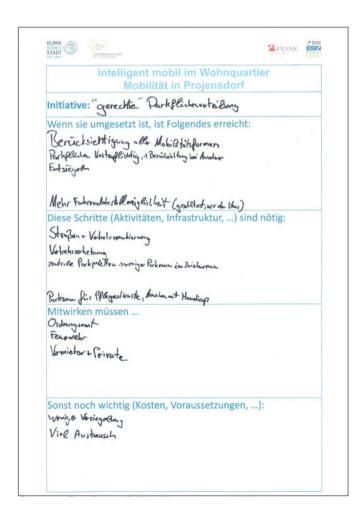
Tiefbauamt und Straßenverkehrsbehörde weisen darauf hin, dass die Straßenverkehrsordnung (StVO) drei Kriterien für Fahrradstraßen vorgibt, und geben zu deren Erfüllung die folgenden Einschätzungen:

- 1. Hohe Netzbedeutung für den Radverkehr / Route im Veloroutennetz:
  - Der Charles-Roß-Ring ist nicht als Veloroute klassifiziert, daher ist die hohe Netzbedeutung nicht gegeben.
- 2. Hohe Radverkehrsdichte:
  - ☼ Die Bedeutung des Radverkehrs ist außer für die direkten Anwohner\*innen gering. Durch die Schule gibt es zu den Spitzenstunden Radverkehre in größerer Zahl. Diese sind aber nicht ausreichend, um die Straße als Fahrradstraße zu widmen.
- 3. Geringe Bedeutung für den Kfz.-Verkehr:
  - Uber den Charles-Roß-Ring wird das gesamte Quartier erschlossen. Daher ist die Bedeutung für den Kfz.-Verkehr nicht als gering zu bewerten. Dazu verkehren Busse im Charles-Roß-Ring. Bisher gibt es keine Fahrradstraßen in Kiel, auf denen eine Buslinie geführt wird.

Nichtsdestotrotz gibt es aus Sicht des Tiefbauamtes neben der Maßnahme "Fahrradstraße" auch weitere Möglichkeiten, eine fahrradfreundliche Veränderung herbeizuführen. So können z. B. das Parken neu geordnet, Breitstriche an den Seiten markiert und mehr sichtbare Abstellanlagen im Quartier errichtet werden (vgl. dazu Umsetzung von Anregung 4.1).

# 5. Parkraumverteilung 1/3





Gewünscht wird eine Reduzierung des PKW-Parkraums im Quartier, vor allem für Zielverkehr nach Projensdorf. Diese sollte genutzt werden für die Entsiegelung von Flächen und für weitere Fahrradabstellmöglichkeiten. Letztere sollten ggf. geschützt sein.

### Einschätzung:

Es sind verschiedene Maßnahmen zur Umsetzung denkbar:

- 1. Errichtung von Anwohner\*innenparkzonen im Quartier.
- 2. Verlagerung von (Langzeit-) Parken aus dem Quartier in tendenziell am Rande liegende Quartiersparkhäuser oder Quartiersparkflächen.
- 3. Ausweisung verbleibender öffentlicher Parkflächen im Quartier als Kurzparkzonen (für Pflegedienste u. ä.).
- 4. Wo Bedarf weitere Fahrradbügel und ggf. Fahrradboxen.

#### Akteure:

Tiefbauamt, Stadtplanungsamt und Straßenverkehrsbehörde, in Abstimmung mit dem Ortsbeirat.

Fahrradboxen: Vermieter / WEG, ggf. Tiefbauamt.

# 5. Parkraumverteilung 2/3



### Möglichkeiten der Umsetzung:

Eine zeitnahe Planung und Realisierung <u>Bewohner\*innen-Parkzonen</u> in Projensdorf ist nicht sehr wahrscheinlich. Zunächst wird das Untersuchungsgebiet des "Mobilitätskonzepts ruhender Kfz-Verkehr 2035", d. h. der Innenstadtbereich, bearbeitet (siehe <u>www.kiel.de/ruhenderverkehr</u>, Berichtsband 1).

Abgesehen davon ist der Parkdruck in Projensdorf für eine Parkraumbewirtschaftung tagsüber vermutlich nicht hoch genug. Um ohne ausreichend hohen Parkdruck flächendeckend bewirtschaften zu dürfen, müsste zunächst die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung geändert werden: Der öffentliche Parkraum steht nach aktueller Rechtslage grundsätzlich erst einmal jedermann zur Verfügung und es müssen zwingende Erfordernisse vorliegen, wenn Verkehrsteilnehmende ausgeschlossen werden sollen. Kurzzeitparkplätze kommen daher z. B. in Geschäftsbereichen, Ärztezentren etc. in Frage, wo ein besonderer Bedarf besteht, dass die Parkplätze in einer hohen Frequenz neu besetzt werden.

