

Mobilitätskonzept | Gaarden

- Endbericht -

Oktober 2025



Bildquelle: stadtraum 2024

Auftraggeber

Landeshauptstadt Kiel
Tiefbauamt
Abt. Mobilität und Strategie
Postfach 1152
24099 Kiel

Auftragnehmer

stadtraum GmbH
Rotherstr. 22
10245 Berlin
berlin@stadtraum.com

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Winfried Müller-Brandes
M. Sc. Christina Leber
M. Sc. Sophia Mielke
B. Sc. Ole Deutzmann
B. Sc. Mario Bogojevic

Stand 07.10.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Planungsanlass und Aufgabenstellung	6
1.1	Einordnung des Mobilitätskonzepts.....	7
1.2	Mobilitätskonzept (als städtebauliches Entwicklungskonzept)	8
1.3	Methodisches Vorgehen.....	9
2	Das Untersuchungsgebiet	10
3	Bestandsanalyse und festgestellte Defizite.....	12
3.1	Stadträumliche Struktur und Flächennutzungen	12
3.1.1	Beschreibung	12
3.1.2	Herausforderungen und Defizite.....	13
3.2	Städtebauliche Entwicklungen	14
3.2.1	Beschreibung	14
3.2.2	Herausforderungen und Defizite.....	15
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	16
3.3.1	Beschreibung	16
3.3.2	Herausforderungen und Defizite.....	17
3.4	Straßennetz	18
3.4.1	Beschreibung	18
3.4.2	Herausforderungen und Defizite.....	18
3.5	Ruhender Kfz-Verkehr	19
3.5.1	Beschreibung	19
3.5.2	Herausforderungen und Defizite.....	21
3.6	Radverkehr	22
3.6.1	Beschreibung	22
3.6.2	Herausforderungen und Defizite.....	23
3.7	Sharing-Angebote	24
3.7.1	Beschreibung	24
3.7.2	Herausforderungen und Defizite.....	24
3.8	Fußverkehr.....	25
3.8.1	Beschreibung	25
3.8.2	Herausforderungen und Defizite.....	27
3.9	Grün und Aufenthalt.....	29

3.9.1	Beschreibung	29
3.9.2	Herausforderungen und Defizite	30
3.10	Zusammenfassung Herausforderungen und Defizite	31
4	Beteiligungsprozess zum Mobilitätskonzept	32
4.1	Quartierswerkstatt	32
4.2	Online-Beteiligung der Öffentlichkeit	32
4.3	Online-Beteiligung Gewerbetreibender	34
4.4	Workshop Gaardener Runde	34
5	Konzept	36
5.1	Handlungsfeld I: MIV	36
5.1.1	Superblock Gaarden-Zentrum	37
5.1.2	Superblock Elki-Kiez	39
5.1.3	Superblock Holsteiner Viertel	40
5.1.4	Ostring	40
5.2	Handlungsfeld II: Radverkehr	41
5.3	Handlungsfeld III: Fußverkehr	44
5.4	Handlungsfeld IV: Freiräume, Aufenthalt und Grün	48
5.5	Handlungsfeld V: ÖPNV, Sharing-Angebote	52
5.6	Handlungsfeld VI: Parken	54
5.7	Handlungsfeld VII: Allgemein, nicht ortsspezifisch	58
5.8	Stufenkonzept	58
5.9	Verkehrsführung nach Umsetzung der Stufe 1	59
6	Fazit	61
	Literatur	62
	Anlagen	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einordnung des Konzeptes in bestehende Planungsstruktur	7
Abbildung 2: Methodisches Vorgehen	9
Abbildung 3: Das Untersuchungsgebiet	10
Abbildung 4: Modal Split der Kieler Wohnbevölkerung nach Bereichen (LHK auf Basis von SrV 2023)	11
Abbildung 5: Stadträumliche Analyse und Flächennutzung.....	12
Abbildung 6: Städtebauliche Entwicklungen.....	14
Abbildung 7: ÖPNV-Erschließung	16
Abbildung 8: Straßennetz.....	18
Abbildung 9: Ruhender Kfz-Verkehr: Parkraumauslastung.....	19
Abbildung 10: Ruhender Kfz-Verkehr: Bewirtschaftung und Gehwegparken.....	20
Abbildung 11: Gehwegparken in der Hofstraße.....	21
Abbildung 12: Gehwegparken in der Blitzstraße	21
Abbildung 13: Veloroutennetz 2035 und Fahrbahnen mit Großpflaster	22
Abbildung 14: Bestand und Bedarfe an öffentlichen Radabstellanlagen	23
Abbildung 15: Bestand und Bedarfe an Sharing-Angeboten	24
Abbildung 16: Fußwegeachsen	25
Abbildung 17: Querungshilfen für den Fußverkehr	26
Abbildung 18: Kinder- und Schulwege mit Querungshilfen für den Fußverkehr	27
Abbildung 19: Grün- und Freiräume	29
Abbildung 20: Straßenbegrünung	30
Abbildung 21: Konzeptskizze Superblock Zentrum (nach Umsetzung der Stufe 1)	38
Abbildung 22: Konzeptskizze Superblock Elki-Kiez.....	40
Abbildung 23: Maßnahmen zu Querungshilfen	45
Abbildung 24: Potenzielle Flächen für Kinderspiel auf Gehwegen	46
Abbildung 25: Skizze Henry-Vahl-Platz.....	48
Abbildung 26: Skizze Vinetaplatz.....	49
Abbildung 27: Skizze Alfons-Jonas-Platz	50
Abbildung 28: Potenzielle Flächen für Begrünung im Straßenraum (Stufe 1)	51
Abbildung 29: Maßnahmen zu Sharing-Angeboten	53
Abbildung 30: Maßnahmen zu Bewohnerparken	54
Abbildung 31: Maßnahmen zu Gehwegparken.....	56
Abbildung 31: Maßnahmen zu Gehwegparken.....	56
Abbildung 32: Potenzielle Standorte für Quartiersgaragen.....	57
Abbildung 33: Verkehrsführung im Teilbereich A nach Umsetzung der Stufe 1.....	59
Abbildung 34: Verkehrsführung im Teilbereich B nach Umsetzung der Stufe 1.....	60
Abbildung 35: Verkehrsführung im Teilbereich C nach Umsetzung der Stufe 1.....	60

Sofern nicht anders gekennzeichnet, wurden die Darstellungen von stadtraum erstellt.

Abkürzungsverzeichnis

Elki-Kiez	Wortbildung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, zusammengezogen aus <i>Elisabethstraße</i> und <i>Kirchenweg</i>
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft
LHK	Landeshauptstadt Kiel
LSA	Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage („Ampel“)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mobilitätsstation
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBL	Protected Bike Lane (geschützter Radfahrstreifen)
PLZ	Postleitzahl
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan 2023-2027

1 Planungsanlass und Aufgabenstellung

Die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel (LHK) hat im November 2022 beschlossen, in einem ersten Umsetzungsschritt des Mobilitätskonzepts „Ruhender Kfz-Verkehr 2035“ ein Mobilitätskonzept für den Stadtteil Gaarden erstellen zu lassen. Dem vorrangigen Ziel der Gestaltung einer lebens- und aufenthaltswerten Stadt stehen spürbare Defizite in der Nutzung des öffentlichen Raumes gegenüber. Insbesondere beim Verkehrsraum konkurrieren verschiedene Nutzungs- und Mobilitätsformen miteinander. Radfahrenden, zu Fuß Gehenden und allen, die im Straßenraum Möglichkeiten des Verweilens nutzen möchten, kann dagegen nur ein eingeschränktes Platzangebot bereitgestellt werden.

In den kommenden Jahren ist trotz gegensteuernder Maßnahmen mit einer Zunahme dieser Herausforderungen zu rechnen. Gründe hierfür sind städtebauliche Entwicklungen und die damit einher gehende Zunahme von Verkehr und Fahrzeugbestand im Stadtteil. Auch die geplante Stadtbahn für Kiel birgt weitere Herausforderungen hinsichtlich der Aufteilung des öffentlichen Straßenraums, insbesondere entlang der Trasse. Daher gilt es, eine flächengerechte räumliche Neuaufteilungen und Neuzuordnungen vorzunehmen und nachhaltige Mobilitätsformen zu stärken. Ein zentraler Ansatz ist dabei die bereits im Mobilitätskonzept „Ruhender Kfz-Verkehr 2035“ vorgesehene Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für Gaarden [7, S. 2].

Das vorliegende Mobilitätskonzept zielt darauf ab, Lösungen zu entwickeln, mit denen Stadträume durch organisatorische, verkehrsbehördliche und investive Maßnahmen lebenswerter, aufenthalts-genehmer und sicherer gestaltet werden können. Das Ziel ist eine mobile Teilhabe für alle Bewohner*innen, sei es mit eigenem Pkw oder durch multimodale Wegeketten. Das Mobilitätskonzept soll Bewohner*innen von Gaarden ermutigen, wenn möglich auf einen eigenen Pkw zu verzichten, um Lebensqualität, öffentliche Räume, gesellschaftliche Teilhabe, Stadtklima und Umweltbedingungen zu verbessern. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird nicht kurzfristig durch andere Mobilitätsangebote ersetzt werden können. Er kann aber durch sinnvolle Maßnahmen bei gleichzeitiger Stärkung der Angebote des Umweltverbundes reguliert werden. Dazu sollen insbesondere Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung, zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Bedingungen des Rad- und Fußverkehrs beitragen.

Die Aufgabenstellung des Mobilitätskonzepts | Gaarden umfasst eine Bestandsaufnahme, die Analyse des aktuellen Zustands sowie die Überprüfung der Verkehrsführung für MIV, Rad- und Fußverkehr unter Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungen und der geplanten Stadtbahn. Darauf basierend werden Maßnahmen wie die Verlagerung von Parkflächen, der Ausbau der Radinfrastruktur und die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel entwickelt. Zudem wird die Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkvorrechten sowie Liefer- und Ladezonen fokussiert. Alle Schritte erfolgen in enger Abstimmung mit politischen Gremien und der Bevölkerung, um ein transparentes und nachhaltiges Mobilitätskonzept zu schaffen [7, S. 9ff.].

1.1 Einordnung des Mobilitätskonzeptes

Das Mobilitätskonzept | Gaarden integriert sich in die vorhandene Planungsstruktur der Landeshauptstadt Kiel. Es dient zum einen dazu übergeordnete Planungen wie das Ostuferverskehrskonzept und das Mobilitätskonzept „Ruhender Kfz-Verkehr 2035“ für das Untersuchungsgebiet zu konkretisieren. Darüber hinaus werden parallellaufende Planungen mit verkehrlichen Auswirkungen auf Gaarden, wie das Veloroutennetz 2035, die Stadtbahnplanung (vgl. Kapitel 3.3) und in Planung befindliche Stadtentwicklungsprojekte in Gaarden berücksichtigt.

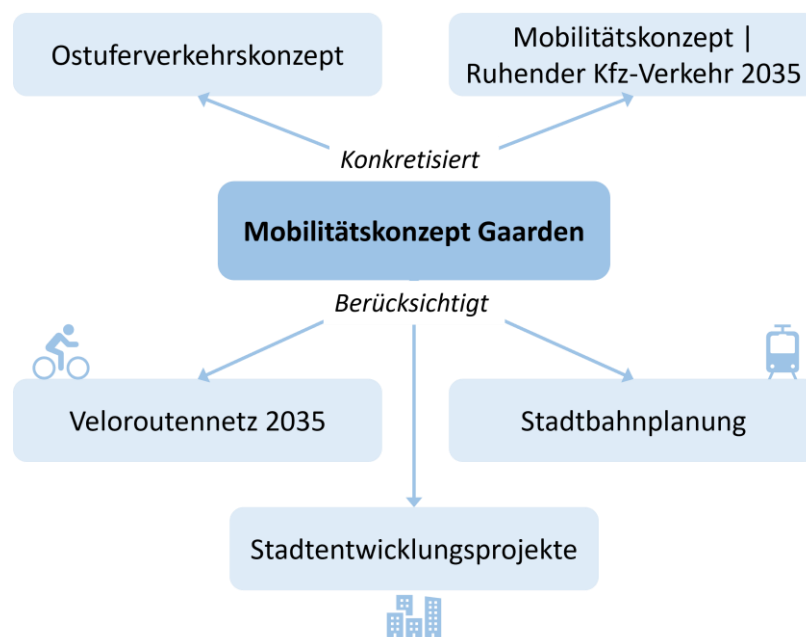


Abbildung 1: Einordnung des Konzeptes in bestehende Planungsstruktur

Die LHK strebt danach, eine lebenswerte, nachhaltige und klimafreundliche Stadt zu werden. Dies umfasst Aspekte wie Umweltschutz, Barrierefreiheit, Mobilität, Kultur und soziale Gerechtigkeit. Die Umsetzung dieser Ziele erfordert jedoch Platz, der in der Stadt begrenzt ist, insbesondere im Verkehrsraum. Ein Hauptproblem ist die steigende Zahl von Autos und der damit verbundene Parkplatzmangel, der mit anderen Nutzungsformen konkurriert. Um diese Herausforderungen anzugehen, hat die Landeshauptstadt Kiel ein Mobilitätskonzept für den ruhenden Kfz-Verkehr bis 2035 entwickelt. Dieses basiert auf früheren Plänen wie dem Masterplan 100% Klimaschutz und dem Green City Plan. Das Konzept zielt darauf ab, den Verkehrsraum gerechter zu verteilen und den Parkraum neu zu ordnen. Es umfasst sechs Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen zur Umgestaltung des ruhenden Verkehrs. Die Umsetzung des Konzepts soll schrittweise bis 2035 erfolgen und erfordert die Unterstützung von Politik, Wirtschaft und Bürger*innen. [14]

Das Ostuferverskehrskonzept ist eine Strategie in kurz-, mittel- und langfristiger Perspektive zur Verbesserung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung im östlichen Bereich Kiels und dem Landkreis Plön bzw. dessen Kommunen bis 2035. Ziel ist es, eine klimafreundliche und gesellschaftsverträgliche Mobilitätswende herbeizuführen. Dazu sollen die Verkehrslasten für Anwohner*innen und Pendler*innen reduziert werden. Ein wichtiger Aspekt ist die Förderung des Umweltverbunds, während gleichzeitig der motorisierte Verkehr optimiert wird [17]. Das Konzept umfasst 43 konkrete Maßnahmen,

die darauf abzielen, die Belastungen durch Pkw- und Lkw-Verkehr zu verringern und den Verkehrsfluss sowie die Erreichbarkeit des Gebiets zu verbessern. Besonders im Fokus stehen die Pendler*innen zwischen Kiel und dem Kreis Plön, von denen täglich etwa 21.000 Menschen unterwegs sind. Die Umsetzung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen, Fachgremien und der Öffentlichkeit. Das Konzept wurde von der KielRegion GmbH initiiert und durch ein Gutachterkonsortium ausgearbeitet [17]. Im Ostuferverkehrskonzept wurden u.a. konkrete Maßnahmen für Gaarden ausgearbeitet, welche im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts geprüft und sinnvoll ergänzt wurden.

Darüber hinaus stützt sich das Mobilitätskonzept | Gaarden auf den Masterplan Mobilität der KielRegion. Dieser bildet die zentrale Grundlage für die Mobilitätsplanung in der Region. Ziel des 2017 verabschiedeten Plans war es, gemeinsame Mobilitätslösungen für die gesamte KielRegion zu schaffen. Im Mittelpunkt stehen der Ausbau einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität, die Stärkung des Tourismusverbunds sowie eine integrierte und kooperative Planung. Übergeordnetes Ziel ist es, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der KielRegion bis 2035 um 35 % gegenüber dem Analysejahr 2015 zu reduzieren [17, S. 10].

Zu den wesentlichen, für das Mobilitätskonzept relevanten Planwerken und Konzepten gehören:

- 6. Regionaler Nahverkehrsplan
- Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel
- Gaarden¹⁰ (Gaarden hoch 10)
- Green City Plan
- Konzept Mobilitätsstationen für Kiel
- Masterplan 100 % Klimaschutz
- Masterplan Mobilität der KielRegion
- Mobilitätskonzept | Ruhender Kfz-Verkehr 2035
- Ostuferverkehrskonzept
- Trassenstudie und fortgeführte Planung der Stadtbahn
- Veloroutennetzplan 2025
- Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Kiel (VEP 2008)

1.2 Mobilitätskonzept (als städtebauliches Entwicklungskonzept)

Das Mobilitätskonzept unterstützt städtebauliche Entwicklungsziele und stellt ein Konzept zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne von §45 Absatz 1 Punkt 7 der StVO dar. Abgeleitet aus den vorgenannten (s. Kapitel 1.1) Zielen der LHK – darunter Umweltschutz, Lebensqualität, soziale Gerechtigkeit, Klimafreundlichkeit – sind unter Mobilitätsgesichtspunkten besonders zu verfolgen:

- Verkehrssicherheit, insbesondere für vulnerable Gruppen (Zufußgehende, Radfahrende, insbesondere auf Schul- und Spielwegen)
- Barrierefreiheit (Vermeiden baulicher Barrieren, ausreichende Beleuchtung)
- Kurze Fußwege durch ein dichtes Wegenetz, ggf. auch außerhalb von Straßen, ausreichende Dichte von Querungshilfen an stärker befahrenen Straßen
- Aufenthaltsflächen, -mobiliar und ansprechende Gestaltung

- Attraktives Radroutennetz
- Ausreichend dichtes Netz von ÖPNV-Linien und Zugangspunkten, gute und barrierefreie Zugewegungen dorthin
- Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten

Die Maßnahmen, welche im Maßnahmenkatalog festgehalten sind, wurden im Hinblick auf die Zumutbarkeit für andere Betroffene – insbesondere den MIV samt Kfz-Parken – konzipiert, enthalten also eine immanente Abwägung. Wo Prüfaufträge formuliert sind, muss die Abwägung im Rahmen der noch zu tätigen Prüfung erfolgen.

1.3 Methodisches Vorgehen

Während der Erstellung des Mobilitätskonzepts | Gaarden erfolgte eine kontinuierliche Beteiligung und Information der Öffentlichkeit und der Politik. Die verschiedenen Arbeitsschritte und die Beteiligungsformate können in nachfolgender Grafik eingesehen werden. Ausgewählte Ergebnisse können dem Kapitel 4 entnommen werden.

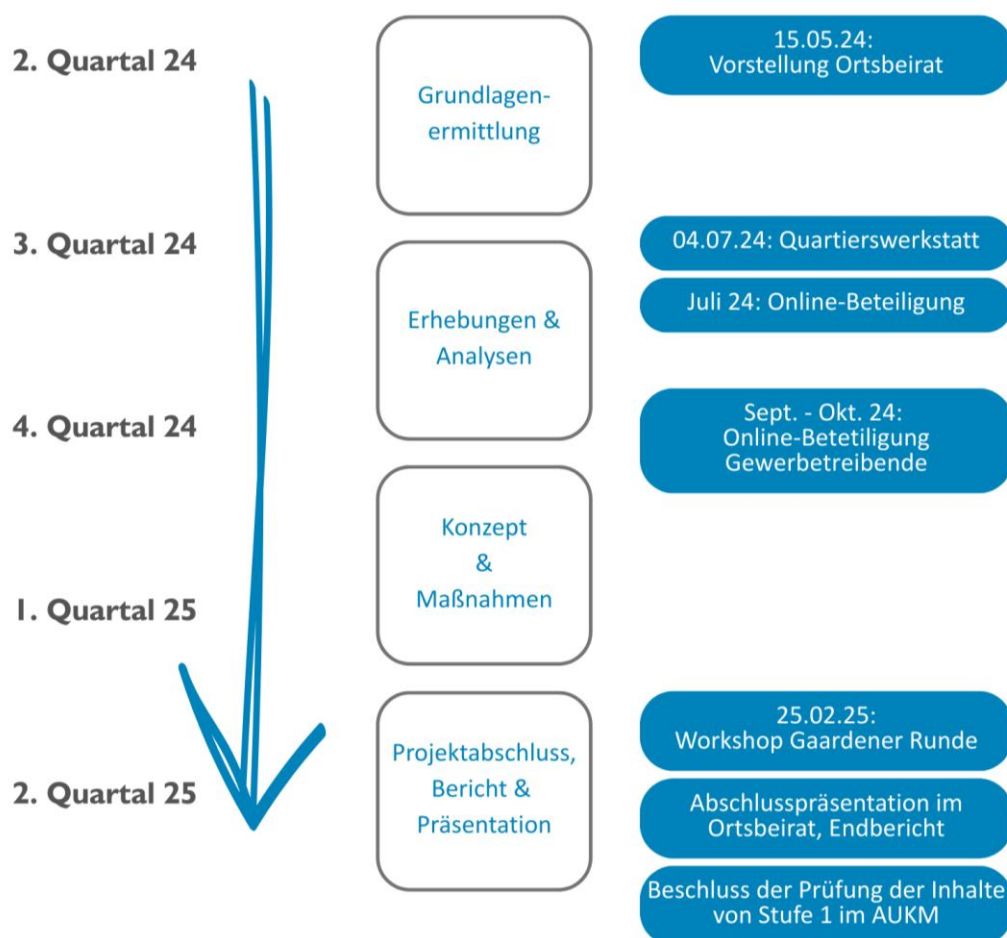


Abbildung 2: Methodisches Vorgehen

2 Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Nähe der Innenstadt, östlich der Kieler Innenförde, und umfasst den Großteil des Stadtteils Gaarden. Die Gebietsgrenzen entsprechen im Wesentlichen denen des Postleitzahlgebiets 24143 und sind in Abbildung 3 zu sehen. Zusätzlich wird der Stadtteil durch infrastrukturelle und naturräumliche Gegebenheiten vom restlichen Stadtgebiet abgegrenzt, wodurch ein eigenständiger Gebietscharakter entsteht. Im Norden und Westen bilden die Innenförde und die Bahntrasse zum Kieler Hauptbahnhof eine Grenze, im Süden die Bundesstraße sowie das angrenzende Gewerbegebiet und im Osten großflächige Kleingartenanlagen und Grünräume.