# 5. Parkraumverteilung 3/3



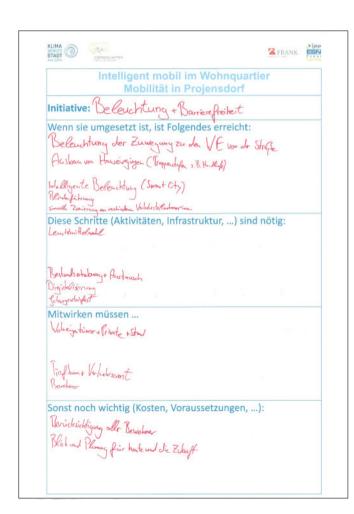
Die <u>Verlagerung von (Langzeit-)Parken aus dem Quartier</u> in tendenziell am Rande liegende Quartiersparkhäuser oder Quartiersparkflächen und die Ausweisung verbleibender öffentlicher Parkflächen im Quartier als <u>Kurzparkzonen</u> ginge nur in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftung (z. B. Parkscheibe) und existierenden Quartiersparkhäusern (hierfür würden Investoren benötigt) oder Quartiersparkflächen (stehen in Projensdorf nicht zur Verfügung).

Wichtiger und zielführender wäre aus Sicht des Tiefbauamtes für Projensdorf die Etablierung eines guten und mitwachsenden Carsharing-Angebots. Sofern dafür kommunale Subventionen vorgesehen werden, ließe sich das allerdings im größeren Maßstab sehr wahrscheinlich nur per Ausschreibung realisieren.

Zur Einrichtung weitere <u>Fahrradbügel und ggf. Fahrradboxen</u> bittet das Tiefbauamt, sofern öffentliche Flächen genutzt werden sollen, um konkrete Standortvorschläge.

## 6. Barrierefreie Hauszugänge 1/2





Gewünscht wird eine Optimierung der Zugänge zu den Häusern durch barrierefreie Eingangsbereiche und eine bessere (ggf. "intelligente") Beleuchtung.

### Einschätzung:

Die Notwendigkeit und die Möglichkeiten sind für jedes einzelne Gebäude zu prüfen. Ggf. könnten alle Gebäude im Rahmen eines Quartiersrundgangs (mit Blick auf Beleuchtung idealerweise in der dunklen Jahreszeit) geprüft und Anregungen an die jeweiligen Eigentümer\*innen gegeben werden, bei denen in der Regel die Umsetzungsverantwortung liegen dürfte.

#### Akteure:

Initiierung und Durchführung Rundgang:

Ortsbeirat, Senior\*innenbeirat und Beirat für Menschen mit Behinderungen, gemeinsam mit maßgeblichen Wohnungsunternehmen / -verwaltungen, ggf. im Rahmen des Sanierungsmanagements

Prüfung und Umsetzung von Optimierungen: Eigentümer\*innen, Wohnungsverwaltungen.

## 6. Barrierefreie Hauszugänge 2/2



### Möglichkeiten der Umsetzung:

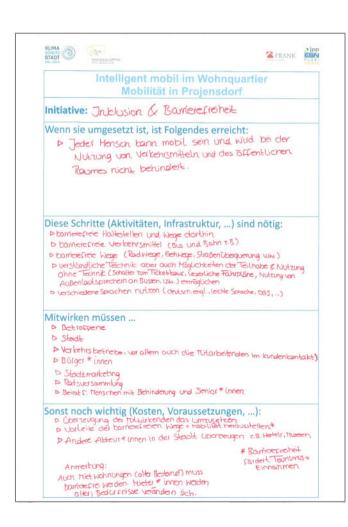
Unter der Federführung des Ortsbeirates und unter Beteiligung des Senior\*innenbeirats (SBR) sowie des Beirates für Menschen mit Behinderungen (BMB) sollen zwei Quartiersspaziergänge durchgeführt werden: Einer kurzfristig in abends in der dunklen Jahreszeit, so dass auch Beleuchtungsaspekte wahrgenommen werden können, und einer tagsüber. Zu beiden soll die Öffentlichkeit eingeladen werden; auch der SBR und der BMB werden im Rahmen ihrer Möglichkeit gezielt relevante Personen oder Institutionen ansprechen.

Die Dokumentation, die dann ggf. auch an betroffene Hausverwaltungen gegeben werden kann, erfolgt im Rahmen des Sanierungsmanagements.

Die Spaziergänge umfassen gleichzeitig die Inhalte von Maßnahme 7 (vgl. Seite 19).

### 7. Inklusion & Barrierefreiheit 1/2





Gewünscht wird die stärkere Berücksichtigung verschiedener Aspekte der Barrierefreiheit sowie der sprachlichen Inklusion. Diese wurden noch nicht auf das Quartier heruntergebrochen.

### Einschätzung:

Im Quartier könnten relevante Handlungspunkte im Rahmen eines Quartiersspaziergangs identifiziert und adressiert werden.

#### Akteure:

Ortsbeirat, Senior\*innenbeirat und Beirat für Menschen mit Behinderungen, ggf. Sanierungsmanagement.

### 7. Inklusion & Barrierefreiheit 2/2



Möglichkeiten der Umsetzung:

Siehe Ausführungen zu Maßnahme 6 (Seite 18).