Der Stadtteil Gaarden hat seinen Ursprung als Arbeitersiedlung, die durch die Gründung von drei Werften und eines Marinestützpunkts entstand. Bis heute prägt

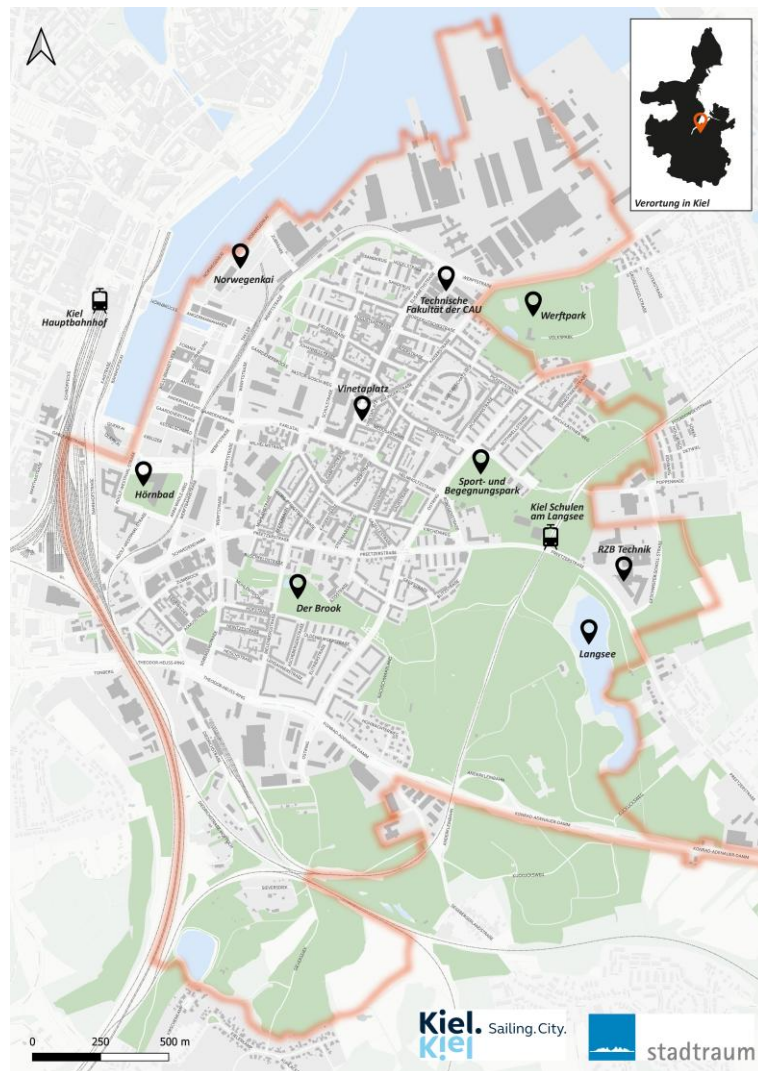


Abbildung 3: Das Untersuchungsgebiet

die Schifffahrt, insbesondere im nordwestlichen Bereich, das Bild des Stadtteils. Gaarden zeichnet sich zudem durch einen großen Bestand an Altbauten aus. Abbildung 3 lässt erkennen, dass der Stadtteil in großen Teilen eine sehr dichte Bebauung aufweist. Inmitten dessen liegt der Vinetaplatz, der gemeinsam mit der Elisabethstraße und umliegenden Bereichen ein Nahversorgungszentrum bildet. Mit der hohen Bebauungsdichte geht gleichzeitig eine Unterversorgung mit Grün- und Freiflächen einher. Obwohl Gaarden über großflächige Grünräume wie den Brook und den Werftpark verfügt, gibt es innerhalb der Wohngebiete kaum Begrünung. Die Bedeutung von Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum wird durch die hohe Bevölkerungszahl von rund 23.000 Menschen im Gebiet unterstrichen. Prägnante Aspekte hinsichtlich der Bevölkerung sind das relativ niedrige Durchschnittsalter aufgrund des hohen Anteils an Kindern sowie der Umstand, dass über die Hälfte der Einwohner*innen einen Migrationshintergrund hat [7, S. 3f.].

Für den Modal Split (Verkehrsmittelwahl) liegen mit dem SrV 2023 erstmals Daten allein für den Stadtteil Gaarden vor. In der folgenden Abbildung entspricht Gaarden dem Bereich „Ost VII“. Da Gaarden bei der Erhebung im Jahr 2018 Teil des Bereichs „Innenstadt III“ war, sind keine direkten Vergleichswerte vorhanden. Der Umweltverbund kommt in Gaarden auf einen Anteil von 79 % (Fußverkehr 35 %, Radverkehr 15 %, ÖPNV 29 %) und der MIV entsprechend auf 21 % der Wege. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist dies ein hoher Anteil des Umweltverbunds (67 % in der Gesamtstadt im Jahr 2023) und der höchste ÖPNV-Anteil aller einzeln ausgewiesenen Teilgebiete. Im Kieler Vergleich ist der Radverkehr in Gaarden dagegen unterdurchschnittlich ausgeprägt. Im Vergleich mit dem Bereich „Innenstadt III“, zu dem Gaarden bisher zählte, sind signifikante Unterschiede beim Radverkehr und beim ÖPNV erkennbar.

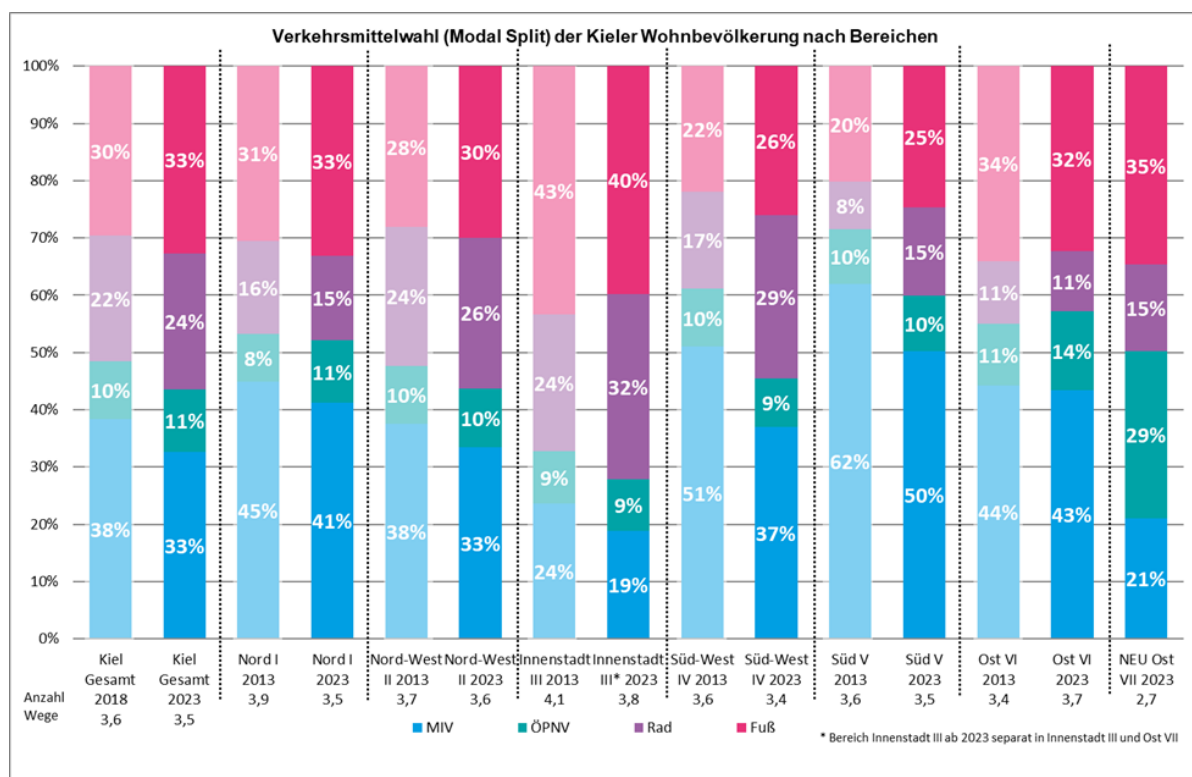


Abbildung 4: Modal Split der Kieler Wohnbevölkerung nach Bereichen (LHK auf Basis von SrV 2023)

3 Bestandsanalyse und festgestellte Defizite

Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts erfordert eine umfassende Bestandserhebung sowie die Ermittlung der vorherrschenden Gegebenheiten. Nur so können die bestehenden Bedarfe analysiert und in der Konzeptionsphase berücksichtigt werden. Dies ermöglicht eine detaillierte Analyse der räumlichen Gegebenheiten des Planungsraumes und die Erstellung eines zielgerichteten Konzepts, das auf die Bedürfnisse der jetzigen und künftigen Bewohner*innen und Nutzer*innen des Stadtteils ausgerichtet ist. Die nachfolgende Grundlagenermittlung beinhaltet eine stadträumliche Analyse des Untersuchungsgebietes hinsichtlich bestehender Strukturen und zukünftiger Entwicklungen. Des Weiteren umfasst sie die Erschließung des Stadtteiles durch die verschiedenen Verkehrsarten sowie die Angebote und Bedarfe alternativer Mobilitätsformen, wie beispielsweise Sharing-Angebote. Zudem wird auf den Bestand an Aufenthaltsräumen eingegangen, da diese einen hohen Stellenwert bei der Konzepterstellung haben. Neben der Darstellung des Bestandes und der als gesichert anzunehmenden geplanten Veränderungen wurden auch Defizite und Mängel identifiziert und beschrieben.

3.1 Stadträumliche Struktur und Flächennutzungen

3.1.1 Beschreibung

Das Untersuchungsgebiet weist eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen auf, welche sich hinsichtlich ihrer räumlichen Verteilung unterscheiden. Die Konzentrationen der jeweiligen Nutzungen werden in Abbildung 5 anhand von sechs Kategorien dargestellt.

Die Bereiche der Nahversorgung sind lila markiert und konzentrieren sich vor allem um die Elisabethstraße sowie punktuell entlang hochrangiger Straßen im Westen. Bildungseinrichtungen und soziale Einrichtungen, wie Schulen und Kindergärten sind orange hervorgehoben und verteilen sich auf das Untersuchungsgebiet. Großflächige Areale wie die Technische Fakultät der Christian-Albrechts-Universität und das Regionale Bildungszentrum Technik befinden sich primär im Nordosten.

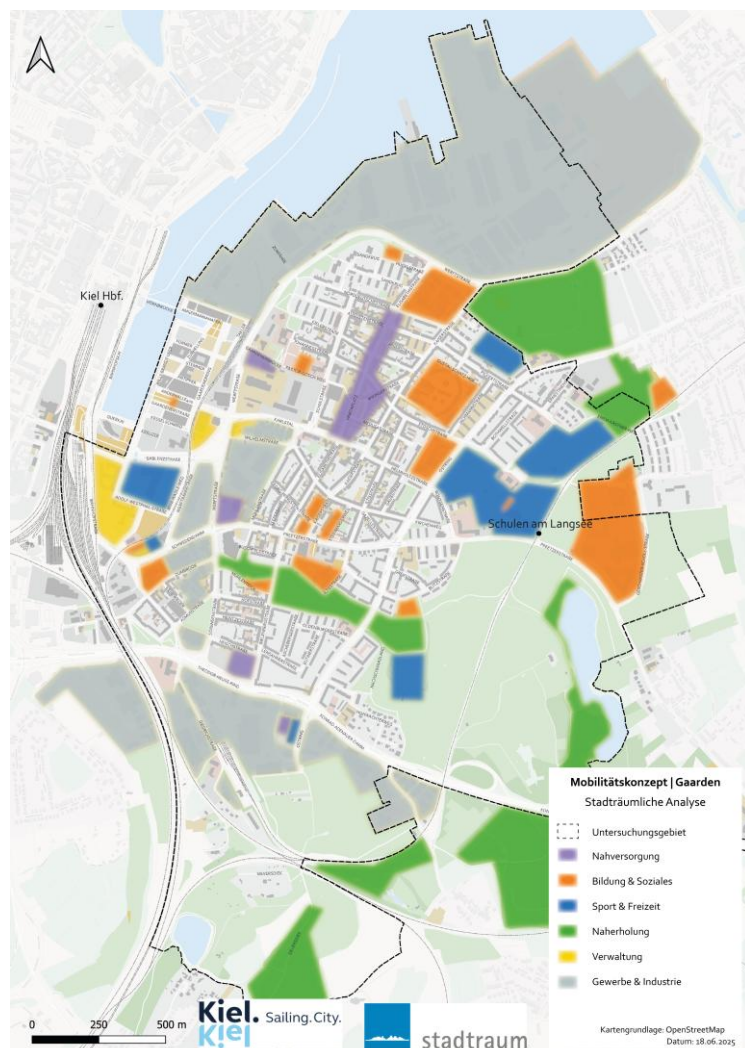


Abbildung 5: Stadträumliche Analyse und Flächennutzung

Im Nordosten ist ebenfalls eine hohe Dichte an Einrichtungen für sportliche und Freizeitaktivitäten zu finden. In dieser Gegend existiert eine Vielzahl an Sportplätzen und Sportvereinen sowie das Sommerbad Katzheide. Im Westen befindet sich das Kieler Hörnbad, ein neu errichtetes Sport- und Freizeitbad. Grünflächen und Parks, die der Naherholung dienen, sind in der Karte grün dargestellt und befinden sich vorrangig in der Nähe des Wohngebiets entlang des Brooks und am Rande des Untersuchungsgebiets.

Verwaltungsgebäude sind gelb gekennzeichnet und liegen außerhalb der zentralen Bereiche im Westen rund um die Hauptverkehrsachsen Bahnhofstraße und Werftstraße. Großflächige Areale gewerblicher und industrieller Nutzung sind ebenfalls an der Werftstraße gelegen und in grauer Farbe auf der Karte hervorgehoben. Die im Norden gelegene Fläche umfasst die Werft der ThyssenKrupp Marine Systems GmbH. Darüber hinaus befinden sich weitere Flächen westlich des Zentrumsbereichs an der Werftstraße zwischen Karlstal und Preetzer Straße sowie im Süden des Gebiets südlich des Theodor-Heuss-Rings.

3.1.2 Herausforderungen und Defizite

Die stadträumliche Analyse des Untersuchungsgebiets zeigt eine funktional vielseitige Struktur in Gaarden auf. Es wird jedoch ebenfalls eine räumliche Trennung der Nutzungen deutlich. Darüber hinaus treten Versorgungslücken für einzelne Nutzungen auf, was zu Defiziten in der Erschließung führt. Die starke Konzentration von Gewerbe- und Industrieflächen bildet monofunktionale Gebiete, die potenziell eine trennende Wirkung aufweisen. Insbesondere das Areal zwischen Karlstal und Preetzer Straße bildet eine räumliche Trennung zwischen dem dicht besiedelten Wohngebiet und dem Hörn-Areal. Dies führt zu Einschränkungen der Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr.

Ein weiteres Defizit zeigt sich in der räumlichen Verteilung sozialer Infrastrukturen. Obwohl die Bereiche Bildung und Soziales in großem Umfang vorhanden sind, bestehen Versorgungslücken, insbesondere im Süden und Nordwesten. Ein ähnliches Bild lässt sich bei Einrichtungen für sportliche und Freizeitaktivitäten erkennen, da diese überwiegend im Nordosten des Gebiets zu finden sind. Dies stellt insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder und ältere Menschen eine Herausforderung dar.

Auch im Bereich der Nahversorgung bestehen Lücken. Während der Norden und Westen des Untersuchungsgebiets eine gute Ausstattung aufweisen, fehlt es im Osten sowie südlich vom Karlstal an entsprechender Infrastruktur. Das Fehlen von Nahversorgern im direkten Wohnumfeld kann eine höhere Pkw-Nutzung für Alltagsbesorgungen zur Folge haben. Für Menschen ohne eigenes Fahrzeug erschwert dies die Erreichbarkeit. Die Analyse verdeutlicht die Notwendigkeit, bestehende funktionale Lücken zu schließen und die Durchlässigkeit derzeitiger räumlicher Trennungen zu ermöglichen.

Darüber hinaus sind die vorhandenen Naherholungsräume hauptsächlich am östlichen Rand des Gebiets sowie im Süden außerhalb des verdichteten zentralen Raums zu finden. Dies hat zur Folge, dass einem großen Teil der Bevölkerung von Gaarden, insbesondere den Anwohnenden des dichten Wohngebiets, keine wohnungsnahen Erholungsflächen zur Verfügung stehen. Neben der der Nahversorgung der Bevölkerung resultieren daraus auch zahlreichen Defiziten in klimatischer Hinsicht.

3.2 Städtebauliche Entwicklungen

3.2.1 Beschreibung

Im Untersuchungsgebiet sind zukünftig zahlreiche städtebauliche Entwicklungen in unterschiedlicher Größenordnung vorgesehen. Geplante Projekte der Stadtentwicklung sind in Abbildung 6 in Form von blauen Flächen und Kreisen kartiert.

Es ist erkennbar, dass großflächige Stadtentwicklungsprojekte vor allem nördlich und westlich des Zentrums von Gaarden geplant sind. Zu den geplanten Maßnahmen zählt die Neuentwicklung des 27 Hektar großen Hörn-Areals. Dieses stellt eine Erweiterung des Innenstadtbereichs mit den Schwerpunkten Wohnen und Arbeiten dar. Weitere bedeutsame Entwicklungsprojekte sind das neue Wohnquartier „Werftterrassen“ am ehemaligen Postfuhrhofgelände westlich der Schulstraße sowie der Neubau der Technischen Fakultät im Norden [6, S. 10, 18, 27]. Kleinere Stadtentwicklungsprojekte sind zum Großteil im zentralen und nördlichen Bereich von Gaarden vorzufinden und umfassen Maßnahmen wie den Neubau einer Grundschule oder den Umbau bestehender baulicher Strukturen.

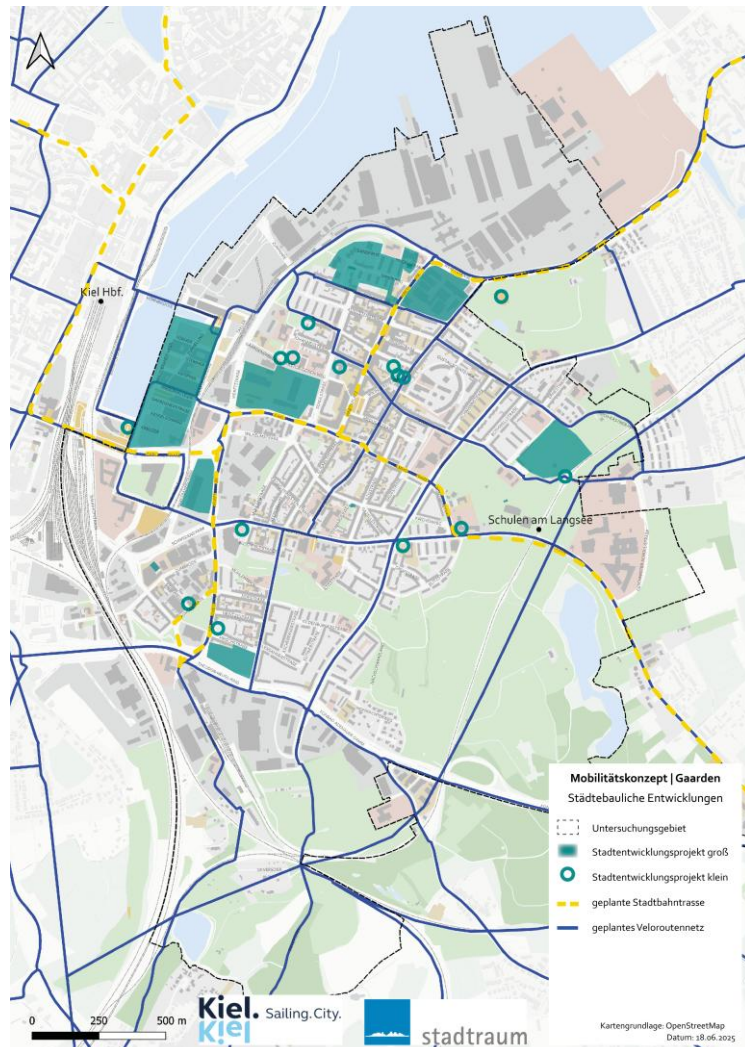


Abbildung 6: Städtebauliche Entwicklungen

Die bedeutendste Entwicklung im Bereich der Mobilität in Kiel ist die Realisierung der geplanten Stadtbahn. Wie die Abbildung 6 zeigt, wird die neue Verkehrsverbindung das Zentrum von Gaarden durchqueren und eine Verbindung sowohl mit der Kieler Innenstadt als auch mit dem Umland schaffen. Das geplante Veloroutennetz bildet eine zentrale Grundlage für den Ausbau und die Qualifizierung der Fahrradinfrastruktur. Sowohl die Planung des Stadtbahntrasse als auch die des Veloroutennetzes werden als gegeben angenommen und in weiterer Folge des Mobilitätskonzepts als Bestand betrachtet, um weitere Planungen auf diesen aufzubauen.

3.2.2 Herausforderungen und Defizite

Städtebauliche Entwicklungen bieten einer Stadt diverse Chancen, gehen jedoch auch mit Herausforderungen einher. Diese gilt es im Rahmen der Planung zu berücksichtigen, um geeignete Maßnahmen zu erarbeiten, die potenzielle Defizite verhindern oder mindern sollen. Großflächige Entwicklungen im Wohnungsbau, wie es in Gaarden unter anderem am Hörn-Areal und beim Projekt „Werftterrassen“ der Fall ist, führen zu einer signifikanten Zunahme der Bevölkerungszahl in einem bestimmten Gebiet. Die Zunahme der Anwohnenden führt zu einer steigenden Nachfrage nach Aufenthaltsräumen, Infrastrukturen und Mobilitätsangeboten. Ohne eine vorausschauende und integrierte Verkehrsplanung besteht das Risiko, dass bestehende Infrastrukturen, insbesondere im Nahbereich neuer Wohnquartiere, Überlastungen ausgesetzt sind. Da der private motorisierte Verkehr neben Lärm, Abgasen und einer erheblichen Flächeninanspruchnahme auch potenzielle Gefahren in der Verkehrssicherheit für Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad mit sich bringt, gilt es, den Kfz-Verkehr von Beginn an niedrig zu halten, um die genannten Defizite zu minimieren. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, neu entstehende Quartiere frühzeitig mit dem Umweltverbund in das städtische Mobilitätsnetz zu integrieren. Einen positiven Beitrag dazu leistet auch die Integration neuer Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing oder multimodale Mobilitätsstationen. Neben der Realisierung ausreichender und qualitativer Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV ist ebenfalls die Erreichbarkeit anderer Orte mit diesen Verkehrsmitteln von großer Bedeutung.

Die Realisierung der geplanten Stadtbahn bringt neben zahlreichen Chancen ebenfalls Herausforderungen mit sich. Neben der erheblichen Veränderung der Verkehrsnetze führt der Bau der Trasse zu einer notwendigen Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums. Da es sich bei der Stadtbahn um ein zentrales Projekt der Verkehrs- und Stadtentwicklung Kiels handelt, ist es wichtig, weitere Planungen und städtebaulicher Entwicklungen stets gemeinsam zu denken und abzustimmen.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

3.3.1 Beschreibung

Die ÖPNV-Erschließung im Untersuchungsgebiet erfolgt derzeit über den Linienbusverkehr. In Abbildung 7 sind die bestehenden Buslinien samt den im 6. Regionalen Nahverkehrsplan (NVP 2023-2027, Kapitel 6.2.3) um Bushaltestellen als gute Erschließung genannten 300 m-Erschließungsradien verortet. Zu erkennen ist, dass der Großteil des Gebietes flächendeckend erschlossen ist. Insbesondere in den zentralen und dicht besiedelten Bereichen zeigt sich eine hohe Überlappung der Erschließungsradien, was auf eine gute Abdeckung hindeutet. Darüber hinaus ist der westlich gelegene Hauptbahnhof von Gaarden aus fußläufig zu erreichen, da Teile des Stadtteils innerhalb des 1.000 m-Radius des Bahnhofs liegen.

Obwohl das ÖPNV-Netz in Gaarden aktuell ausschließlich aus Buslinien besteht, wird die geplante Stadtbahntrasse dennoch als Bestand betrachtet, um sie in weiteren Planungen zu integrieren. Die derzeitige

Entwurfs- und Genehmigungsplanung, welche ab 2030 schrittweise umgesetzt werden soll, schafft in vielen Bereichen Rahmenbedingungen für die Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts. Die erste Inbetriebnahmestufe umfasst die Strecke von der Christian-Albrechts-Universität im Nordwesten Kiels über die Innenstadt, den Hauptbahnhof und Gaarden bis nach Wellingdorf im Nordosten der Stadt. Eine weitere Inbetriebnahmestufe umfasst die Erweiterung der Trasse vom Zentrum Gaardens in den Osten nach Elmschenhagen. [8, S. 12f.] In Abbildung 7 sind der geplante Trassenverlauf sowie die ungefähren Haltestellenstandorte in gelb dargestellt. Die Stadtbahn wird eine Querverbindung durch Gaarden schaffen und den Stadtteil mit der Innenstadt im Westen sowie mit dem Umland im Norden und Osten verbinden. Neue Haltestellen werden die Erreichbarkeit insbesondere in den nördlichen und östlichen Bereichen verbessern.

Des Weiteren wurde die Förfdefährlinie betrachtet, die in der Kieler Förde zwischen dem Hauptbahnhof und über das Stadtgebiet nach Laboe bzw. bis nach Strande im Norden verkehrt. Dabei werden über Fähranleger beide Ufer erschlossen, wobei Gaarden nicht angebunden ist. [18]

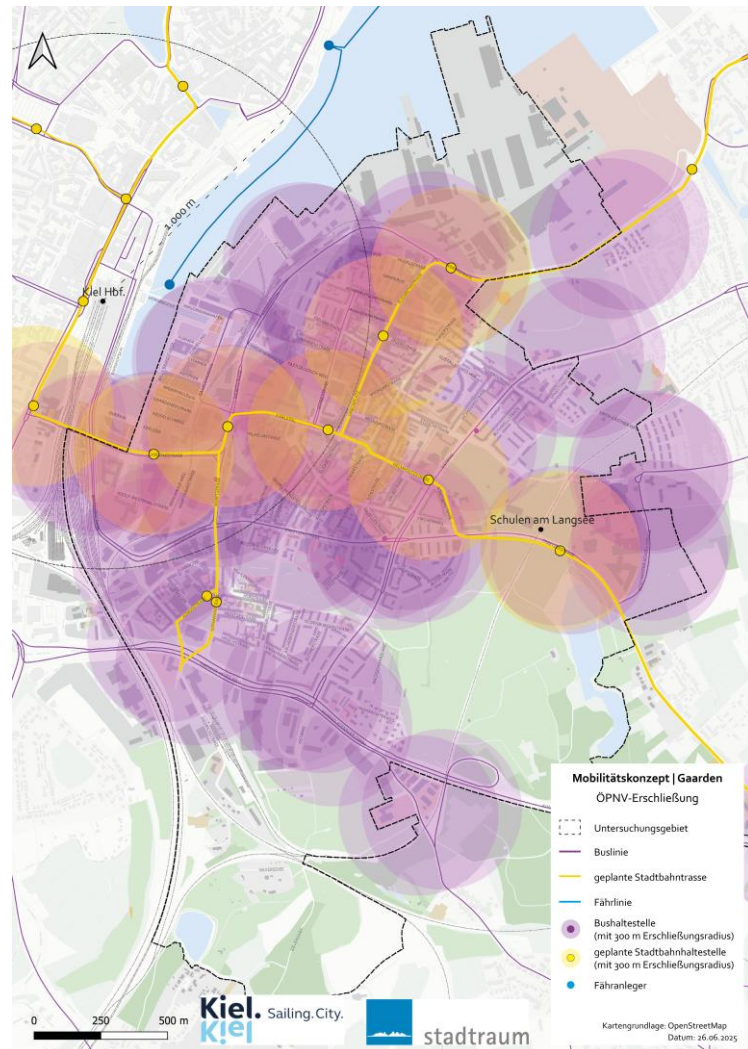


Abbildung 7: ÖPNV-Erschließung

3.3.2 Herausforderungen und Defizite

Das ÖPNV-System in Kiel, so auch in Gaarden, stößt derzeit an seine Kapazitätsgrenzen. Die Herausforderung ist, dass eine weitere Adaption des bestehenden Bussystems nicht möglich ist. Zu Hauptverkehrszeiten ist die Beförderungskapazität oftmals erschöpft und Busse derselben Linie stehen hintereinander im Stau. Um alle Fahrgäste zu transportieren, wäre es erforderlich, eine größere Anzahl an Bussen mit einer engeren Taktung einzusetzen. Dies hätte jedoch noch mehr Stau zur Folge. Auch die Einrichtung von Busspuren stellt ebenfalls keine Lösung dar, da sie lediglich zu einer Verlagerung des Staus führen würde. [8, S. 5]

Die Überlastung des ÖPNV hat auch negative Auswirkungen auf das Erreichen verkehrsbezogener Klimaziele. Gemäß dem Masterplan Mobilität der KielRegion verfolgt Kiel das Ziel, den Anteil des ÖPNV am Modal Split in gesamt Kiel auf 17 % im Jahr 2035 zu steigern [16, S. 19]. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine deutliche Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV erforderlich. Der Masterplan 100 % Klimaschutz beschreibt, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele bis zum Jahr 2050 eine Verdopplung der Kapazitäten im ÖPNV notwendig ist [16, S. 331]. Angesichts der Defizite, die sich aus den bereits ausgeschöpften Kapazitäten ergeben, stellt dies eine große Herausforderung für das Kieler ÖPNV-System dar.

Die geplante Stadtbahn stellt eine mögliche Lösung für das bestehende Kapazitätsproblem im Kieler ÖPNV dar. Als qualitativ hochwertiges Verkehrsmittel ergänzt sie das bestehende ÖPNV-System, entlastet stark frequentierte Buslinien und fordert eine umfassende Neuorganisation des Liniennetzes. Aufgrund der Länge der zukünftig eingesetzten Fahrzeuge stehen deutlich höhere Kapazitäten zur Verfügung. Im Vergleich zu den derzeit eingesetzten Gelenkbussen weist die Stadtbahn eine dreifach höhere Kapazität auf und kann somit mehr Fahrgäste transportieren. Darüber hinaus ist die Stadtbahn aufgrund der vorwiegenden Nutzung einer separaten Trasse in der Regel weniger stauanfällig und ermöglicht so kürzere Reisezeiten. [8, S. 5, 8] Neben verkehrlichen Vorteilen ermöglicht die Stadtbahn auch städtebauliche Potenziale durch eine Neugestaltung und Umverteilung von Flächen im öffentlichen Raum. Gleichzeitig führt dies zu planerischen Herausforderungen, insbesondere in Gebieten, in denen bereits heute Nutzungskonflikte und Flächenknappheit bestehen.

3.4 Straßennetz

3.4.1 Beschreibung

Das Untersuchungsgebiet verfügt über ein engmaschiges Netz an Straßen unterschiedlicher Funktionalitäten. Diese sind in Abbildung 8 entsprechend ihrer Hierarchie farblich gekennzeichnet.

Der Theodor-Heuss-Ring und der Ostring (rot) sind Bundesstraßen. Zusammen mit den Landesstraßen (orange) bilden sie ein Verkehrsnetz am Rande der Wohngebiete, das überwiegend dem überörtlichen Verkehr dient (vgl. § 3 Abs. 1 S. 1 StrWG SH). Kreisstraßen (blau), wie die Preetzer Straße und Gablenzstraße, verbinden Kiel mit benachbarten Kreisen, kreisfreien Städten oder höherrangigen Verkehrsanlagen (vgl. § 3 Abs. 1 S. 2 StrWG SH). Gemeindestraßen (grün) dienen der Feinerschließung. In Gaarden liegen diese überwiegend in Wohngebieten mit Tempo 30-Zonen. Die Verteilung der Lichtsignalanlagen weist auf verkehrsreiche Knotenpunkte hin, die primär an Hauptverkehrsstraßen zu finden sind.

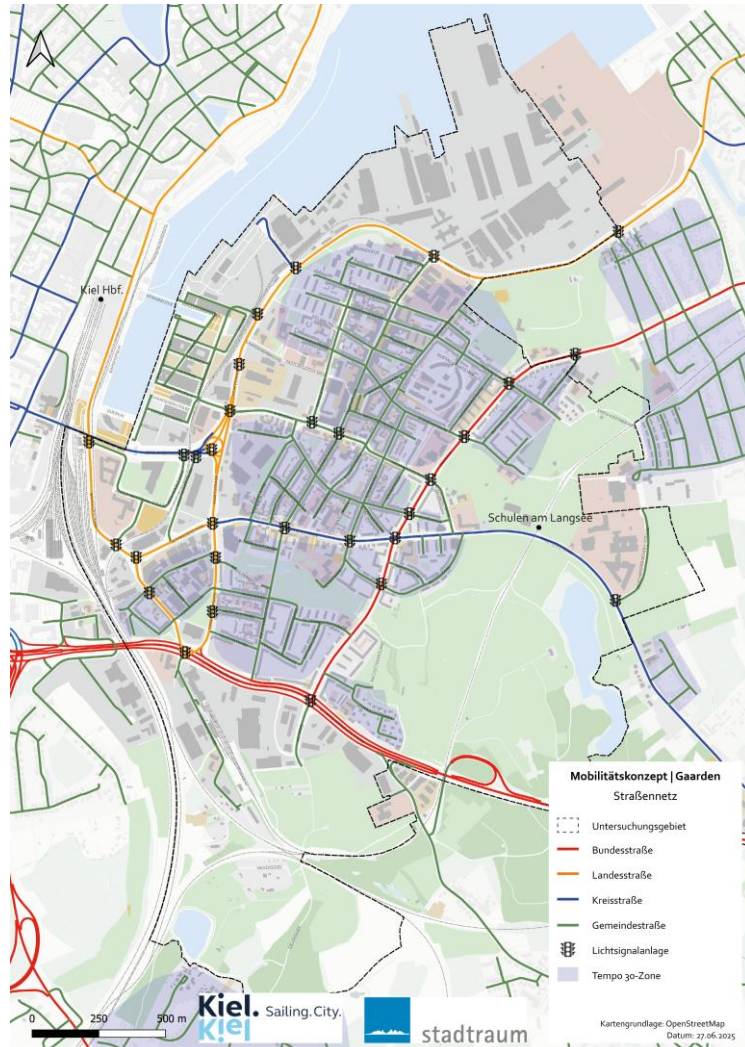


Abbildung 8: Straßennetz

3.4.2 Herausforderungen und Defizite

Wie Abbildung 8 zeigt, sind die Wohngebiete in Gaarden von hochrangigen Straßen umgeben. Aufgrund ihrer Dimension und Verkehrsstärke können diese zu Barrierewirkungen führen, insbesondere an Stellen, an denen geeignete Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr fehlen. Dies hat zur Folge, dass Wohngebiete und Grünflächen voneinander getrennt werden. Im Westen entsteht eine verstärkte räumliche Distanz zwischen dem Zentrum von Gaarden und dem Hörn-Areal. Zudem besteht durch diese Straßen die Gefahr von Durchgangsverkehr innerhalb der Wohngebiete. Dies hat negative Auswirkungen auf die Lebensqualität sowie die Verkehrssicherheit der ansässigen Bevölkerung. Eine zentrale Herausforderung in der Planung des Straßenraums besteht in der Flächenverteilung zwischen den Verkehrsteilnehmenden, um Nutzungskonflikte zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Darüber hinaus gewinnt die Gestaltung von Straßen als Aufenthaltsräume und im Sinne einer klimaresilienten Stadtplanung an Bedeutung.

3.5 Ruhender Kfz-Verkehr

3.5.1 Beschreibung

Eines der Handlungserfordernisse für das Mobilitätskonzept | Gaarden resultiert aus dem „Mobilitätskonzept | Ruhender Kfz-Verkehr 2035“. 2019 wurde durch das Planungsbüro IKS-Mobilitätsplanung (Kassel) eine Verkehrserhebung des ruhenden Kfz-Verkehrs in einem Großteil von Gaarden durchgeführt. Ergänzend erfolgte 2024 eine Parkraumerhebung im Holsteiner Quartier durch stadtraum. Das methodische Vorgehen bei den Erhebungen wurde auf einander abgestimmt. In Abbildung 9 ist die Auslastung der einzelnen Straßen tagsüber (11 Uhr) dargestellt. Es ist deutlich zu erkennen, dass im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets ein sehr hoher Parkdruck herrscht. Neben Anwohnenden findet hier aufgrund anässiger Geschäfte und Dienstleistungen viel Kurzparken statt. Südlich davon, wo beinahe ausschließlich Anwohnende parken, herrscht eine weniger angespannte Situation im Parkraum. Dennoch herrscht in den

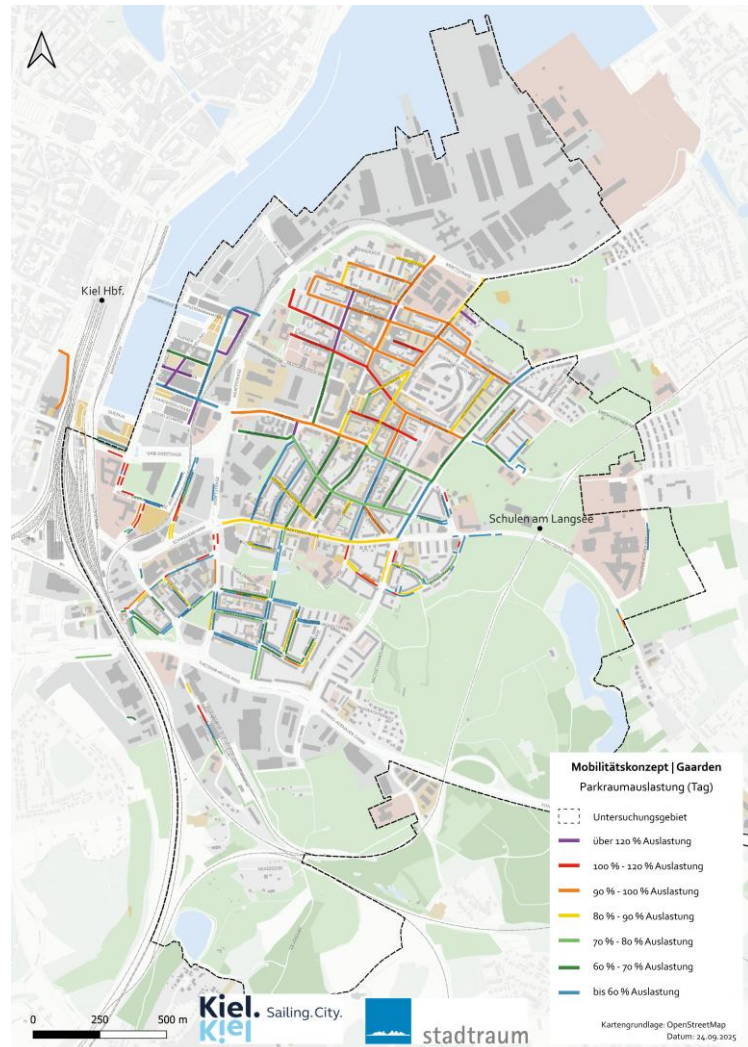


Abbildung 9: Ruhender Kfz-Verkehr: Parkraumauslastung

Strassen eine hohe Auslastung zwischen 60 % und 90 % [4, S. 43, 45]. Im Holsteiner Quartier wurden ähnliche Werte aufgenommen.

Neben den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum hat IKS-Mobilitätsplanung auch Parkplätze auf anderen Flächen, wie privaten Großparkplätzen und in Garagen, erfasst. Durch eine Berechnung mit diesen Werten ergibt sich der Anteil öffentlicher Parkplätze an der Gesamtzahl der Park- und Stellplätze. Im stark ausgelasteten nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets beträgt dieser rund 49 %, südwestlich davon, in dem Quartier zwischen Karlstal und Preetzer Straße, 30 % und in Kiel 44 % [4, S. 7]. Demnach befinden sich im nördlichen Zentrum von Gaarden knapp die Hälfte der Parkplätze für Kfz im öffentlichen Straßenraum. Interessanterweise gibt es hier mit 6.395 Park- und Stellplätzen pro km² bei weitem mehr als im Gebiet südlich davon mit 4.912. Im Vergleich dazu gibt es in Kiel durchschnittlich 5.630 Park- und Stellplätze pro km² [4, S. 8].

Ein weiterer wichtiger Vergleichswert, der für zahlreiche Planungen herangezogen wird, ist die Pkw-Besitzquote. Zur Berechnung wurden die Bevölkerungszahlen, Altersgruppen und Zahlen zu Kraftfahrzeugen des Stadtteils Gaarden-Ost und von Kiel insgesamt herangezogen. Die Analyseergebnisse zeigen, dass die Bevölkerung in Gaarden im Vergleich zur Gesamtstadt insgesamt deutlich weniger Pkw besitzt. In Gaarden-Ost gibt es durchschnittlich 0,23 Pkw pro Einwohner*in (EW), in Kiel insgesamt liegt dieser Wert bei 0,45 Pkw/EW. Bei Personen im Alter zwischen 20 und 65 Jahren sind es in Gaarden-Ost 0,34 Pkw pro EW, in Kiel insgesamt beträgt dieser Wert 0,70 Pkw/EW [9, S.11, 193]. Die verwendeten Daten stammen aus dem Jahr 2023.

Trotz der niedrigeren Pkw-Besitzquote herrscht in den Straßen von Gaarden eine hohe Auslastung des Parkraums. Aufgrund des Parkdrucks und historisch gewachsener Strukturen wird in zahlreichen Straßen, mit oder ohne entsprechende Anordnung, mit der halben oder ganzen Fahrzeugbreite auf Gehwegen geparkt. Die in Abbildung 10 mit blauen und roten Linien verorteten Stellen des Gehwegparkens zeigen, dass sich dies nicht auf ein bestimmtes Quartier beschränkt, sondern im gesamten Stadtteil vorkommt. Die rot markierten Linien zeigen, wo infolgedessen eine Restbreite des Gehwegs von weniger als 2,50 m besteht und somit die Mindestbreite von Gehwegen unterschritten wird.

Neben Parkplätzen am Fahrbahnrand gibt es im Stadtteil mehrere öffentliche Parkplätze im Straßenraum, die kostenlos sind. Im Westen, im Bereich der Hörn, gibt es zwei bewirtschaftete Parkplätze. Das Parkhaus in der Schulstraße beim Vinetaplatz wird ebenfalls gegen eine Parkgebühr betrieben. Im Untersuchungsgebiet gibt es, im Gegensatz zur Innenstadt, derzeit keine Bewohnerparkzone. Dennoch gibt es in bestimmten Gebieten Parkraumbewirtschaftung. In der Elisabethstraße und am Alfons-Jonas-Platz besteht werktags eine Parkscheibenregelung mit einer Parkhöchstsdauer von zwei Stunden.

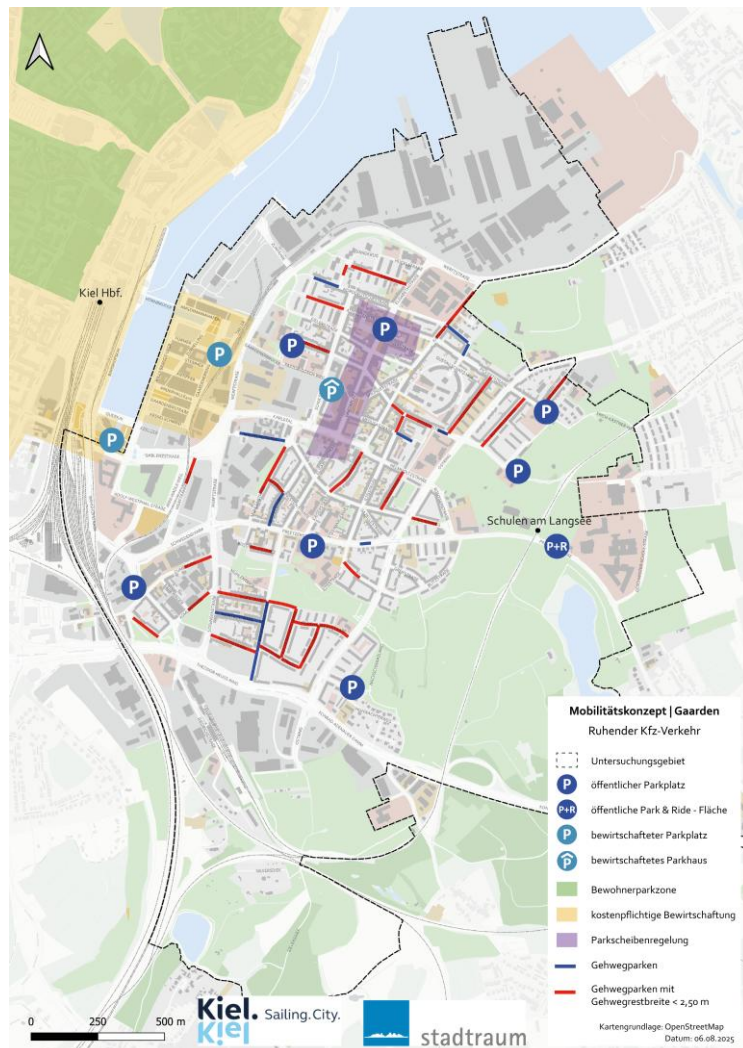


Abbildung 10: Ruhender Kfz-Verkehr: Bewirtschaftung und Gehwegparken

3.5.2 Herausforderungen und Defizite

Die von IKS-Mobilitätsplanung und stadtraum durchgeführten Parkraumerhebungen zeigen, dass in den meisten Straßen Parkdruck vorliegt. Sowohl tagsüber als auch nachts wurde eine hohe Auslastung festgestellt. Neben der Auslastung verdeutlicht Abbildung 9 ebenfalls, dass in Gaarden in den meisten Straßen am Fahrbahnrand geparkt wird. Dadurch wird ein großer Teil des öffentlichen Raums zum Parken privater Kfz genutzt. Da Pkw durchschnittlich 96,8 % des Tages nicht mobil, sondern auf einem Park- oder Stellplatz abgestellt sind, wird der Straßenraum als Parkraum sehr ineffizient genutzt. Zudem wird Parkraum häufig nur monofunktional genutzt und ist nicht auf eine zeitliche Mehrfachnutzung unterschiedlicher Nutzergruppen ausgerichtet [3, S. 17f.]. Ein parkender Pkw beansprucht rund 10 bis 12 Quadratmeter. Die Vielzahl abgestellter Fahrzeuge nimmt damit einen erheblichen Teil des ohnehin begrenzten öffentlichen Raums ein. An diesen bestehen jedoch zahlreiche weitere Nutzungsanforderungen, etwa als urbaner Freiraum für Aufenthalt, Begrünung oder Kinderspiel sowie als Verkehrsfläche für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.

Obwohl die Pkw-Besitzquote in Gaarden im Vergleich mit dem Wert von Kiel niedrig ist, prägen dort parkende Kfz das Stadtbild. Dies ist auf eine hohe Bevölkerungsdichte, viele Besuchende und im Gebiet arbeitende Menschen sowie auf den hohen Anteil an Straßenparkplätzen zurückzuführen. Im Zentrum von Gaarden, nördlich der Helmholtzstraße, besteht knapp die Hälfte aller Park- und Stellplätze aus Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum. Dadurch ergeben sich Defizite wie hoher Parkdruck, mangelhafte Sichtbeziehungen infolge falsch geparkter Fahrzeuge und einer nicht-nutzungsorientierten Flächenaufteilung. Angesichts dieser Defizite ist eine Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs erforderlich. Eine Herausforderung ist die sich aus den genannten anderen Belangen notwendige Reduzierung von Straßenparkplätzen durch eine Verlagerung dieser auf private Flächen oder in Parkhäuser. In diesem Zusammenhang wird als weiteres Defizit das Nichtvorhandensein einer flächenhaften Parkraumbewirtschaftung genannt.

Das Gehwegparken stellt insbesondere in dicht bebauten Quartieren wie Kiel Gaarden ein erhebliches Problem dar, da es den Fußverkehr oft stark einschränkt und so die Nutzbarkeit für Fußgänger*innen, vor allem aber für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinderwagen oder Rollstühle deutlich vermindert. Darüber hinaus reduziert Gehwegparken die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Straßenraum erheblich. Im Rahmen der Analyse der Straßenparkplätze wurde festgestellt, dass an vielen Stellen, an denen auf dem Gehweg geparkt wird, eine Gehwegrestbreite von weniger als 2,50 m für den Fußverkehr übrig bleibt (siehe Abbildung 11 und Abbildung 12).



Abbildung 11: Gehwegparken in der Hofstraße



Abbildung 12: Gehwegparken in der Blitzstraße

3.6 Radverkehr

3.6.1 Beschreibung

Bei der Mobilitätswende kommt der Förderung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle zu. Ausschlaggebend dafür ist ein durchgängiges Angebot an qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen. In Kiel ist die Umsetzung des Veloroutennetzes 2035 ein wichtiger Baustein dafür. Es erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet und ist in die drei Netzkategorien Premium-, Haupt- und Nebenrouten gegliedert. Abbildung 13 sind die festgelegten Routen im Untersuchungsgebiet zu entnehmen.

Premiumrouten, in grün markiert, ermöglichen es, mit dem Fahrrad in kurzer Zeit weite mit Wegweisern ausgestattete Strecken zurückzulegen. Diese Routen weisen ein hohes Radverkehrsaufkommen sowie nur geringen motorisierten Verkehr auf und sind weitgehend frei von Ampeln und Kreuzungen oder sollen es suk-

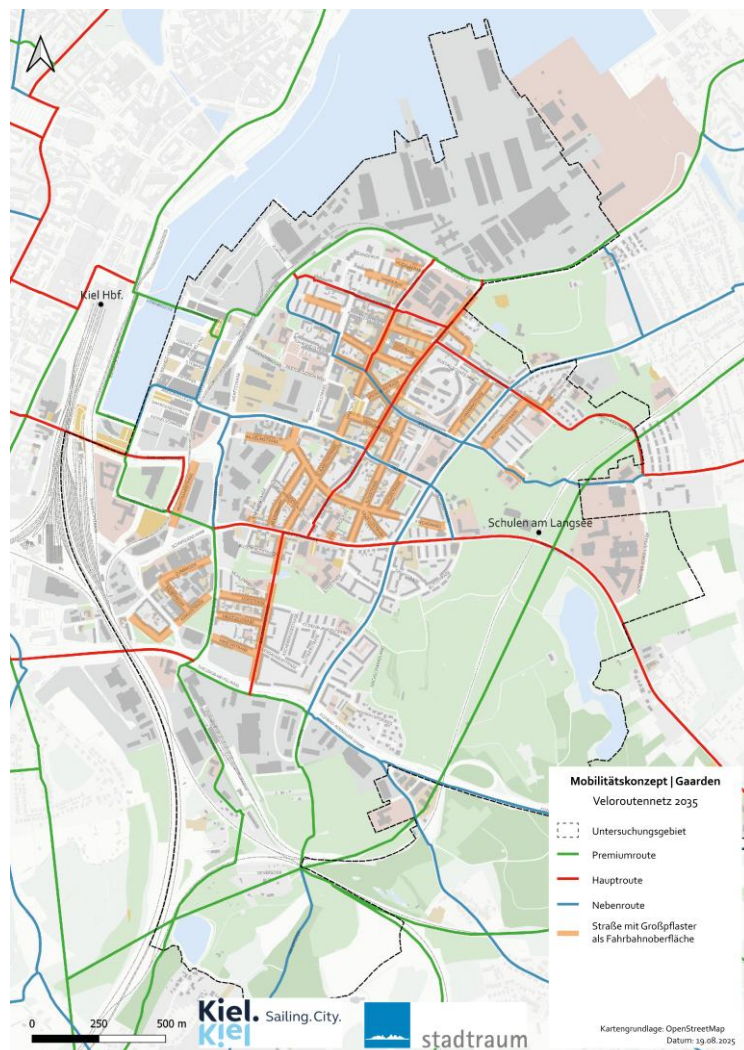


Abbildung 13: Veloroutennetz 2035 und Fahrbahnen mit Großpflaster

zessive werden. Im Untersuchungsgebiet verlaufen diese primär auf langen Strecken außerhalb dicht besiedelter Gebiete und schaffen Verbindungen in die Innenstadt und in das Umland. [13, S. 2]

Haupttrouten, in der Abbildung rot dargestellt, bestehen u.a. aus markierten und baulichen Radverkehrsanlagen, Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen und Straßen durch Wohngebiete und weisen ein Aufkommen von 2.000 bis 4.000 Fahrrädern/24 Stunden auf [13, S. 2]. Die blau dargestellten Nebenrouten entsprechen in ihrer infrastrukturellen Ausstattung den Haupttrouten, haben aber ein geringeres Verkehrsaufkommen von weniger als 2.000 Fahrrädern/24 Stunden [13, S. 2].

In der Abbildung ist zu erkennen, dass beide Kategorien, Haupt- und Nebenrouten, im Siedlungsbereich verlaufen und eine Verlängerung der Premiumrouten darstellen sowie diese miteinander verbinden.). Darüber hinaus zeigt die Karte Straßen mit Großpflaster als Fahrbahnoberfläche. Es ist zu erkennen, dass sich diese teilweise mit Velorouten überlagern. Diese Information ist besonders im weiteren Hinblick auf Defizite für den Radverkehr von Relevanz.

Neben dem Radverkehrsnetz ist ebenfalls das Angebot an Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr von Bedeutung. Zur Feststellung von Handlungsbedarfen wurde im gesamten Untersuchungsgebiet eine Bestands- und Bedarfsanalyse von öffentlichen Radabstellanlagen (Fahrradbügeln) durchgeführt. Dazu wurden verschiedene Informationen gesamtheitlich betrachtet und in Abbildung 14 verortet. Dies umfasst den Bestand an Radabstellanlagen im öffentlichen Raum. In der Abbildung sind statt einzelner Anlagen deren Anhäufungen kartiert. Darüber hinaus wurden alltägliche Quellen und Ziele mit einem Bedarf an Radabstellanlagen wie Kitas, Schulen und Supermärkte betrachtet. Zudem fanden das geplante Veloroutennetz und die geplante Stadtbahn als wesentliche Faktoren Berücksichtigung.

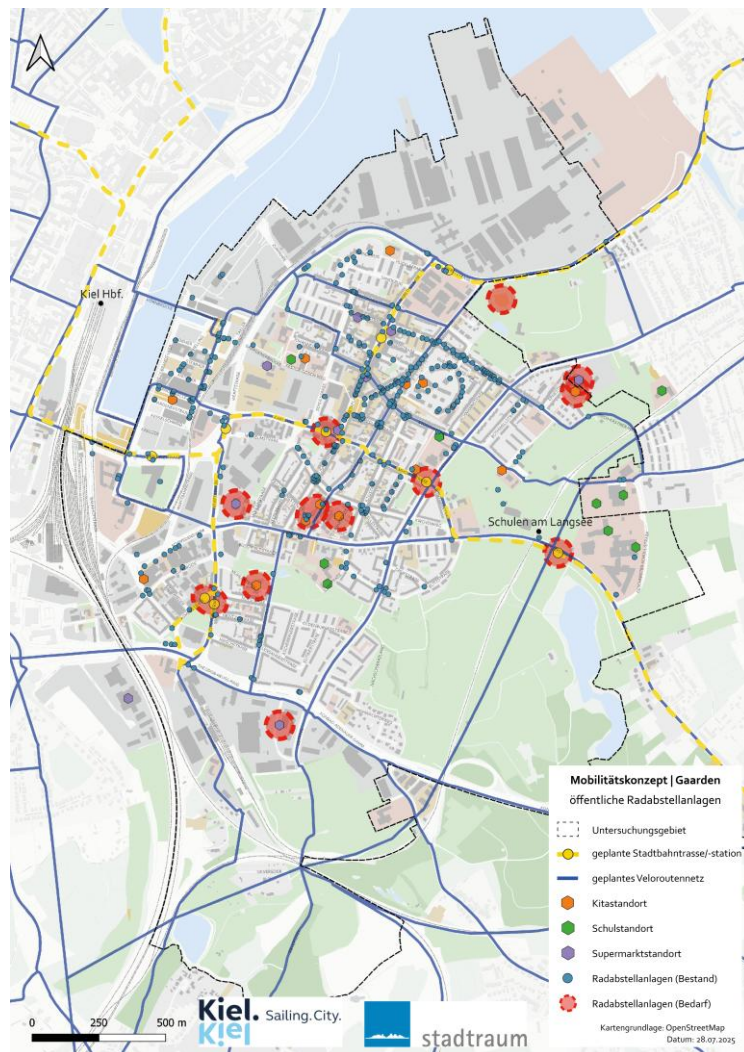


Abbildung 14: Bestand und Bedarfe an öffentlichen Radabstellanlagen

3.6.2 Herausforderungen und Defizite

Der Radverkehr reagiert besonders sensibel auf die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche. Unebenheiten beeinträchtigen den Fahrkomfort, erhöhen das Unfallrisiko und mindern die Attraktivität des Radfahrens. Wie in Abbildung 13 zu erkennen ist, verfügt ein Großteil der Straßen im Zentrum von Gaarden über Großpflaster als Fahrbahnoberfläche. Dadurch ergibt sich die Notwendigkeit im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs Fahrbahnoberflächen zu adaptieren oder separate Radverkehrsanlagen einzurichten. Ein erhebliches Defizit besteht in jenen Bereichen, wo geplante Haupt-routen des Veloroutennetzes durch Straßen mit Großpflaster führen. Dies ist in der Bielenbergstraße, in der Kaiserstraße sowie in der Elisabethstraße der Fall. Im Rahmen der Bestandsanalyse des ruhenden Radverkehrs wurden zwölf Standorte identifiziert, die aufgrund unterschiedlicher Faktoren einen Mangel bzw. Bedarfe an öffentlichen Radabstellanlagen aufweisen (siehe Abbildung 14). Jene im Bereich der geplanten Stadtbahnhaltestellen sollten in der Entwicklung dieser Berücksichtigung finden. Zum Teil wurden Bedarfe im Bereich bestehender Einrichtungen des täglichen Bedarfs identifiziert, was auf derzeit bestehende Defizite hinweist. Konkrete Maßnahmenvorschläge zur Deckung dieser Bedarfe werden im Kapitel 5.2 aufgezeigt.

3.7 Sharing-Angebote

3.7.1 Beschreibung

Das quantitative Ziel des „Masterplans Mobilität“ der Kiel Region ist eine Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2035 um 35 %. „Nutzen statt Besitzen“, eines von zwölf Themenfelder zur Zielerreichung, umfasst die Ausweitung von Bike- und Carsharing in der Region. Als Teil des Mobilitätsverbundes unterstützen Sharing-Angebote intermodale Wegeketten. Die höhere Auslastung durch mehrere Nutzer*innen steigert die Effizienz und fördert die Nachhaltigkeit. Zudem führt der Rückgang privater Fahrzeuge zu einer Reduktion erforderlicher Stellplätze und des damit einhergehenden Flächenverbrauchs im öffentlichen Raum. [16, S. 17, 29, 51f.]

Im Untersuchungsgebiet stehen derzeit sieben Bikesharing-Stationen unter dem Label „Sprotten-Flotte“ zur Verfügung. Im Bereich Carsharing verfügt das Untersuchungsgebiet über drei Stationen mit einer Kapazität von jeweils zwei Pkw. Diese werden vom Anbieter „StattAuto eG“ betrieben. Die Standorte sind in Abbildung 15 entsprechend mit Piktogrammen verortet. Auf Basis des Veloroutennetzes, der geplanten Stadtbahn sowie städtebaulicher Entwicklungen wurden Bedarfe bzw. Versorgungslücken der Sharing-Angebote identifiziert.

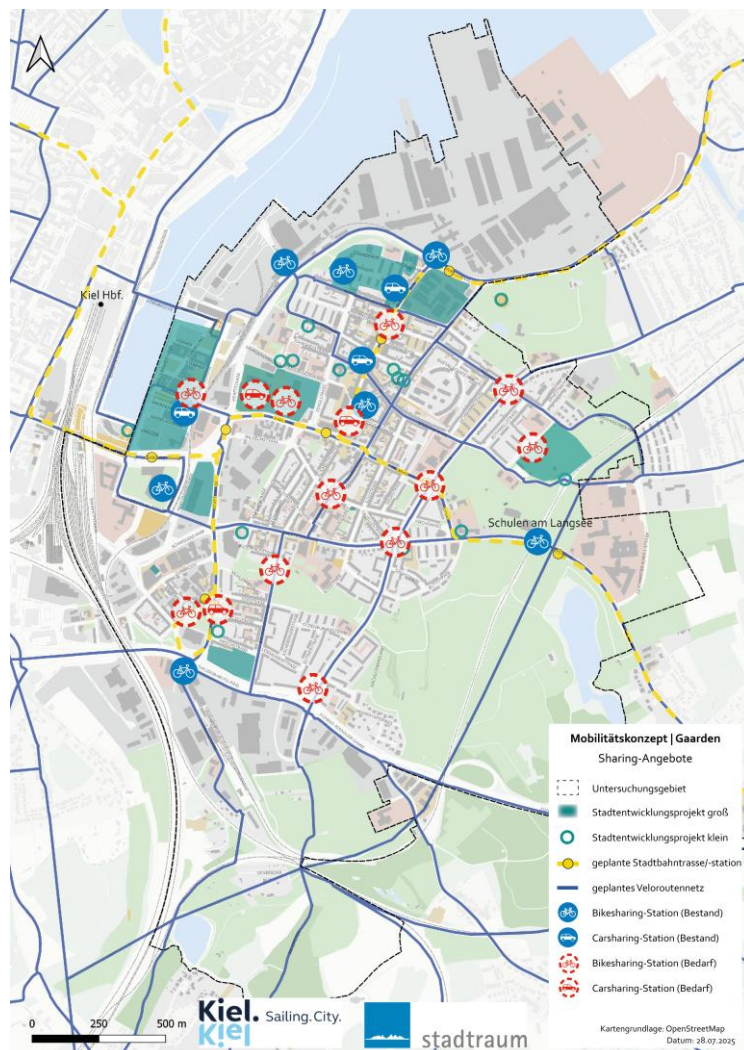


Abbildung 15: Bestand und Bedarfe an Sharing-Angeboten

3.7.2 Herausforderungen und Defizite

Die Ergebnisse der Bestands- und Bedarfsanalyse von Sharing-Angeboten zeigen, dass es im zentralen und südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebiets Versorgungslücken beim Bike- und Carsharing gibt. Insbesondere Bikesharing erfordert ein dichtes Stationsnetz, um eine hohe Nutzungsakzeptanz zu erreichen. Für die Unterstützung intermodaler Wegeketten ist eine Nähe zu ÖPNV-Haltestellen entscheidend. Ein Teil der identifizierten Bedarfe steht im Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahn, weshalb Sharing-Stationen im Zuge dieser Entwicklung frühzeitig integriert werden sollten. Ebenso wurden Bedarfe im Rahmen zukünftiger Stadtentwicklungsprojekte identifiziert. Konkrete Maßnahmenvorschläge zur Deckung dieser Bedarfe werden im Kapitel 5.5 aufgezeigt.

3.8 Fußverkehr

3.8.1 Beschreibung

Mit 35 % hat der Fußverkehr den größten Anteil am Modal Split der Wohnbevölkerung in Gaarden. Auf dem zweiten Platz folgt der ÖPNV mit 29 % (SrV 2023). Die meisten ÖPNV-Wege beginnen und enden mit einem Fußweg.

Die LHK hat sich im Verkehrsentwicklungsplan 2008 als Ziel gesetzt, die Stadtstraßen als Lebensraum zu etablieren sowie eine kinder- und familienfreundliche Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Darüber hinaus wurden vier konkrete Ziele für den Fußverkehr definiert. Diese umfassen die Entwicklung des Fußverkehrs (u.a. Steigerung des Verkehrsmittelanteils), die Verbesserung der Qualität der entsprechenden Angebote, die Erhöhung der Sicherheit für zu Fuß Gehende sowie die Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen. [11, S. 9, 29]

Aufbauend auf diesen Zielen wurden das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept 2012 sowie Standards für Fuß- und Kinderwege erarbeitet. Dabei wurden drei grundsätzliche Typen von Wegeachsen entwickelt: Allzeitwege, Kinderwege und Freizeitwege. Allzeitwege, die in Abbildung 16 blau dargestellt sind, verbinden die wesentlichen Quell- und Zielorte des Fußverkehrs. An sie wird die Anforderung gestellt, durchgehend barrierefrei sowie zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher nutzbar zu sein. Kinderwege, in der Abbildung orange dargestellt, entsprechen überwiegend den Allzeitwegen sowie ihren Anforderungen, haben in ihrer Gestaltung aber weitere Ansprüche, wie beispielsweise Breitenzuschläge, Spielelemente oder Querungshilfen in kürzeren Abständen. Sie wurden konkretisiert, wo Wege häufig von Kindern auf dem Schulweg und in der Freizeit genutzt werden [5, S. 2]. Abbildung 16 lässt erkennen, dass beide Wegekategorien flächenhafte Gebiet der Nahversorgung, für Bildung und Soziales sowie für Sport und Freizeit aber auch Flächen der Naherholung mit den Wohngebieten verbinden. Darüber hinaus bilden sie wichtige Wegeverbindungen innerhalb von Gaarden sowie in das Umland und verlaufen überwiegend auf Plätzen und Straßen mit einer hohen Nutzungsdichte. Dabei erschließen sie Umsteigepunkte des ÖPNV, so auch den überwiegenden Teil der geplanten Stadtbahnhaltestellen. Im

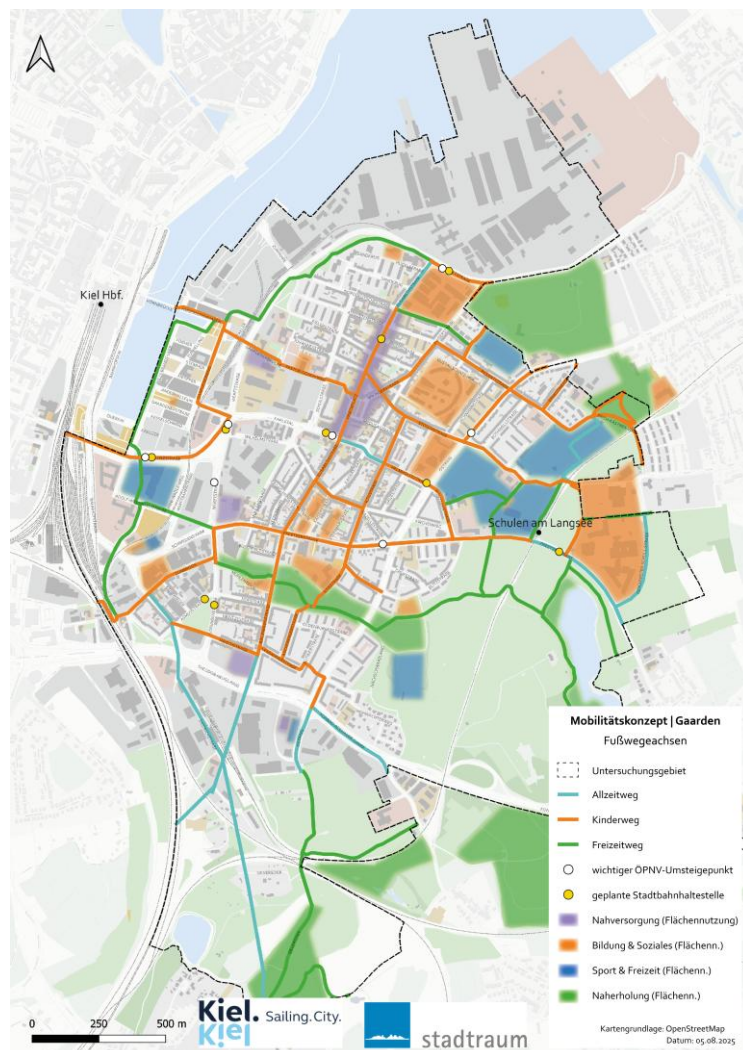


Abbildung 16: Fußwegeachsen

zentralen Siedlungsbereich bilden die Elisabethstraße und Iltisstraße sowie die Preetzer Straße und Pickertstraße wichtige Achsen für den Fußverkehr von Kindern.

Beide Kategorien werden durch grün dargestellte Freizeitwege ergänzt, die alternative Routen durch Naherholungsgebiete ermöglichen. In Gaarden verlaufen diese Wege überwiegend durch Grünanlagen oder entlang von Gewässern und bilden sowohl Parallel- als auch Querverbindungen zu den Allzeitwegen. Sie müssen nicht in allen Situationen barrierefrei ausgebaut sein.

Die Standards für Fußwege umfassen unter anderem eine hohe Aufenthaltsqualität, eine übersichtliche Wegeführung, eine stimmige Gehwegausstattung mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,50 m sowie eine durchgängige Barrierefreiheit. Neben den Gehwegen spielen ebenfalls Anlagen für den Querverkehr eine wichtige Rolle. Da die Querung der Fahrbahn das größte Gefahrenpotenzial für zu Fuß Gehende birgt, sollten nach den Ansprüchen des Fußverkehrs angemessene Querungshilfen vorgesehen werden [5, S. 8].

Zur Erfassung des Bestands an Querungshilfen für den Fußverkehr wurden die bestehenden Querungshilfen im Untersuchungsgebiet identifiziert und in Abbildung 17 verortet. Dabei wurde zwischen folgenden nach Vorrangwirkung für den Fußverkehr absteigend geordneten Arten differenziert: Unterführung, Fußgängerüberweg (FGÜ), Gehwegüberfahrt, signalisierte Furt an Knotenpunkten mit LSA, Mittelinsel und vorgezogener Seitenraum. Den überwiegenden Anteil der Querungshilfen machen vorgezogene Seitenräume aus. Diese schaffen keinen Vorrang für den Fußverkehr, reduzieren jedoch die zu querende Länge und verbessern die Sichtbeziehungen. In der Abbildung ist deutlich zu erkennen, dass diese im westlichen Hörn-Areal sowie im Zentrum, insbesondere nördlich vom Vinetaplatz, in hoher Dichte vorkommen. Signalisierte Furten und Mittelinseln befinden sich überwiegend an hochrangigen Straßen. Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es nur drei FGÜ, die dem Fußverkehr den eindeutigen Vorrang beim Queren der Fahrbahn einräumen. Diese befinden sich in

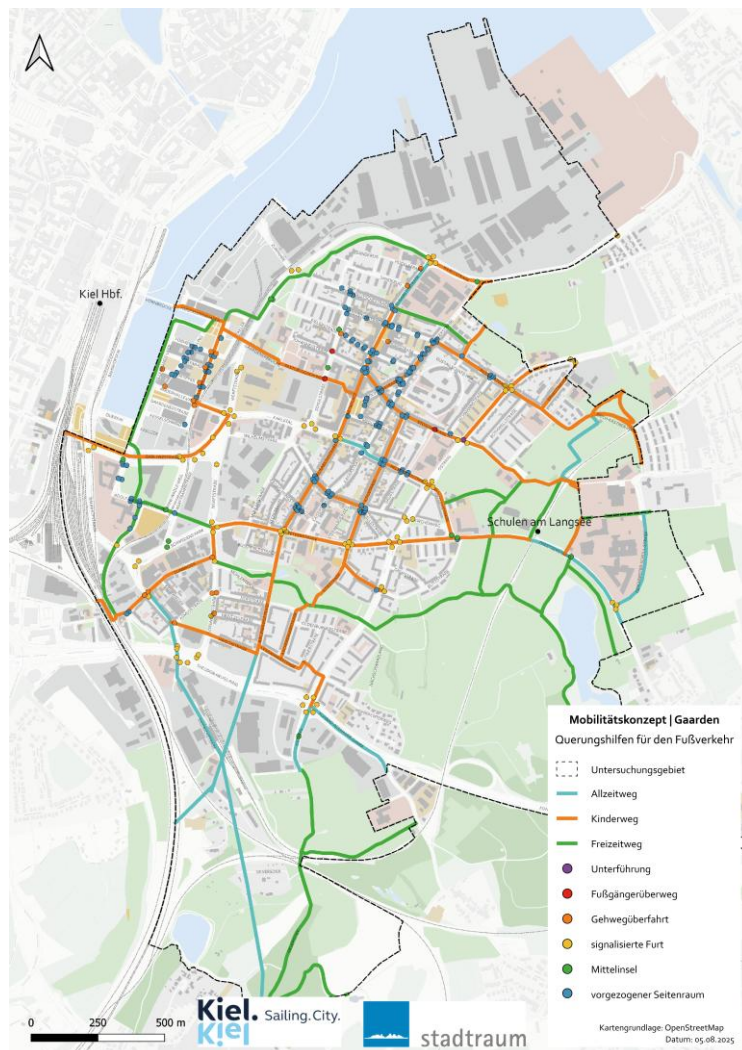


Abbildung 17: Querungshilfen für den Fußverkehr

der Schul- und Stoschstraße. Am KP Ostring/ Stoschstraße gibt es eine Unterführung. Die Querungshilfen befinden sich zum großen Teil an Allzeit- und Kinderwegen, aber auch abseits festgelegter Fußwegachsen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass es im südlichen Zentrum weniger Querungshilfen gibt als im Norden. Ein erheblicher Mangel besteht im Süden des Untersuchungsgebiets, insbesondere im Holsteiner Quartier.

Auf Kinderwegen sollen in einem Abstand von 100 m bis maximal 200 m sichere Querungshilfen vorhanden sein [5, S. 15]. Neben den Kinderwegen sind in Abbildung 18 auch die Querungshilfen sowie deren Radien mit Distanzen von 100 m und 200 m dargestellt. Darüber hinaus sind die Standorte von öffentlichen Spielflächen, Kitas und Schulen sowie die Schulwege abgebildet. Diese werden von den Schulen als Empfehlung für sichere Schulwege aufgestellt und stimmen zu einem großen Teil mit den Kinderwegen überein. Die Analyseergebnisse zeigen, dass die meisten Kinderwege, insbesondere im Norden, Westen und Zentrum des Untersuchungsgebiets, über ausreichend Querungshilfen verfügen und vollständig durch 100 m-Radien abgedeckt sind.

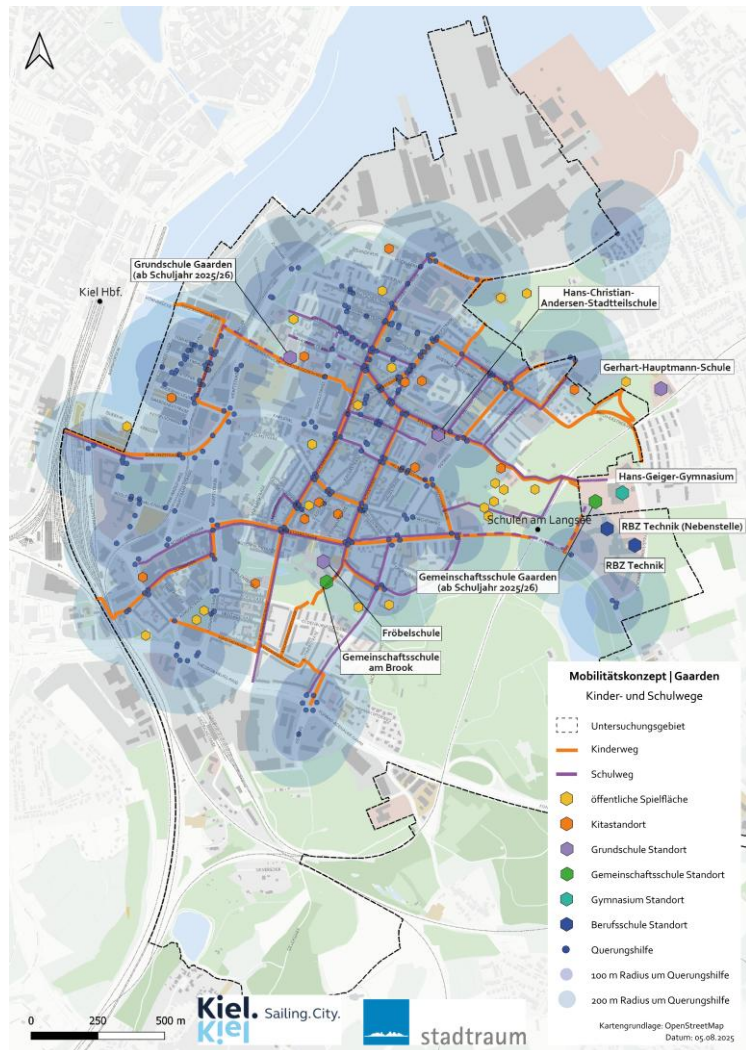


Abbildung 18: Kinder- und Schulwege mit Querungshilfen für den Fußverkehr

3.8.2 Herausforderungen und Defizite

Die im Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept 2012 definierten Allzeitwege haben unter anderem den Zweck, Haltestellen des ÖPNV zu erschließen. Identifizierte wichtige ÖPNV-Umsteigepunkte sowie die geplanten Stadtbahnhaltestellen sind bereits überwiegend im Konzept erschlossen. Der Heischplatz und die Werftstraße Höhe KVG-Verwaltung sind trotz wichtiger Haltestellenstandorte nicht Teil der Allzeitwege. Eine Aufnahme würde eine Basis für die Umsetzung von Standards zur barrierefreien und qualitativ hochwertigen Zugänglichkeit zum ÖPNV schaffen.

Infolge der Bestandserfassung wurde eine große Anzahl an Querungshilfen identifiziert. Je nach Art bieten diese unterschiedliche Qualitäten für den Fußverkehr. Über zwei Drittel der festgestellten Anlagen schaffen keinen Vorrang für den querenden Fußverkehr. Nur rund acht Prozent der bestehen-

den Anlagen räumen dem querenden Fußverkehr gänzlich Vorrang ein. Dazu zählen Gehwegüberfahrten mit 6,83 %, FGÜ mit 1,08 % und eine Unterführung. Bei Furten an lichtsignalisierten Knotenpunkten, die 28,78 % der Querungshilfen ausmachen, hat der Fußverkehr je nach Ampelphase Vorrang. Diese Ergebnisse zeigen einen möglichen Mangel an gesicherten Anlagen zum Queren der Fahrbahn. Dennoch bieten Mittelinseln und vorgezogene Seitenräume aufgrund verkürzter zu querender Länge und durch bessere Sichtbeziehungen Vorteile und mehr Sicherheit für den Fußverkehr, insbesondere für Kinder und Menschen mit Beeinträchtigungen.

Die Ergebnisse der Bestandserfassung zeigen, dass es im westlichen Hörn-Areal sowie in den Straßen im Zentrum nördlich vom Vinetaplatz eine hohe Dichte an Querungshilfen für den Fußverkehr gibt. In den Straßen südlich der Preetzer Straße, insbesondere im Holsteiner Quartier, besteht dagegen ein deutlicher Mangel an entsprechenden Anlagen. Lücken bestehen im Bereich der neuen Grundschule Gaarden sowie an den östlich gelegenen Kinderwegen, die jedoch überwiegend durch Grünflächen führen. Außerdem zeichnet sich der zuvor festgestellte Mangel an Querungshilfen im Süden ab. In der Bielenbergstraße und im Holsteiner Quartier mangelt es entlang der Kinder- und Schulwege an Querungshilfen. Dies ist besonders negativ zu beurteilen, da durch die betroffenen Straßen festgelegte Kinder- und Schulwege führen. Zusätzlich überlagert sich der Mangel an Querungshilfen mit weiteren Defiziten, die in der bisherigen Bestandsanalyse identifiziert wurden. Dazu zählen zugestrandete Knotenpunkte, Gehwegparken, zu schmale Gehwege und schlechte Sichtbeziehungen. Diese Aspekte führen zu großen Risiken beim Queren der Fahrbahn und gefährden die Sicherheit aller, insbesondere die der Kinder.

Ein weiteres Defizit ergibt sich aus der räumlichen Lage der Kinder- und Schulwege. Kinderwege sind Wege, die häufig von Kindern auf dem Schulweg genutzt werden und somit bestimmten Standards bezüglich Aufenthaltsqualität, Gestaltung und Sicherheit unterliegen. Die Abbildung 18 zeigt jedoch, dass einige bestehende Schulwege und zukünftige Schulwege der Grundschule Gaarden nicht entlang von Kinderwegen verlaufen. Hieraus ergibt sich die Problematik, dass Schulwege, die von Kindern tatsächlich genutzt werden, nicht den Standards von Kinderwegen entsprechen.

Im öffentlichen Raum in Kiel sollen Kindern und Jugendlichen mehr Bewegungs-, Spiel- und Aufenthaltsräume zur Verfügung gestellt werden. Um attraktive Spiel- und Aufenthaltsorte in den Straßen zu schaffen, gibt es entsprechende Standards für Kinderwege. Neben ausreichenden Bewegungsräumen für raumübergreifendes Spielen und der Möglichkeit zur Umnutzung von Gegenständen und Räumen ist ein weiterer Standard, dass sie sicher und attraktiv sind und mit anderen Spiel- und Aufenthaltsorten vernetzt sind [5, S. 14]. In Abbildung 18 ist zu erkennen, dass Kinderwege auch zu öffentlichen Spielflächen führen und diese vernetzen. Es ist aber auch zu erkennen, dass in der Umgebung vieler Kinderwege keine öffentlichen Spielflächen vorhanden sind. Dies ist beispielsweise in den Straßen Am Brook, Bielenbergstraße, Iltisstraße, Helmholtzstraße, Stoschstraße und Pickertstraße der Fall. Da es in diesen Gebieten an Spielflächen mangelt und der Straßenraum in seiner Gestaltung oftmals dem Kinderspiel nicht entspricht, besteht die Herausforderung darin, geeignete Flächen im Straßenraum zu identifizieren, die gemäß den Standards für Kinderwege mit Elementen zum Spielen ergänzt werden können.

3.9 Grün und Aufenthalt

3.9.1 Beschreibung

Das Untersuchungsgebiet verfügt über großflächige Grün- und Freiräume. Wie in Abbildung 19 zu erkennen ist, sind diese jedoch räumlich sehr ungleichmäßig verteilt. In den zentralen Wohngebieten gibt es neben urbanen Platzstrukturen wie dem Ernst-Busch-Platz, dem Alfons-Jonas-Platz und dem Vinetaplatz nur kleine Grün- und Parkanlagen. In weiten Teilen des dicht bebauten Stadtgebiets gibt es keine öffentlichen Grünräume. Dennoch bieten großflächige Parkanlage wie der Ida-Hinz-Park, der Brook und der Werftpark Naherholungsgebiete im wohnungsnahen Umfeld. Neben ihrer Erholungsfunktion für die Bevölkerung haben diese eine wichtige Funktion im Sinne des Stadtklimas. Sie knüpfen an großflächige Grünräume im Osten von Gaarden an und bilden gemeinsam mit diesen bedeutsame Grünzüge. Der Osten des

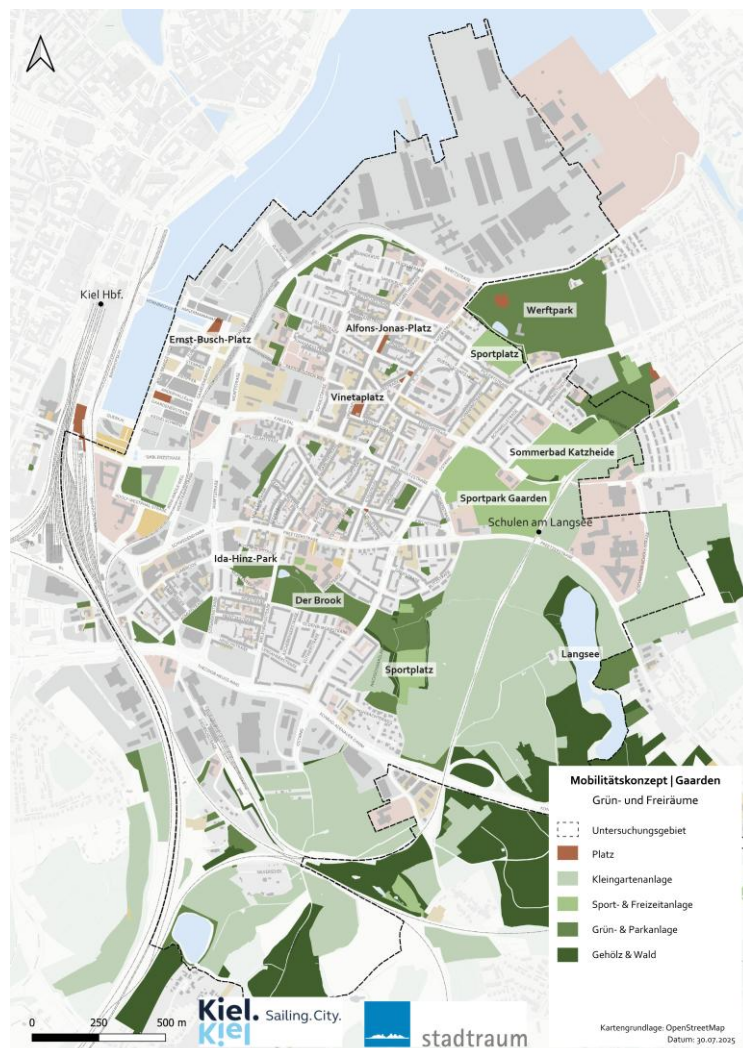


Abbildung 19: Grün- und Freiräume

Untersuchungsgebiets ist reich an Sport- und Freizeitanlagen. Trotz ihres halböffentlichen Charakters spielen diese eine wichtige Rolle für den Aufenthalt und die Erholung der Wohnbevölkerung. Da die Sportanlagen überwiegend aus unversiegelten Flächen bestehen, haben sie einen positiven Einfluss auf das Mikroklima. Ebenso klimatisch von großer Bedeutung sind die weitläufigen Kleingartenanlagen im Süden und Osten von Gaarden. Aufgrund ihrer privaten Besitzverhältnisse können sie von der breiten Bevölkerung nur eingeschränkt als Aufenthalts- und Erholungsraum genutzt werden. An diese grenzen Gehölz- und Waldflächen an, die hinsichtlich des Klimas und der Biodiversität lokal und regional eine wichtige Rolle spielen. Die Wälder sind von großer Bedeutung für den Arten- und Naturschutz sowie für die Naherholung der Bevölkerung.

Neben den betrachteten flächenhaften Grün- und Freiräumen spielen Straßen eine wichtige Rolle als urbane Räume für städtisches Grün und als Orte für den Aufenthalt. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten mit einem geringen Anteil an öffentlichen Grünflächen sind sie meist die einzigen Freiräume im wohnungsnahen Umfeld. Um den Bestand der Straßenbegrünung abzubilden, wurden die Grün- und Freiräume in Abbildung 20 mit den Standorten der Bäume auf öffentlichen Flächen sowie

mit dem bestehenden Straßenbegleitgrün ergänzt. Es ist erkennbar, dass Straßenbegleitgrün (rot dargestellt) sich auf wenige Hauptverkehrsstraßen beschränkt und in den Straßen der Wohngebiete kaum vorkommt. Bäume kommen in hoher Dichte in Sport-, Freizeit- und Parkanlagen vor. In den Straßen von Gaarden sind sie dagegen sehr unterschiedlich verteilt. Das Hörn-Areal im Westen verfügt über einen sehr dichten Bestand an Straßenbäumen. Auch die Straßen im Zentrum von Gaarden rund um den Vinetaplatz weisen eine hohe Anzahl an Bäumen auf. Ebenso sind Hauptverkehrsstraßen wie der Schwedendamm, das Karlstal und der Ostring teilweise reich an Straßenbäumen. In den Straßen der Wohngebiete, insbesondere im Bereich des Kirchenwegs und im südlich gelegenen Holsteiner Quartier, sind hingegen keine bzw. nur vereinzelt Bäume vorhanden. Diese Gebiete weisen zudem einen Mangel an Grünräumen auf.



Abbildung 20: Straßenbegrünung

3.9.2 Herausforderungen und Defizite

In Städten sind öffentliche Grün- und Freiräume oft die einzigen naturnahen Bereiche für Freizeit, Erholung und Naturerlebnisse. Für die Nutzung spielt insbesondere die Entfernung eine entscheidende Rolle. Grünflächen im Wohnumfeld, die innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichbar sind, werden von den Menschen mehrmals pro Woche aufgesucht. Deshalb wurde im Konzept Stadtgrün der LHK festgelegt, dass sich um jede Wohneinheit im Radius von 300 m eine Grünfläche befinden soll [10, S. 52]. Die Analyseergebnisse verdeutlichen jedoch, dass in weiten Teilen der dicht besiedelten Wohngebiete ein Mangel an öffentlichen Grünflächen herrscht. Dadurch stehen vielen Menschen keine Grünflächen im Wohnumfeld zur Verfügung und die vorhandenen Grünflächen sind einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Neben der Erholungsfunktion übernimmt das Stadtgrün weitere wichtige ökologische Funktionen für den Naturschutz und die biologische Vielfalt. Besonders im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels spielt das Stadtgrün durch seine kühlende Wirkung sowie seinen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Wasserhaushalt eine bedeutende Rolle. Hinsicht-

lich des Klimawandels kommt der Begrünung im Straßenraum eine besondere Rolle zu. Straßenbegleitgrün und Bäume im Straßenraum fördern den lokalen Wasserhaushalt und haben eine kühlende Wirkung. Dies hat positive Effekte auf das Stadtklima, die urbane Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung. In diesem Zusammenhang lässt sich für Gaarden als Defizit ermitteln, dass manche Gebiete keine Begrünung im öffentlichen Straßenraum aufweisen. Besonders negativ ist, dass es in diesen Gebieten auch keine öffentlichen Grünflächen gibt. Die Herausforderung besteht darin, dass diese Gebiete besonders stark von den Folgen des Klimawandels betroffen sein werden.

3.10 Zusammenfassung Herausforderungen und Defizite

Die stadträumliche Analyse zeigt eine funktional vielseitige Struktur, jedoch auch monofunktionale Gewerbe- und Industriegebiete sowie Versorgungslücken in Naherholung, sozialen Einrichtungen sowie Sport- und Freizeitangeboten. Räumliche Trennungen, wie zwischen Karlstal und Preetzer Straße, behindern die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr. Bei den großflächigen geplanten Entwicklungen im Wohnungsbau wie am Hörn-Areal und bei den „Werftterrassen“ besteht aufgrund der signifikanten Zunahme der Anwohnenden das Risiko einer Überlastung bestehender Infrastrukturen, sofern diese nicht entsprechend ausgebaut werden. Insbesondere ein Mangel an ÖPNV könnte zu einem Anstieg an privatem MIV samt Defiziten wie Lärm, Abgasen und Flächeninanspruchnahme führen. Beim ÖPNV-System wurde als Defizit festgestellt, dass dieses derzeit an seine Kapazitätsgrenze stößt und nicht weiter adaptiert werden kann. Die geplante Stadtbahn wird als wesentliche Entlastung betrachtet, bringt jedoch auch Herausforderungen mit sich. Zu diesen zählen etwa die Neuaufteilung des Straßenraums und die umfassende Neuorganisation des Liniennetzes.

Hochrangige Straßen trennen weite Teile der Wohngebiete von Naherholungsgebieten und bergen die Gefahr von Durchgangsverkehren in den Straßen der Wohngebiete. Beim ruhenden Pkw-Verkehr herrscht trotz niedrigerer Pkw-Besitzquote hoher Parkdruck. Auch die Möglichkeit des Parkens in den meisten Straßen des Untersuchungsgebiets nimmt der ruhende Kfz-Verkehr einen erheblichen Anteil des ohnehin begrenzten öffentlichen Straßenraums ein. Eine Herausforderung ist die notwendige Reduzierung von Straßenparkplätzen durch eine Verlagerung dieser auf private Flächen oder in Parkhäuser. Gehwegparken schränkt die Nutzbarkeit für Personen zu Fuß, insbesondere mit Mobilitätseinschränkung, Kinderwagen oder Rollstuhl, erheblich ein. Beim Radverkehr wurden Fahrbahnoberflächen aus Großpflaster als Defizit festgestellt. Es kommt in den meisten Straßen im Zentrum von Gaarden vor und stellt insbesondere bei den geplanten Hauptrouten des Veloroutennetzes ein Problem dar. Es fehlen zudem öffentliche Radabstellanlagen an geplanten Stadtbahnhaltestellen und an manchen alltäglichen Zielen. Im Sharing-Bereich bestehen Versorgungslücken beim Bike- und Car-sharing, besonders im zentralen und südöstlichen Untersuchungsgebiet. Eine dichtere Netzstruktur, vor allem in Verbindung mit ÖPNV-Haltestellen, ist erforderlich. Beim Fußverkehr fehlen teilweise wichtige Querungshilfen, vor allem im Holsteiner Quartier. Hier überlagert sich der Mangel an Querungshilfen mit weiteren Defiziten wie zugeparkte Knotenpunkte, Gehwegparken und zu schmale Gehwege. Bei Kinderwegen mangelt es hinsichtlich deren Standards entlang dieser Routen an öffentlichen Spielflächen. Außerdem mangelt es in weiten Teilen der dicht besiedelten Wohngebiete an öffentlichen Grünflächen. Besonders problematisch ist, dass diese Gebiete zu einem großen Teil ebenfalls über keine Bäume und Grünflächen im Straßenraum verfügen. Dies schafft besonders im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels Handlungsbedarfe für mehr Begrünung.

4 Beteiligungsprozess zum Mobilitätskonzept

Zur Entwicklung des Mobilitätskonzepts | Gaarden erfolgte im Projektverlauf ein Beteiligungsprozess bestehend aus unterschiedlichen Formaten (vgl. Abbildung 2). Um die Belange aus der Anwohnenden kennenzulernen, wurden diese vorrangig während der Grundlagenermittlung sowie zur Erhebung und Analyse in Form einer Quartierswerkstatt und einer umfangreichen Online-Beteiligung miteinbezogen. Um gezielt die Belange der Gewerbetreibenden im Gebiet kennenzulernen, wurden diese in Form einer separaten Online-Beteiligung miteinbezogen. Zur Abstimmung des Konzepts und der ausgearbeiteten Maßnahmen fand ebenfalls ein Workshop mit Mitgliedern der Gaardener Runde statt. Der Austausch mit der LHK erfolgte über den gesamten Projektverlauf.

4.1 Quartierswerkstatt

Das erste Beteiligungsformat zur Entwicklung des Mobilitätskonzepts | Gaarden fand am 4. Juli 2024 im Rahmen einer Quartierswerkstatt im Vinetazentrum statt. Die Veranstaltung diente dazu, Einblicke in das Mobilitätsverhalten der Bewohnerschaft zu gewinnen, sie über bestehende Angebote zu informieren und gemeinsam Ideen für eine nachhaltige Mobilität zu sammeln. Dabei wurden insbesondere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Flächennutzung sowie Verbesserungen der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität diskutiert. Rund 60 Teilnehmende konnten an sieben thematischen Marktständen ihre Erfahrungen teilen und Vorschläge einbringen. Die Themen umfassten lebenswerte Straßen und Plätze, Radverkehr, Fußverkehr und Schulwege, nachhaltige Mobilitätsangebote, Parkraummanagement sowie die Verkehrssteuerung. Ein digitaler Partizipationsstand ermöglichte zusätzliche Beteiligung.

Wichtige Ergebnisse der Werkstatt waren unter anderem der Wunsch nach mehr Begrünung, Sitzgelegenheiten, weniger Autoverkehr und einer höheren Sauberkeit im öffentlichen Raum sowie Vorschläge zur Umgestaltung des Alfons-Jonas-Platzes und zur Verkehrsberuhigung. Im Bereich des Radverkehrs wurden Defizite bei der vorhandenen Infrastruktur festgestellt, insbesondere das Fehlen von Fahrradstreifen und Abstellanlagen. Auch für den Fußverkehr und Schulwege wurden Verbesserungsvorschläge zur Sauberkeit, Barrierefreiheit, Beleuchtung und sicheren Schulwegen gemacht, sowie Maßnahmen gegen Elterntaxis gefordert. Im Bereich der nachhaltigen Mobilität wurde ein Bedarf an besseren Querungsmöglichkeiten über die Hörn, mehr Carsharing-Angeboten sowie ganzjährigen Fährverbindungen geäußert. Beim Parkraummanagement wurden durch parkende Autos blockierte Gehwege als Problem identifiziert und Vorschläge für Quartiersparkhäuser und Anwohnerparkplätze eingebracht. In Bezug auf die Verkehrsführung wurde eine bessere Organisation des Parkens, eine Verkehrsberuhigung sowie eine bessere Anbindung an die Innenstadt gefordert. Zudem wurde der Wunsch nach einer weiteren Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Hörn geäußert.

4.2 Online-Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Anschluss an die Quartierswerkstatt hatte die Bevölkerung bis zum 27. Juli 2024 die Möglichkeit im Rahmen einer Online-Beteiligung auf dem digitalen Partizipationssystem DIPAS ihre Meinungen und Beiträge für die weiteren Planungen einzubringen. Dazu konnten Ideen und Hinweise zu acht thematischen Kategorien auf einer interaktiven Karte verortet und textlich erläutert werden.

Insgesamt wurden 314 Beiträge eingebracht, die vielfältige Anliegen und Verbesserungsvorschläge zu verschiedenen Aspekten der Stadtgestaltung und Mobilität in Gaarden zeigen.

Die meisten Beiträge (111) wurden zur Kategorie Radverkehr abgegeben, davon der überwiegende Teil zur mangelhaften Qualität von Radwegen infolge schadhafter Beläge, gefährlicher Übergänge und unzureichender Beschilderung. Auch das weit verbreitete Großpflaster, unübersichtliche Verkehrsführung und ungünstige Ampelschaltungen wurden als Barrierewirkungen genannt. Zudem komme es zu sicherheitskritischen Konflikten mit anderen Verkehrsträgern, vor allem mit dem Kfz-Verkehr, der oftmals Radverkehrsinfrastrukturen blockiere. Außerdem wurde der Wunsch nach mehr Radabstellanlage und Bike-Sharing-Stationen geäußert.

Die zweitmeisten Beiträge (81) wurden zum Fußverkehr formuliert. Am häufigsten wurden fehlende bzw. mangelhafte Querungen für den Fußverkehr genannt. Dabei wurde mehrfach bemängelt, dass Kreuzungen teilweise nur einseitig und stark befahrene Straßen oft nur ungesichert gequert werden können. Zudem seien Ampelschaltungen stark zugunsten des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Ein großer Teil der Beiträge widmet sich der Qualität der Gehwege, welche aufgrund unbefestigter Flächen oder Großpflaster bemängelt wird. Außerdem seien die Gehwege zu schmal, da sie häufig von Kfz zugeparkt werden. Die Gaardener Brücke wird aufgrund mangelnder Barrierefreiheit und des häufig defekten Aufzugs kritisiert. Unterführungen an Hauptverkehrsstraßen werden als Angsträume genannt.

In der Kategorie Aufenthalt wurden 38 Beiträge verfasst, wovon sich die meisten auf die Aufenthaltsqualität und die Begrünung des Straßenraums beziehen. So wurde in den Beiträgen häufig angemerkt, dass in den Straßen parkende Autos dominieren und es an Grünflächen sowie Bäumen fehle. Es gibt den Wunsch, mehr Bäume zu pflanzen und bestehende Grünflächen besser zu pflegen, aber auch Flächen umzunutzen und Gehwege zu verbreitern. Außerdem wurde in zahlreichen Beiträgen eine Verkehrsberuhigung bestimmter Straßenabschnitte nach dem Kiezblock-Gedanken gefordert. Kritisiert wurden außerdem ein Mangel an Infrastruktur, wie Toiletten, Trinkwasserbrunnen und Sitzbänken, sowie Probleme mit Müll und Sperrmüll.

Zum Autofahren wurden insgesamt 33 Beiträge verfasst, die meisten davon zur Fahrgeschwindigkeit des Autoverkehrs. Es wurde vor allem die Nichteinhaltung der Höchstgeschwindigkeit in den Tempo-30-Zonen kritisiert, was zu gefährlichen Situationen für zu Fuß Gehende und Anwohnende sowie zu einer Lärmbelastung führt. Hinsichtlich der Verkehrsführung wurde angemerkt, dass der Vorrang des Fuß- und Radverkehrs oft missachtet werde, was ebenfalls zu sicherheitskritischen Situationen führe. Zudem wurden Probleme mit Schleich- und Durchgangsverkehr im Wohngebiet genannt.

Zum Parken wurden insgesamt 17 Beiträge verfasst. Eine Reduktion der Parkplätze wurde als notwendig erachtet, um Verkehrsprobleme zu vermeiden, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die wirtschaftliche Entwicklung von Gaarden zu fördern. Es wurde auch vorgeschlagen, das Parkhaus in der Schulstraße sowie gewerbliche Flachbauten in der Nähe des Alfons-Jonas-Platzes durch Quartiersparkhäuser zu ersetzen. Für das Holsteiner Quartier wurde die Einführung von Bewohnerparkvorrechten vorgeschlagen. Zum Thema Elternparken wurde genannt, dass es Maßnahmen brauche, die über reine Parkverbote hinausgehen. Außerdem würden parkende Autos in den Straßen übermäßig Platz einnehmen und Gehwege blockieren.

Zu den Kategorien Bus und Bahn fahren sowie zum Liefern wurden fünf bzw. vier Beiträge formuliert. An den Bushaltestellen wurde bemängelt, dass viele über keinen Fahrgastunterstand verfügen und

die Zugänglichkeit aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten und direkter Zuwegungen unzufriedenstellend sei. Zum Liefern wurden Vorschläge zur Einrichtung von Lieferzonen und zur Verbesserung der Anlieferbedingungen formuliert. Abschließend wurden 25 weitere Beiträge zu sonstigen Themen zusammengetragen, die sich im Wesentlichen mit der Verkehrssicherheit, der Luftqualität und städtischen Grünflächen befassten.

4.3 Online-Beteiligung Gewerbetreibender

Im Rahmen der Online-Beteiligung für Gewerbetreibende vom 13. September bis 6. Oktober 2024 wurden elf abgeschlossene Fragebögen eingereicht. Sechs der teilnehmenden Betriebe gehören dem Einzelhandel an, drei dem Dienstleistungssektor und zwei weitere der Gastronomie. Der Fragebogen enthielt 23 Fragen, welche sowohl offene also auch Fragen mit Auswahlmöglichkeiten enthielten.

Ein zentrales Anliegen der Teilnehmenden ist die unzureichende Verfügbarkeit von Lieferzonen, die von sieben Betrieben als problematisch eingestuft wurde. Die Mehrheit der Gewerbetreibenden ist auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen: Acht der befragten Betriebe verfügen über ein bis zwei Dienstfahrzeuge. Dennoch zeigen sich einige offen für alternative Mobilitätskonzepte – vier Betriebe können sich eine Umstellung auf Lastenräder vorstellen. Der Kundenverkehr in den Geschäften erfolgt hauptsächlich zu Fuß, während die Kundschaft, die mit dem Auto anreist, in der Regel auf Parkplätze im öffentlichen Straßenraum angewiesen ist. Vier der befragten Betriebe haben zudem ihr Interesse an der Nutzung von Außenflächen bekundet.

Hinsichtlich städtebaulicher Maßnahmen wird ein insgesamt positiver Einfluss verkehrsberuhigender Konzepte auf den Umsatz erwartet. Gleichzeitig sehen alle Befragten Verbesserungsbedarf beim Erscheinungsbild der Straßen und Plätze in ihrer Umgebung, was auf einen Wunsch nach einer ansprechenden Gestaltung des öffentlichen Raums schließen lässt.

4.4 Workshop Gaardener Runde

Am 25. Februar 2025 fand in der Hans-Christian-Andersen-Schule ein Workshop mit Mitgliedern der Gaardener Runde statt. Ziel der Veranstaltung war es, den derzeitigen Arbeitsstand zu präsentieren und Ideen sowie Hinweise zu den verschiedenen Aspekten des Mobilitätskonzepts einzuholen. Während des Workshops hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, betreute Tische zu den Themen Parkraummanagement, Verkehrsführung, Straßen- und Platzgestaltung sowie zum Thema Mobilitätsangebote zu besuchen, um aktiv an der Ideenfindung mitzuarbeiten und über Maßnahmenvorschläge zu diskutieren.

Hinsichtlich des Themas Parkraummanagement wurde intensiv über das Konzept zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Gaarden (Bewohnerparkausweis oder Parkscheibe) diskutiert. Zudem brachten die Teilnehmenden weitere eigene Ideen zum Thema Parken ein, so wie eine mögliche Unterkellerung des Alfons-Jonas-Platzes oder die Errichtung einer Quartiersgarage in dessen Nähe zur Schaffung zusätzlicher Parkplätze. Darüber hinaus wurde die Anpassung der Stellplatzsatzung gefordert, damit auch kleinere Bauprojekte Stellplätze nachweisen müssen. Außerdem wurden für bestimmte Straßen die Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn sowie die Einrichtung von Einbahnstraßen zur Regelung problematischer Parksituationen vorgeschlagen.

Zur Verkehrsführung im „Elki-Kiez“ wurde der Kirchenweg als wichtige Autoverbindung genannt, während der geplante Modalfilter an der Kreuzung Kirchenweg/Elisabethstraße als problematisch

eingeschätzt wurde. Für den Superblock Gaardener Zentrum wurde ein Modalfilter im Bereich Medusastraße/Kaiserstraße vorgeschlagen und es gab Überlegungen, die Medusastraße zwischen Kaiserstraße und Elisabethstraße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Westen auszuweisen. Für die Schulstraße wurde auf die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und des geplanten Modalfilters hingewiesen. Zudem wurden die schlechte Sicht am FGÜ an der Johannesstraße, das Fehlen einer Elternhaltestelle und die niedrige Anzahl an Parkplätzen bemängelt. Hinsichtlich der Verkehrsführung wurde eine Linksabbiegemöglichkeit von der Werftstraße in das Karlstal angefragt. Zudem wurden die schwierige Verbindung zwischen dem Kieler Zentrum und dem Superblock sowie die mangelnde frühzeitige Information über die Benutzbarkeit des Lifts an der Gaardener Brücke genannt.

In Bezug auf die Verkehrsführung im Holsteiner Quartier wurde die Ausweisung der Lensahner Straße zwischen Bielenbergstraße und Ascheberger Straße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Osten als Möglichkeit zur Lenkung möglicher Schleichverkehre vom Ostring kommend diskutiert. Darüber hinaus wurde eine Quartiersgarage im Bereich Ostring/Oldenburger Straße als potenzielle Lösung für die Parksituation genannt. Zum Radverkehr wurde die notwendige Anpassung wichtiger Routen genannt, wie Erich-Kästner-Weg, Helmholtzstraße und Kirchenweg.

In der Diskussion zur Straßen- und Platzgestaltung wurde der Wunsch nach mehr Begrünung im Stadtbild sowie die Sanierung und der Austausch von Großpflaster zugunsten der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität besonders häufig genannt. Einbahnstraßen wurden als Gelegenheit eingebracht, um anstelle eines zweiten Fahrstreifens temporäre Umnutzungen zur Belebung des öffentlichen Raums zu realisieren. Für den Bahide-Arslan-Platz wurde eine zügige Umsetzung des geplanten Umbaus gefordert, einschließlich einer ganzheitlichen Betrachtung des angrenzenden Raums. Als Problem wurde eine fehlende direkte Wegeverbindung von der Kaiserstraße über den Platz benannt. Eine solche Durchwegung würde nicht nur die Platznutzung erleichtern, sondern auch die Wahrnehmung der dortigen Kunstwerke verbessern.

Für den Henry-Vahl-Platz wurde eine Begrünung im Kirchenweg vorgeschlagen. Zudem wurde auf den erhöhten Parkraumbedarf durch neue Wohnprojekte hingewiesen. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wurden Sitzmöbel und Außensitzbereiche vor Gastronomiebetrieben diskutiert. Gleichzeitig wurden möglicherweise auftretende Probleme wie wilder Müll sowie Nutzungskonflikte durch die Nähe zum Suchthilfezentrum thematisiert.

Zum Vinetaplatz wurde die vielseitige Nutzung, insbesondere durch Kinder, als wichtiger Faktor hervorgehoben. Kulturelle Infrastruktur, wie eine Bühne, könnten das Angebot weiter ergänzen. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurden die Pflanzung von Bäumen sowie die Sperrung der rechten Fahrbahn (Wikingerstraße) für den Kfz-Verkehr angeregt. Zudem sollte auch der Bereich vom Karlstal bis zum Vinetaplatz in die Platzgestaltung einbezogen werden.

Beim Thema Mobilitätsangebote war die Schulwegsicherung ein zentrales Anliegen. Es wurde über eine notwendige Geschwindigkeitsbegrenzung in Schulweg-Bereichen sowie über den unsicheren FGÜ an der Schulstraße/Johannesstraße diskutiert. Ein weiteres Thema war die Gaardener Brücke, bei der darauf hingewiesen wurde, dass es bei einem Lift-Ausfall an ausreichenden Informationen fehle. Um die Mobilitätsmöglichkeiten im Holsteiner Quartier zu verbessern, bestehe die Notwendigkeit, Stationen des Car- und Bike-Sharing zu ergänzen. Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, aufgrund falsch abgestellter E-Tretroller, wie Am Brook/Iltisstraße, dafür vorgesehene Abstellzonen einzurichten.

5 Konzept

Auf Grundlage der umfangreichen Bestands- und Bedarfsanalyse sowie aus den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate wurde in enger Abstimmung mit Vertreter*innen der LHK das Mobilitätskonzept | Gaarden entwickelt. Das Konzept umfasst neben dem Ergebnisbericht ca. 200 Einzelmaßnahmen, die in einem Maßnahmenkatalog tabellarisch aufgelistet sind. Die Angaben im Maßnahmenkatalog umfassen den Zweck und die wesentlichsten Auswirkungen jeder Maßnahme sowie deren Abwägung, Kurzbeschreibung und Verortung sowie einen voraussichtlichen Umsetzungshorizont (vgl. Kapitel 5.7 Stufenkonzept). Die Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs wurden zudem auf Karten räumlich verortet. Maßnahmenkatalog und Maßnahmenkarten sind den Anlagen 2 und 3 zu entnehmen.

Die Maßnahmen sind in verschiedene Handlungsfelder unterteilt. Maßnahmen, die mehreren Handlungsfeldern zuordbar sind, wurden jeweils dem Handlungsfeld zugeteilt, dass durch die Maßnahme am meisten beeinflusst wird.

Die Handlungsfelder sind:

- Handlungsfeld I: MIV
- Handlungsfeld II: Radverkehr
- Handlungsfeld III: Fußverkehr
- Handlungsfeld IV: Freiräume, Aufenthalt und Grün
- Handlungsfeld V: ÖPNV, Sharing
- Handlungsfeld VI: Parken
- Handlungsfeld VII: Allgemein, nicht ortspezifisch

In den folgenden Kapiteln werden zu jedem Handlungsfeld beispielhafte Maßnahmen erläutert.

5.1 Handlungsfeld I: MIV

Ein wesentlicher Bestandteil der den MIV betreffenden Maßnahmen besteht in der Bildung sogenannter Kiezblocks. Die Idee der Kiezblocks ist abgeleitet vom Superblockkonzept, das in Barcelona entwickelt wurde. Dort fasst die Stadtverwaltung von Barcelona mehrere Straßenblöcke (Netzmaschen) zu einem sogenannten Superblock zusammen und sperrt die innenliegenden Straßen für den Kfz-Durchgangsverkehr (z. B. mittels Modalfiltern in Form von Diagonalsperren). Zudem wird dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h herabgesetzt. Fahrbahnflächen werden umgestaltet, mit Spiel- und Sitzelementen versehen und begrünt bzw. mit farbigen Akzenten markiert. [2]

- Zentrum: Umfasst den Vinetaplatz und das umliegende Straßennetz, begrenzt durch die Werftstraße, Karlstal – Helmholtzstraße und Ostring.
- Elki-Kiez: Umfasst das Netz zwischen Werftstraße, Karlstal – Helmholtzstraße, Ostring und Preetzer Straße.
- Holsteiner Viertel: Umfasst neben dem eigentlichen „Holsteiner Quartier“ das gesamte Straßennetz zwischen Preetzer Straße, Sörensenstraße, Theodor-Heuss-Ring und Ostring.

Im Planungsgebiet Kiel-Gaarden sollte der Kfz-Durchgangsverkehr durch bauliche bzw. beschränkende und verkehrslenkende Maßnahmen auf die Hauptverkehrsstraßen geführt und das Kfz-Ver-

kehrsaufkommen in Wohnvierteln reduziert werden. Die Kiezblöcke sollten als Tempo-30-Zonen ausgewiesen sein, sodass die Verkehrssicherheit insbesondere vor sensiblen Zielen (z. B. Bildungseinrichtungen, Spielplätzen, Senior*innen-Treffpunkten) gesteigert und die Lebensqualität für die Bewohnerschaft möglichst wenig beeinträchtigt wird. Darüber hinaus sollten Anreize zur Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes geschaffen werden. Eine Ausnahme kann aus verkehrsrechtlichen Gründen die Schulstraße darstellen, solange hier kein Modalfilter eingerichtet werden kann. In diesem Fall sollte eine streckenhafte Tempo-30-Regelung getroffen werden, insbesondere wegen der betroffenen Schulwege. Weitere, in die gleiche Richtung wirkende Maßnahmen sind Einbahnstraßenregelungen (siehe Abbildung 21).

Die Bildung von Superblock-Strukturen erforderte die Anordnung von Modalen Filtern (Sperrern in Form von Poller-Reihen, die für Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, jedoch nicht für den Kfz-Verkehr mit Ausnahme von besonders Berechtigten (Polizei, Feuerwehr, ggf. Müllentsorgung). Diese Modalfilter werden so gesetzt, dass in jedem der sich damit für den MIV bildenden Teilnetze zwei Zufahrten aus dem übergeordneten Straßennetz verbleiben, sodass das Netz z. B. im Fall einer Havarie zugänglich bleibt. Zugangswege, die eine Umfahrung über mehr als das den Block umschließende Hauptstraßennetz führen, wurden vermieden. Obwohl innerhalb der Kieze für Kfz längere Wege zu den Anschluss-Knotenpunkten des übergeordneten Straßennetzes auftreten können, ist durch die Vermeidung von Durchgangsverkehr und die Förderung der nicht motorisierten Verkehre mit einer sowohl verkehrstechnisch verträglichen als auch städtebaulich zielkonformen Verkehrsabwicklung auszugehen.

Im Planungsgebiet sind drei potenzielle Kiezblöcke vorgeschlagen (Zentrum, Elki-Kiez, Holsteinisches Viertel), die im Folgenden kurz erläutert werden.

5.1.1 Superblock Gaarden-Zentrum

Er umfasst den Vinetaplatz und das umliegende Straßennetz, begrenzt durch die Werftstraße, Karlstal – Helmholtzstraße und Ostring (vgl. Abbildung 21: Konzeptskizze Superblock Zentrum (nach Umsetzung der Stufe 1)). Als Zu- bzw. Ausfahrten dienen die Schulstraße im Süden sowie die Elisabethstraße und Kaiserstraße im Norden. Kieler Straße und Augustenstraße bilden gegenläufige Einbahnstraßen zur Verbindung der südlichen mit den nördlichen Zu-/Ausfahrten. Im Südosten bildet sich ein Teilnetz, das über die Stoschstraße, aber auch Ittisstraße oder Kaiserstraße erreicht wird.

Die Einbahnstraßen (mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, soweit nicht anders angemerkt) unterstützen die Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr und ermöglichen, insbesondere bei schmalen Straßenraumbreiten, ein größeres Stellplatzangebot.

Zur Prüfung im Rahmen der weiteren Planung der Stadtbahn wird empfohlen, am Knotenpunkt Werftstraße / Gaardener Ring – Karlstal dem auf der Werftstraße aus Norden kommenden MIV das Linksabbiegen in die Straße Karlstal zu ermöglichen. Hierfür wäre voraussichtlich Grunderwerb erforderlich. Dies wäre die Voraussetzung dafür, die Schulstraße zu entlasten und dort zu prüfen, ob ein Modalfilter nördlich der Johannesstraße errichtet werden könnte. Ziel wäre neben der Verkehrsberuhigung im Block „Zentrum“ die weitere Sicherung der querenden Wegebeziehung zwischen Schule / Jugendherberge und Gaardener Zentrum.

Ein Modalfilter in der Schulstraße wird jedoch so lange ausgeschlossen, wie aus der Werftstraße nicht nach links in die Straße Karlstal abgelenkt werden kann, weil sonst die Umfahrungswege als zu lang

eingeschätzt werden. Außerdem spricht der Linienbusverkehr (bis zur Realisierung der Stadtbahn) gegen einen Modalfilter. Dennoch entstehen für den verbleibenden Quell-/Zielverkehr des MIV und Wirtschaftsverkehr Umwegfahrten, denen gegenüber den erzielbaren Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in der Abwägung ein geringeres Gewicht beigemessen wird.

Darüber hinaus wird an der Kreuzung Schulstraße / Johannesstraße ein Mini-Kreisverkehr vorgeschlagen, der voraussichtlich einen Durchmesser von 16 m aufweisen wird. Der Minikreisverkehr erlaubt das geordnete und konfliktfreie Wenden von Pkw, insbesondere soweit der Bring-/ Holverkehr mit „Elterntaxi“ in der Schulstraße abgewickelt wird. Kurzfristig könnte dieser mit Markierungen umgesetzt werden, mittelfristig sollte geprüft werden, ob baulich unterstützende Maßnahmen, insbesondere eine Aufpflasterung der überfahrbaren Kreisinsel als Kalotte, realisierbar sind. Aufgrund der auch bei Mini-Kreisverkehren geltenden Vorfahrt des Verkehrs im Kreis besteht für alle Zufahrten Wartepflicht, wodurch eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit an dieser insbesondere für den Schulweg wichtigen Kreuzung erzielt und die Aufmerksamkeit am FGÜ erhöht würde. Der Radverkehr wäre im Kreis zu führen, der vorhandene Radweg entsprechend anzupassen.

Der Mikrostandort für Elterntaxi-Halteplätze ist noch abzustimmen, eine Verteilung im Bereich Johannesstraße und Pastor-Gosch-Weg erscheint sinnvoll, da es vom Pastor-Gosch-Weg auch einen Schulzugang geben wird. Auch eine Mitnutzung des Kirchen-Parkplatzes abzustimmen, könnte ins Auge gefasst werden.

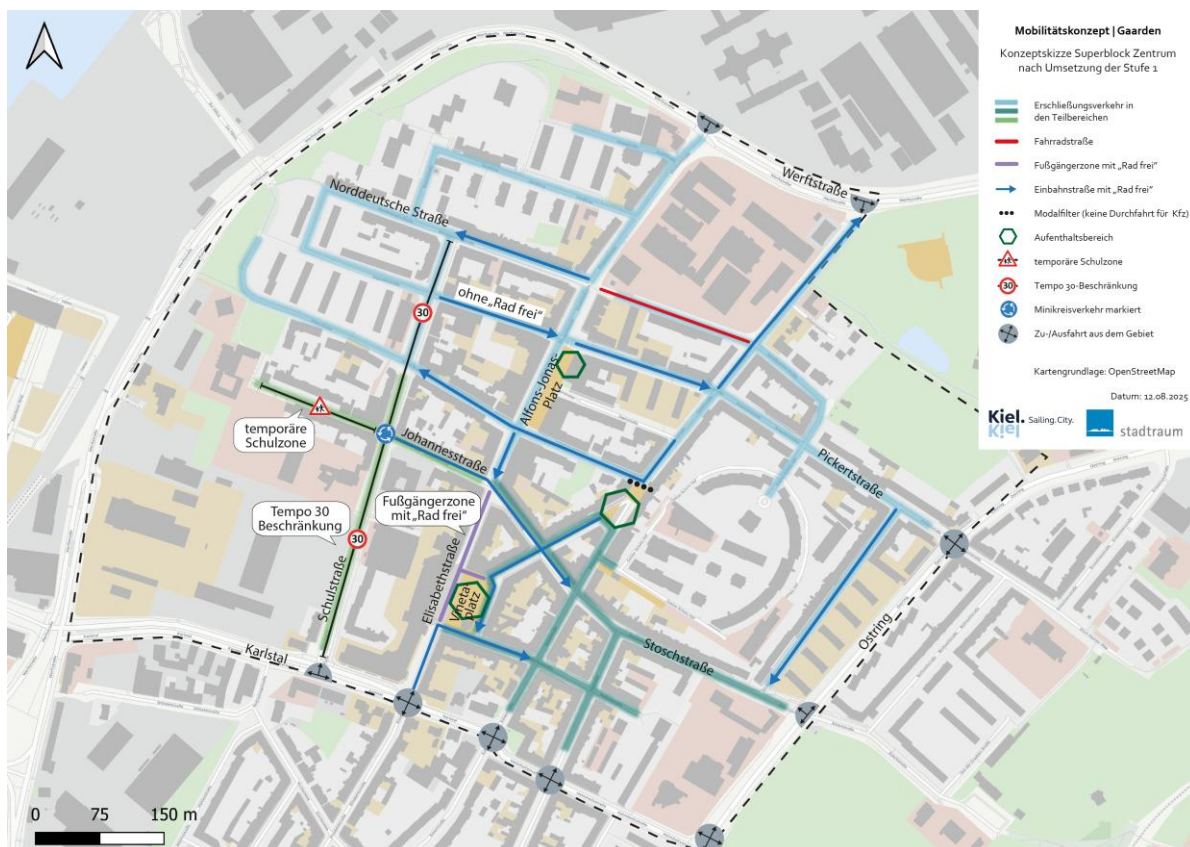


Abbildung 21: Konzeptskizze Superblock Zentrum (nach Umsetzung der Stufe 1)

5.1.2 Superblock Elki-Kiez

Er umfasst das Netz zwischen Werftstraße, Karlstal – Helmholtzstraße, Ostring und Preetzer Straße. (vgl. Abbildung 22: Konzeptskizze Superblock Elki-Kiez). Hier werden drei Teilnetze gebildet:

- Das westliche Teilnetz umfasst die südliche Elisabethstraße, den westlichen Kirchenweg und alle Straßen westlich davon. Die Zufahrten sind über die Elisabethstraße und Reeperbahn im Süden sowie die Verbindungsstraße im Norden möglich. Dabei soll an der LSA Preetzer Straße / Elisabethstraße das Linksabbiegen von der Preetzer Straße zugelassen werden. Die LSA kann so ausgerüstet werden, dass wartende Linksabbieger detektiert werden und im Phasenwechsel abfließen können. Um ein Vorbeifahren an wartenden Linksabbiegern über den Radfahrstreifen zu vermeiden, ist im Stauraum das Aufbringen von Protektionselementen auf der abgrenzenden Markierung des Radfahrstreifens erforderlich („Protected Bike Lane“, PBL).
- Das mittlere Teilnetz umfasst die nördliche Elisabethstraße, die nördliche Ittisstraße und das dazwischen befindliche Netz. Es wird von der Helmholtzstraße aus über die Elisabethstraße und die Ittisstraße erreicht. Außerdem besteht die Möglichkeit, in die Kaiserstraße einzufahren, die als Bestandteil einer Radroute als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. Um hier Konflikte mit dem Kfz-Verkehr gering zu halten, ist eine Einbahnstraße vorgesehen (Rtg. Süden, da das Einbiegen in die Helmholtzstraße mit Sichtbehinderungen verbunden wäre).
- Das östliche Teilnetz umfasst die südliche Ittisstraße und alle Straßen östlich davon. Es ist über die Preetzer Straße erreichbar (LSA-Situation analog Preetzer Straße / Elisabethstraße) sowie über den Kirchenweg und die Gaußstraße.

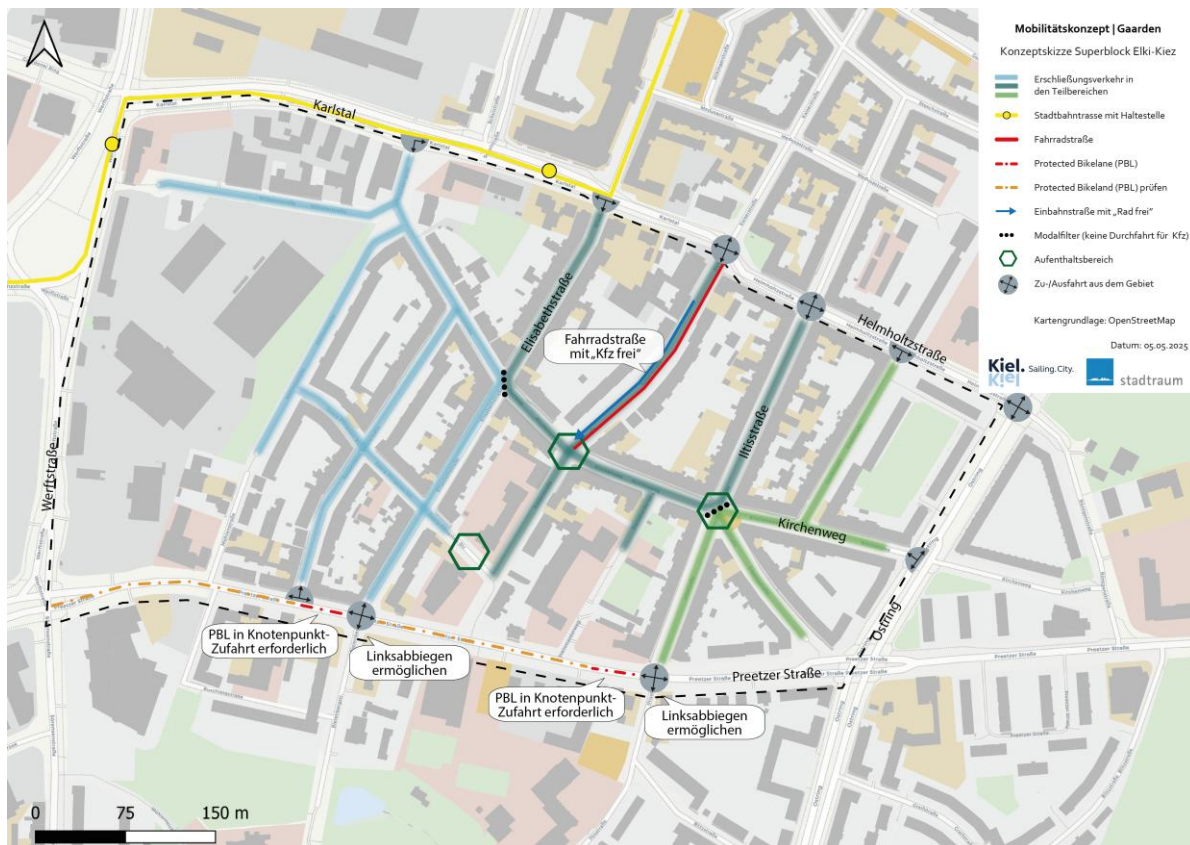


Abbildung 22: Konzeptskizze Superblock Elki-Kiez

5.1.3 Superblock Holsteiner Viertel

Er umfasst neben dem eigentlichen „Holsteiner Quartier“ das gesamte Straßennetz zwischen Preetzer Straße, Sörensenstraße, Theodor-Heuss-Ring und Ostring. Durch ein Einbahnstraßensystem im Holsteiner Quartier (rechtsläufig Eutiner Straße > Lensahner Straße > Ascheberger Straße > Oldenburger Straße, Anbindung dieses Rings an das umgebende Straßennetz im Zweirichtungsverkehr) sollen einerseits möglichst viele Stellplätze erhalten bleiben und andererseits Durchgangsverkehr vom Ostring möglichst unterbunden werden.

Nach Abschluss der Konzeptbearbeitung wurde mitgeteilt, dass das Einbiegen aus der Bielenbergstraße nach rechts auf die rechte Richtungsfahrbahn des Theodor-Heuss-Rings aus Gründen der Verkehrssicherheit für Kfz unterbunden werden soll. Hierfür wird ein Modalfilter errichtet und nördlich davon durch ein Halteverbot das Wenden für Pkw ermöglicht. Ersatzweise soll eine Durchfahrung des Parkplatzes des Coop-Geländes von der Heischstraße aus möglich sein, von dem aus dann mit Kfz nach rechts auf den Theodor-Heuss-Ring eingebogen werden kann.

5.1.4 Ostring

Verschiedene Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs, aber auch des ÖPNV, betreffen Querungen des Ostrings und beeinflussen damit auch den MIV einschließlich des Wirtschaftsverkehrs, für den der Ostring eine besondere Bedeutung als Verbindung zum Ostuferhafen aufweist. Dieses Konzept

sieht vor, dass die Zahl der durchgehenden Fahrstreifen erhalten bleibt und somit keine grundsätzlichen Verschlechterungen für den MIV zu verzeichnen sind (hinreichende Berücksichtigung in der Abwägung).

Die vorgeschlagenen Anpassungen der Querungen – insbesondere an der Stoschstraße mit erstmaliger Herstellung plangleicher Querungen und an der Oldenburger Straße mit Neuerrichtung einer LSA – bedeuten aber darüber hinaus, dass die LSA-Koordinierung des fließenden Kfz-Verkehrs entlang des Ostrings neu aufgebaut und im Rahmen der Möglichkeiten, die sich aus den Querungserfordernissen ergeben, die in diesem Konzept aufgezeigt werden, optimiert werden muss. Somit bildet die Überarbeitung der LSA-Koordinierung des Ostrings eine planerische Klammer, die eine zeitgleiche und im Zusammenhang betrachtende Planung aller den Ostring tangierenden Maßnahmen erfordert.

5.2 Handlungsfeld II: Radverkehr

Die Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr ergeben sich insbesondere aus dem Veloroutennetz sowie weiteren Bedarfen, welche sich bei den Analysen und Beteiligungen ergaben. Die Maßnahmen lassen sich unterscheiden in

- Radverkehrsanlagen
- Punktuelle Maßnahmen (insb. Querungen)
- Radabstellanlagen (Fahrradbügel)
- und Sharing (vgl. Handlungsfeld V: ÖPNV, Sharing)

Die Führung der Radverkehrs umfasst folgende Maßnahmen zur Qualifizierung des Netzes¹:

- Fahrradstraße Stoschstraße
- Fahrradstraße Norddeutsche Straße
- Entfall Parken Kaiserstraße (Westseite) nördlich der Augustenstraße und Freigabe der neuen Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung
- Fahrradstraße Kaiserstraße
- Geschützter Radfahrstreifen Preetzer Straße prüfen, zumindest im unmittelbaren Staauraum vor den LSA Elisabethstraße und Ittisstraße erforderlich (da Linksabbiegen in den Elki-Kiez ermöglicht wird).
- Fahrradstraße Bielenbergstraße

Grundsätzlich ist eine Ausweisung von Fahrradstraßen als „Anlieger frei“ der Ausweisung „Kfz frei“ vorzuziehen. Eine solche Ausweisung reduziert die Nutzung der Fahrradstraßen durch Kfz deutlich und steigert die Sicherheit und die Attraktivität für den Radverkehr. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit der Grundstücke durch die Anlieger gewährleistet. Ein geringeres Pkw-Aufkommen erhöht zudem die Aufenthaltsqualität sowie die Verbesserung der Querbarkeit. Wie die Freigabe der Fahrradstraßen gestaltet wird, ist Teil der Ausführungsplanung und muss zudem unter Berücksichtigung der einzelnen Anforderungen erfolgen. Seitens des Mobilitätskonzeptes | Gaarden wird grundsätzlich empfohlen, die Freigabe für Anlieger als Vorzugsvariante zu prüfen.

Auch im Falle einer Freigabe für Kfz bleibt der Vorteil der Fahrradstraße, dass der Radverkehr Vorrang genießt und auch bei Kfz-Verkehr nebeneinander gefahren werden darf. Das Verständnis dafür bei

¹ Details können dem Maßnahmenkatalog entnommen werden.

den Kfz-Führenden kann ggf. mit ergänzender informeller Beschilderung oder Kampagnen unterstützt werden. Die Ausweisung von Fahrradstraßen erfolgt nicht auf Routen, die vom Kfz-Verkehr zur Durchquerung eines Kiezes benötigt werden.

Ergänzend zur Ausweisung als Fahrradstraße ist die Qualifizierung der Beläge der Fahrbahnen oder Radverkehrsanlagen beispielsweise durch Beseitigung des Großpflasters in folgenden Straßen bzw. Abschnitten vorgesehen: Werftstraße, Kaiserstraße, Medusastraße, Norddeutsche Straße, Augustenstraße, Stoschstraße, Johannesstraße, Kieler Straße, Kirchenweg, Gablenzstraße, Bahnhofstraße, östliche Preetzer Straße, Iltisstraße und Bielenbergstraße.

Es wurden punktuelle Maßnahmen erarbeitet, die den Komfort und die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen sollen. Dazu gehören z.B. Maßnahmen an Knotenpunkten und die Einrichtung von Einbahnstraßen. Details können dem Maßnahmenkatalog entnommen werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden ist insbesondere die Sichtbarkeit des Radverkehrs an Kreuzungen und Querungen zu verbessern (vgl. Abbildung 23). Zudem sollten Umwege für Radfahrende reduziert werden und das Ein- und Abbiegen in alle Richtungen ermöglicht werden. Durch die Umsetzung solcher punktuellen Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil erhöht werden.

Radabstellanlagen

Im Rahmen der Bestands- und Defizitanalyse wurden zwölf Orte mit einem Mangel an öffentlichen Radabstellanlagen identifiziert (siehe Abbildung 14). Diese stehen teilweise im Zusammenhang mit der Stadtbahnplanung, umfassen jedoch ebenfalls alltägliche Ziele wie Standorte von Kindertagesstätten und Supermärkten. Zur Orientierung bei der Festlegung der erforderlichen Anzahl an Radabstellanlagen an den jeweiligen Standorten wurde die „Kieler Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Kfz-Stellplätzen und Fahrradstellplätzen im Baugenehmigungsverfahren“ [1] herangezogen. Die Standorte, erforderliche Anzahl an Radabstellanlagen und eine Kurzbeschreibung sind der Tabelle 1: Bedarfe an Radabstellanlagen zu entnehmen.

Tabelle 1: Bedarfe an Radabstellanlagen

Standort	Anzahl	Kurzbeschreibung
AWO Kinderhaus (Steinmarderweg 6)	5	Bau von 5 Radabstellanlagen, da dies der Bedarf bei 76 Kita-Plätzen ist und keine Anlagen vorhanden sind.
AWO Kinderhaus (Mühlenteich 2)	6-7	Bau von 6 bis 7 Radabstellanlagen, da dies der Bedarf bei 98 Kita-Plätzen ist und keine Anlagen vorhanden sind.
Kita Ernestine (Ernestinenstraße 42)	3	Bau von 3 Radabstellanlagen, da dies der Mindestbedarf bei Kitas ist und die Anzahl der Kita-Plätze unbekannt ist; es sind nur zwei Bügel auf Privatgrund vorhanden.
Parkplatz Aldi (Ostring 232)	18	Bau von 18 Radabstellanlagen, da dieser Bedarf bei der Verkaufsfläche von ca. 900 m2 besteht und nur Vorderradhalter vorhanden sind.
Parkplatz Aldi (Theodor-Heuss-Ring 136)	18	Bau von 18 Radabstellanlagen, da dieser Bedarf bei der Verkaufsfläche von ca. 900 m2 besteht und nur Vorderradhalter vorhanden sind.
Parkplatz Penny (Werftstraße 247)	16	Bau von 16 Radabstellanlagen, da dieser Bedarf bei der Verkaufsfläche von ca. 800 m2 besteht und nur Vorderradhalter vorhanden sind.
Sportanlage im Werftpark	1-2	Bau von 1 bis 2 Radabstellanlagen, da dieser Bedarf bei 20-40 Besucher*innen besteht und keine Anlagen vorhanden sind.
Stadtbahnhaltestelle Am Brook (Asmusstraße/Sörensenstraße)	B&R	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.
Stadtbahnhaltestelle Am Langsee (Preetzer Str. 127)	B&R	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.
Stadtbahnhaltestelle Karlstal (Karlstal 29)	B&R	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.
Stadtbahnhaltestelle Ostring (Helmholtzstraße/Ostring)	B&R	Bau von Bike & Ride im Rahmen der Fertigstellung der Stadtbahnstation.
Städtische Familienzentren (Georg-Pfingsten-Straße 26; Kaiserstraße 92-100)	15-16	Bau von 3 bis 4 Radabstellanlagen, da der Bedarf bei 238 Kita-Plätzen bei 15 bis 16 Anlagen liegt und 12 Anlagen vorhanden sind.

5.3 Handlungsfeld III: Fußverkehr

Maßnahmen im Bereich Fußverkehr zielen vorrangig darauf ab, die Walkability, also die Fußgängerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität, gezielt zu verbessern und die Schulwegsicherheit zu steigern – dazu gehört auch die Verbesserung der Barrierefreiheit. Vor diesem Hintergrund werden einzelne bauliche Anpassungen vorgesehen, insbesondere die systematische, differenzierte Absenkung von Hochborden an Kreuzungen und Übergängen zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung. Mit einhergehend ist auch die Nutzbarkeit der Fahrbahnbeläge im Bereich der Querungen zu prüfen und ggf. herzustellen. Parallel dazu sollen punktuelle Maßnahmen wie Gehwegvorstreckungen, Querungshilfen und die gezielte Verbesserung von Sichtbeziehungen umgesetzt werden, um sowohl die Sicherheit als auch die Attraktivität für den Fußverkehr deutlich zu steigern. Temporäre Zwischenlösungen, wie einfache Markierungen von Gehwegvorstreckung ohne umfassende bauliche Veränderungen, könnten kurzfristig zur Verbesserung der Querbarkeit und der Sicherverhältnisse beitragen und anschließend in vollständig barrierefreie Lösungen mit taktilem Leitsystem überführt werden.

Im Bestand ist an manchen Knotenpunkten, deren Querungsstellen im Grundsatz barrierefrei ausgebaut sind, festzustellen, dass die taktilen Elemente (Rillenplatten) nicht in Laufrichtung orientiert sind, sondern radial verlegt wurden und somit in den Knoteninnenraum führen. Hierauf sollte im Rahmen der Straßenunterhaltung bzw. bei ohnehin erfolgenden Baumaßnahmen geachtet und Abhilfe geschaffen werden. Analog gilt das für die taktilen Trennstreifen zwischen Rad- und Gehwegen, die häufig selbst bei neu angelegten Radwegen schmaler sind als von den Leitlinien der LHK und technischen Vorschriften (DIN 18040-3) vorgesehen. Die Einführung eines durchgängigen taktilen Leitsystems ist in Stufe drei, d. h. im Kontext der Baumaßnahmen für die Stadtbahn vorgesehen. Es ist abzustimmen, ob die Ausstattung mit barrierefreien Borden mit differenziertem Auftritt (Nullabsenkung mit taktiler Warn-Kennzeichnung für Menschen mit Rollator, Krankenfahrstuhl etc. sowie Auftritt von 6 cm für Menschen mit Seheinschränkungen) erst dann – und in größerem Stil – umgesetzt werden soll, oder im Rahmen von „Sowieso-Maßnahmen“ bereits ab sofort.

Das Gehwegparken, welches die Nutzbarkeit der Gehwege, insbesondere mit Kinderwagen oder Gehhilfe, erheblich einschränkt, sollte konsequent reduziert werden, indem Parkmöglichkeiten auf die Fahrbahn verlagert, Einbahnstraßen eingerichtet oder andere entsprechende räumliche Anpassungen vorgenommen werden (vgl. Handlungsfeld VI Parken). Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung darf das Parken auf Gehwegen nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO zu § 42, zu Zeichen 315, Rz. 1).

Als besonders wichtige Wegeverbindung für den Fußverkehr ist die Relation Pastor-Gosch-Weg – Gaardener Brücke, welche Gaarden mit der Hörn, dem Hbf. und der Innenstadt verbindet, zu nennen. Gesteigert wird die Bedeutung dieser Wegeverbindung durch das Neubauquartier am Hörn-Areal sowie den Neubau der Gaardener Grundschule. Eine Aufwertung dieser Wegeverbindung hat eine hohe Priorität bei der Umsetzung. Dabei sind auch Zwischenlösungen in Auge zu fassen, z. B. die Anlage einer direkten Fußwegeverbindung zwischen Treppe der Gaardener Brücke und Ernst-Busch-Platz mit Anlage einer (provisorischen) Treppe an der Böschung zum Gaardener Ring. An der Südseite des Ernst-Busch-Platzes könnte eine Nachmodellierung des Geländes geprüft werden mit dem Ziel, eine Rampe nur für den Radverkehr zu schaffen, die auf den Knotenpunkt Am Germaniahafen / Zur Helling führt. Damit würden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf dem Platz vermieden, insbesondere

für Sehbehinderte, die dem taktilen Streifen auf der bestehenden Rampe folgen. Ergänzend ist die besonders hohe Bedeutung der Hornbrücke als Weiterführung der genannten Wegeverbindung für den Rad- und Fußverkehr zu betonen.

Querungshilfen

Aufgrund der dichten Bebauungsstruktur und den vielfältigen Nutzungen meist an beiden Straßenseiten ist der Bedarf des querenden Fußverkehrs als hoch einzustufen. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse zeigen im Untersuchungsgebiet grundsätzlich, bis auf wenige Lücken, eine gute Versorgung mit Querungshilfen. Im Ostuferverskehrskonzept 2024 wird als ein Handlungsbedarf des Fußverkehrs die „Schaffung sicherer und barrierefreier Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen“ genannt [17, S. 28].

Darauf aufbauend wird an Straßen mit mehr als 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit die Schaffung neuer Querungshilfen vorgeschlagen. Die ausgewählten Standorte befinden sich an Knotenpunkten und auf der freien Strecke, wo der Bedarf zu Queren herrscht, aber keine Querungshilfe vorhanden ist. Hier ist jeweils zu prüfen, ob bauliche Maßnahmen, FGÜ oder LSA geeignete Mittel sind.

Neben der Schaffung neuer Querungshilfen umfassen die Maßnahmen ebenfalls die Qualifizierung bestehender Querungshilfen. Diese beziehen sich beispielsweise auf den barrierefreien Aus- bzw. Umbau oder die bauliche Erweiterung bestehender Anlagen. Die Auswahl der Standorte basiert auf eigenen Beobachtungen und auf Vorschlägen seitens der Bevölkerung im Rahmen der durchgeführten partizipativen Quartierswerkstatt (vgl. 4.1) und der Online-Beteiligung der Öffentlichkeit (vgl. 4.2). Aus der Bevölkerung stammen ebenfalls die genannten Standorte von LSA, die nachteilig für den Fußverkehr geschaltet sind. Diese wurden als Maßnahme „LSA-Schaltung qualifizieren“ aufgenommen. Eine Sichtung und Bewertung der jeweiligen verkehrstechnischen Unterlagen würde aufgrund der vielfältigen, weiteren Zusammenhänge den Rahmen dieses Konzeptes überschreiten. Insofern ist dieser Maßnahmentyp generell als Prüfvorschlag zu verstehen.

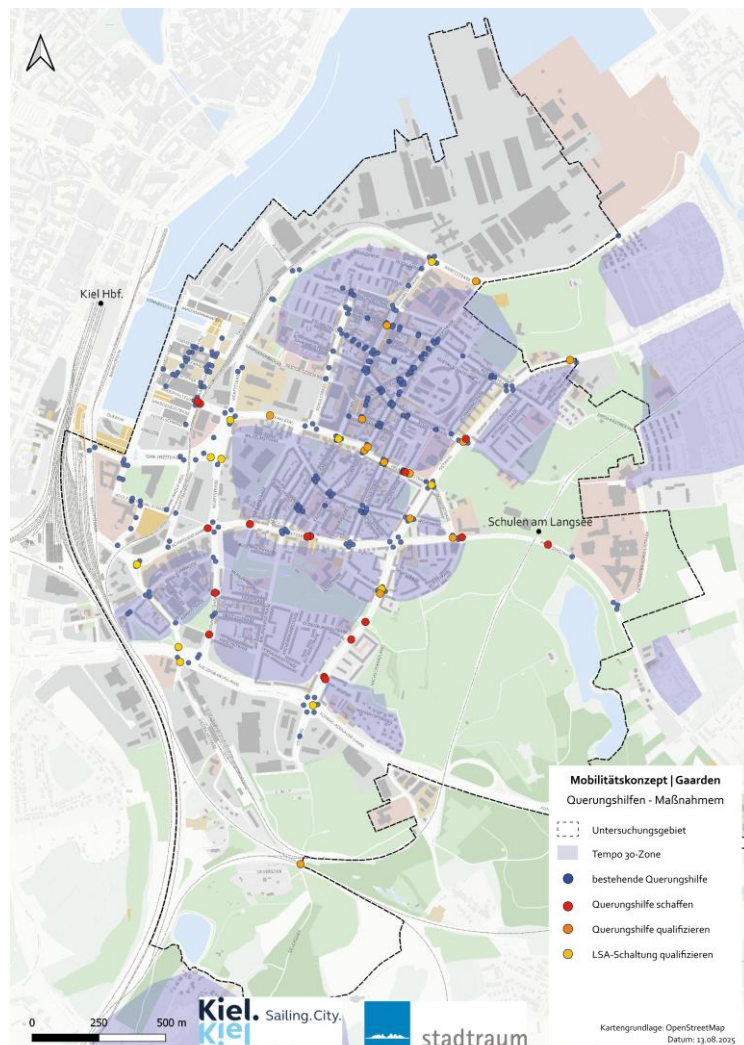


Abbildung 23: Maßnahmen zu Querungshilfen

Kinderspiel

Die Stadt- und Verkehrsplanung der LHK zielt darauf ab, die Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche zu erhöhen und ihre Bedürfnisse in Bezug auf Bewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum stärker zu berücksichtigen. Neben klassischen Spielplätzen hat auch der Straßenraum, insbesondere der Gehweg, ein großes Potenzial, als attraktiver Spiel- und Aufenthaltsort genutzt zu werden. Dies spielt besonders bei den Kinderwegen (vgl. Kapitel 3.8) eine wichtige Rolle. Diese haben als Kriterium, über Elemente und Räume zu verfügen, die zum Spielen anregen [5, S. 18]. Dies kann beispielsweise durch Spielgeräte, Bäume, Mauern oder Rasenflächen erreicht werden. Die in Kiel vorgesehene Mindestgehwegbreite beträgt 2,50 m [5, S. 4].

Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beträgt der zusätzliche Raumbe-

darf für Kinderspiel mindestens 2,00 m [3, S. 81]. Gemäß diesen Vorgaben wurden die als Gehweg klassifizierten Straßenbestandsflächen mit einer Mindestbreite von 4,50 m als potenzielle Flächen für Kinderspiel identifiziert und in Abbildung 24 verortet. Vorgezogene Seitenräume, die als reine Querungshilfe an Knotenpunkten dienen, sowie Uferflächen direkt an der Hörn wurden trotz ausreichender Breite nicht aufgenommen, da sich diese Flächen nicht für das Kinderspiel eignen. Die in der Illtistrasse identifizierten Flächen unterschreiten mit 4,30 m bzw. 4,40 m die vorgesehene Breite minimal. Sie wurden dennoch aufgenommen, da durch diese Straße ein Kinderweg führt, der einen besonderen Anspruch an Kinderspiel stellt. Wie in der nebenstehenden Abbildung 24 zu erkennen ist, gibt es in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets Gehwege, die breit genug sind, um Elemente des Kinderspiels umzusetzen. Die größten Anhäufungen gibt es in den Gebieten Elisabethstraße, Kaiserstraße, Illtistrasse und am Hörn-Areal. Ein großer Teil der potenziellen Flächen für Kinderspiel ist an Kinderwegen und in Bereichen ohne öffentliche Spielflächen gelegen. Trotz der Erfüllung der notwendigen Gehwegbreite sind die jeweiligen Flächen individuell auf konkurrierende Nutzungen wie Außengastronomie, ruhenden Kfz-Verkehr und sonstige Gegebenheiten zu prüfen.

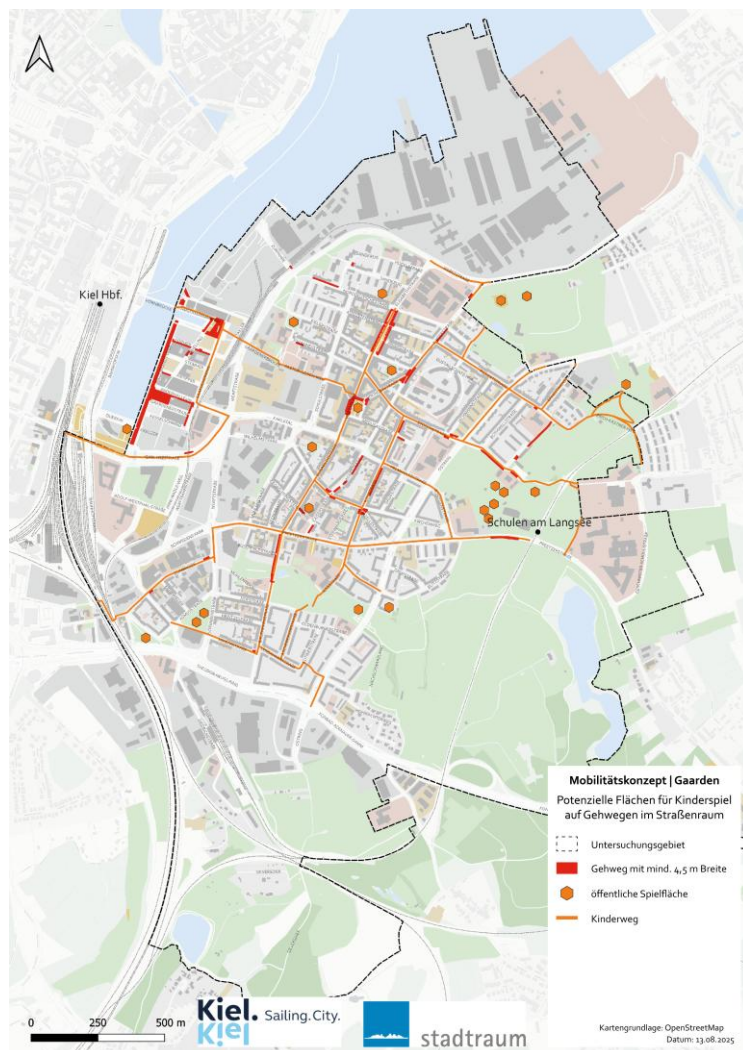


Abbildung 24: Potenzielle Flächen für Kinderspiel auf Gehwegen

Es wurden folgende Standorte mit potenziellen Flächen² für Kinderspiel identifiziert:

- Alfons-Jonas-Platz
- Am Germaniahafen, Nähe Ernst-Busch-Platz
- An der Halle 400 zwischen Gaardener Ring und Willy-Brandt-Ufer
- Antipper zwischen Willy-Brandt-Ufer und Zur Helling
- Bahide-Arslan-Platz
- Bielenbergstraße zwischen Preetzer Straße und Mühlenteich
- Elisabethstraße zwischen Augustenstraße und Norddeutsche Straße
- Ernst-Busch-Platz
- Former zwischen Gaardener Ring und Willy-Brandt-Ufer
- Gablenzstraße, Nähe Knotenpunkt (KP) Anni-Wadle-Weg
- Georg-Pfingsten-Straße, Nähe KP Elisabethstraße
- Henry-Vahl-Platz
- Hieschstraße, Nähe KP Bielenbergstraße
- Iltisstraße, Nähe KP Gazellestraße; zwischen Stoschstraße und Medusastraße; zwischen Helmholtzstraße und Kirchenweg
- Johannesstraße Höhe Grundschule Gaarden
- Kaiserstraße, Nähe KP Werftstraße; zwischen Augustenstraße und Norddeutsche Straße; zwischen Bahide-Arslan-Platz und Kieler Straße; zwischen Helmholtzstraße und Kirchenweg; zwischen Georg-Pfingsten-Straße und Preetzer Straße
- Kesselschmied zwischen Gaardener Ring und Kesselschmied
- Kirchenweg, Nähe KP Kaiserstraße
- Medusastraße, Nähe KP Iltisstraße
- Norddeutsche Straße zwischen Augustenstraße und Raaschstraße
- Pckertstraße, Nähe KP Ernestinenstraße
- Preetzer Straße zwischen Blitzstraße und Bf. Schulen am Langsee
- Sandkrug, Nähe KP Raaschstraße
- Stoschstraße, Nähe KP Jachmannstraße; zwischen Bothwellstraße und Von-der-Groeben-Straße; Höhe Sommerbad Katzheide
- Takler zwischen Am Germaniahafen und Norwegenkai
- Vinetaplatz
- Von-der-Groeben-Straße Höhe Sommerbad Katzheide; Gehweg zu Erich-Kästner-Weg
- Willy-Brandt-Ufer zwischen Am Germaniahafen und Querkai
- Zum Brook, Nähe KP Bahnhofstraße; Nähe KP Sörensenstraße
- Zur Fähre, Nähe KP Werftstraße
- Zur Helling zwischen Former und Stemmer

² als Gehweg klassifizierte Straßenbestandsflächen mit einer Mindestbreite von 4,50 m

5.4 Handlungsfeld IV: Freiräume, Aufenthalt und Grün

Im Handlungsfeld „Freiräume, Aufenthalt und Grün“ sind im Maßnahmenkatalog mehrere konkrete Maßnahmen zur qualitativen und funktionalen Aufwertung öffentlicher Räume aufgenommen. Diese umfassen unter anderem die Umgestaltung wichtiger Plätze wie vom Bahide-Arslan-Platz³, Henry-Vahl-Platz, Alfons-Jonas-Platz und Vinetaplatz zur Steigerung ihrer Aufenthaltsqualität und zur Reduktion bestehender Nutzungskonflikte. Weiterhin ist die Umsetzung des Superblock-Prinzips für die Quartiere Gaarden Zentrum und Elki-Kiez vorgesehen, wodurch Verkehrsberuhigung und verbesserte Freiraumqualität erzielt werden sollen. Zusätzlich sind Maßnahmen zur Reduktion von Angsträumen, beispielsweise durch verbesserte Beleuchtung im Ida-Hinz-Park und im Bereich der Fußgängerbrücke Parkanlage Brook, geplant. Weitere Maßnahmenideen sind ein Patenschaftsprogramm zur Begrünung durch Hochbeete/Baumscheiben, die Erhöhung des Anteils von Straßenbäumen sowie die Aufwertung spezifischer Straßenbereiche wie Kirchenweg/Kaiserstraße und Bielenbergstraße durch die Schaffung abgetrennter Bereiche und Begrünungsmaßnahmen. Ergänzend zum Maßnahmenkatalog wurden in den Beteiligungsformaten Vorschläge zur Begrünung von Dächern, Fassaden und Straßengirlanden genannt, um das Mikroklima und die Biodiversität zu verbessern.

Henry-Vahl-Platz

Der Henry-Vahl-Platz ist ein fünfarmiger Knotenpunkt im „ElKi“-Kiez. Der Platz zwischen Kirchenweg, Iltisstraße und Gassestraße stellt eine der größten Freiflächen im Gebiet dar und eignet sich somit für eine Aufwertung und mit der angrenzenden Gastronomie als Treffpunkt. Eine grundlegende Platzumgestaltung wäre aufgrund der bestehenden Zweckbindungsfrist in der Vergangenheit umgesetzter Maßnahmen erst ab dem Jahr 2033 möglich. Bis dahin wären kleinteilige Einzelmaßnahmen, wie die Installation eines Diagonalfilters im Rahmen der



Abbildung 25: Skizze Henry-Vahl-Platz

Einrichtung eines Kiezblockes, denkbar. Es ist zu betonen, dass die Leitungsträger an den hier abgebildeten Baumstandorten (vgl. Abbildung 25) bisher nicht geprüft wurden. Es handelt sich bei diesem Entwurf um einen unverbindlichen Vorschlag, der einer weiteren fachlichen Prüfung bedarf.

³ Bereits in Planung.

Vinetaplatz

Auch am Vinetaplatz wird zukünftig die Stadtbahn den Raum verändern, dort wird jedoch keine Haltestelle integriert werden müssen. Der Vinetaplatz hat für den Stadtteil Gaarden eine besonders hohe Bedeutung als zentraler Platz und Eingang in den Geschäftsbereich. In den Beteiligungen und bei den Analysen ergab sich der Wunsch nach mehr nicht-gewerblichen Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten. Zudem wurden in der nebenstehenden Skizze Begrünung und Flächen für Kinderspiel berücksichtigt.



Abbildung 26: Skizze Vinetaplatz

Für den dem Vinetaplatz nahegelegenen Straßenabschnitt der Medusastraße zwischen Kaiserstraße und Ittisstraße kann im Kontext des Kiezblock-Konzeptes auch eine weitergehende Beruhigung angestrebt werden. Da hier eine überwiegende Aufenthaltsfunktion im Sinne der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 325 StVO (Verkehrsberuhigter Bereich) nicht auf der Hand liegt, wären besonders wirksame gestalterische Maßnahmen zu treffen. Dies können weit in den Straßenraum gezogene Vorstreckungen des Seitenraums sein, oder eine Sperrung an einer Seite (Klapppfosten als Durchlass für Müllfahrzeuge und Halteverbot zum Wenden für Pkw). Dies würde, in Verbindung mit einer Reduktion der Stellplatzzahl (das Parkhaus ist etwa 200 m entfernt), eine Attraktivierung mit einfachen gestalterischen Mitteln (z. B. Parklets, Baumpflanzungen) ermöglichen.

Alfons-Jonas-Platz

Der Alfons-Jonas-Platz wird im Rahmen des Baus der Stadtbahn langfristig grundlegend umgebaut. Für die Übergangsphase wurde eine Interimslösung skizziert, die den heute durch Parkplätze dominierten Raum vielfältiger nutzt. Darin integriert sind Bereiche für Außengastronomie, Liefer- und Ladezonen, nichtgewerbliche Aufenthaltsbereiche, Begrünung, Parkplätze für Kund*innen und ein Standort für Leihradstationen/E-Scooter-Stationen. Durch die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen wird der Raum besser strukturiert.



Abbildung 27: Skizze Alfons-Jonas-Platz

Begrünung im Straßenraum

Stadtgrün kommt in den unterschiedlichsten Formen und Größenordnungen vor. Dazu zählen beispielsweise Parkanlagen, Biotopflächen, Wälder und Sportflächen, aber auch Straßenbegleitgrün und Straßenbäume. Neben ihrer Erholungsfunktion spielen diese Flächen eine wichtige Rolle für den Umwelt- und Naturschutz sowie für die biologische Vielfalt im urbanen Raum. Gerade in dicht bebauten Gebieten, in denen Grünflächen knapp sind, ist die Begrünung des Straßenraums von großer Bedeutung. Die LHK hat sich neben dem Erhalt und der Stärkung des vorhandenen Stadtgrüns auch den Ausbau auf neuen Flächen zum Ziel gesetzt [10, S. 31]. Daher ist es von großer Bedeutung, bei der Umsetzung baulicher Maßnahmen im Straßenraum stets Synergien zu nutzen und die Möglichkeiten einer Straßenraumbegrünung zu prüfen und diese im Zusammenhang der Bautätigkeit umzusetzen.

Diesbezüglich wird im Konzept Stadtgrün der LHK folgender Handlungsgrundsatz genannt: „Bei der Umgestaltung technischer Infrastrukturen und Verkehrsräume werden im gleichen Zuge möglichst auch die Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten verbessert und Flächen entsprechend gestaltet.“ [10, S. 50].

Das Mobilitätskonzept | Gaarden umfasst zahlreiche Maßnahmen, die das Potenzial besitzen, im Rahmen ihrer Umsetzung Begrünung im Straßenraum zu schaffen und zu qualifizieren. Im Hinblick auf die Aspekte und Belange des Umwelt- und Naturschutzes sowie auf die Folgen des Klimawandels sollte diese Möglichkeit stets genutzt werden. In Abbildung 28 sind Maßnahmen der Stufe 1 (vgl. Kapitel 5.8) verortet, deren Umsetzung das Potenzial besitzt, Flächen für Begrünung im Straßenraum zu schaffen. Diese umfassen unter anderem die Schaffung von Fahrradstraßen in der Kaiserstraße und in der Norddeutschen Straße sowie die Qualifizierung der Radverkehrsanlagen in der Werfstraße. Auch im Zuge der Umgestaltung des Bahide-Arslan-Platzes und des Abbaus von Angsträumen durch gestalterische Maßnahmen kann Straßenbegrünung geschaffen werden.

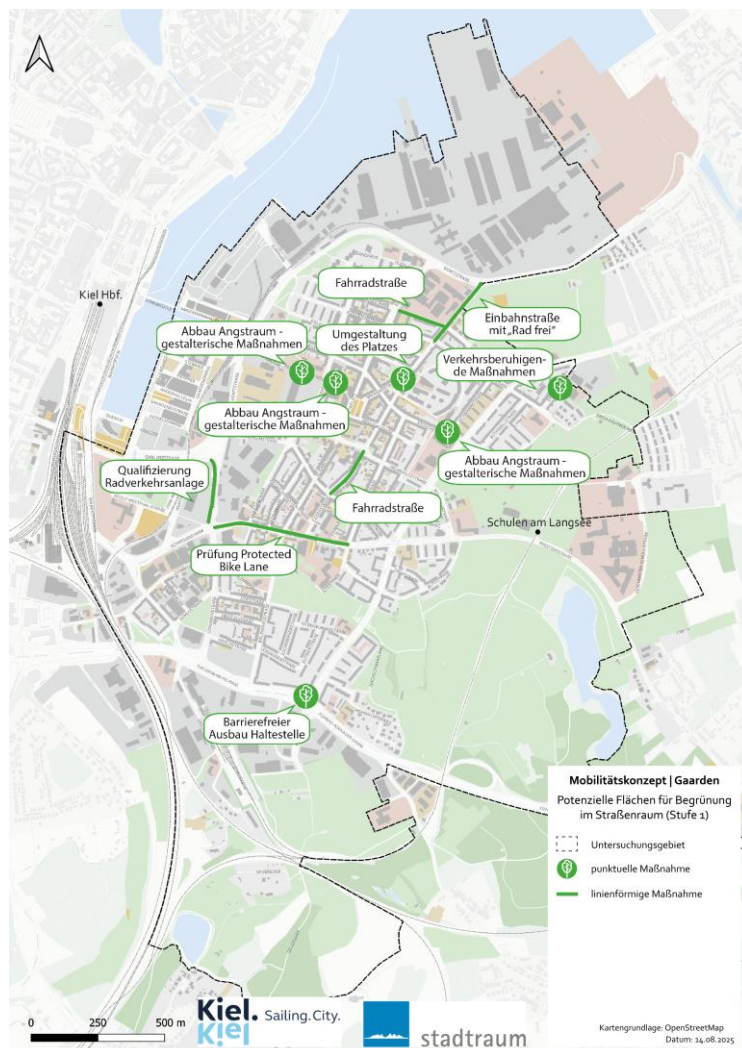


Abbildung 28: Potenzielle Flächen für Begrünung im Straßenraum (Stufe 1)

5.5 Handlungsfeld V: ÖPNV, Sharing-Angebote

Maßnahmen zum ÖPNV werden hier insbesondere im Vorfeld zum Bau der Stadtbahn betrachtet. Die wichtigste Maßnahme betrifft eine veränderte Linienführung im Dreieck Ostring / Preetzer Straße / Röntgenstraße. Hier bietet es sich an – und entspricht auch den Wünschen der KVG –, die Linienführung zwischen Helmholtzstraße und Preetzer Straße (östlich der Röntgenstraße) direkt über die Röntgenstraße zu führen. Diese Führung ist perspektivisch für die Stadtbahn ohnehin vorgesehen, sodass hier ein größerer Vorab-Umbau möglichst vermieden werden sollte.

Drei Herausforderungen ist in diesem Zusammenhang zu begegnen:

- Der bestehende Halt am KP Ostring / Preetzer Straße muss entweder an den KP Ostring / Helmholtzstraße – Röntgenstraße oder an den KP Preetzer Straße / Blitzstraße – Röntgenstraße verlegt werden. Unter dem Gesichtspunkt möglichst kurzer Zuwegung zum ÖPNV für möglichst viele Menschen wäre der erstgenannte KP zu bevorzugen. Die Haltestellen sollten möglichst vor dem Knoten liegen, die Fahrstreifenaufteilung (Richtungspfeile) wäre anzupassen. In der Helmholtzstraße sollte geprüft werden, ob sich der rechte Fahrstreifen im Stauraum vor dem Ostring als Bussonderfahrstreifen ausweisen lässt, mit Haltestelle, die alle Busse per Bus-Sondersignal bevorrechtigt verlassen. Platz für eine Wartehalle kann in beiden Richtungen vsl. durch geringfügigen Grunderwerb am Rand oder hinter dem Rand des Gehwegs gewonnen werden. Die Radwegführung ist an die Haltestellen anzupassen.
- Der Querschnitt der Röntgenstraße lässt mit zzt. 6,0 m zwischen den Radfahrstreifen eine Busbegegnung nicht zu. Die Radfahrstreifen weisen jedoch ohnehin derzeit keinen Sicherheitstrennstreifen zum Parken auf, sodass hier auch aus Sicht des Radverkehrs Handlungsbedarf besteht. Vorgeschlagen wird, den Radfahrstreifen auf der Westseite aufzulösen und das Parken etwas (mit einem Rad: 0,6 m Breite) auf die Fahrbahn zu verschieben. Der somit verbreiterte westliche Gehweg wird dann zum für Radverkehr freigegebenen Gehweg – dies ist vertretbar, weil auf dieser Seite keine Erschließungswege zur anliegenden Bebauung abzweigen und der größte Teil des Fußverkehrs zum Sport- und Begegnungspark auf der anderen Straßenseite abgewickelt wird. Es ist also nur mit geringem Fußverkehr zu rechnen. Gleichwohl kann das Parken in Höhe der Zuwegung zum Sport- und Begegnungspark unterbrochen werden. Die Kfz-Fahrbahn wird dann auf 6,5 m verbreitert und der östliche Radfahrstreifen mit einem Sicherheitstrennstreifen ergänzt.
- Der KP Preetzer Straße / Röntgenstraße ist nicht signalisiert, und die Preetzer Straße ist vorfahrtberechtigt. Das heißt, dass längere Wartezeiten beim Einbiegen der Busse aus der Röntgenstraße auftreten können. Hier ist zu prüfen, ob bereits im Vorgriff auf die Straßenbahn eine LSA errichtet werden kann oder ggf. für mehrere Jahre eine provisorische LSA günstiger wäre. Auch ein bis auf Weiteres reduzierter Ausstattungsstandard als sog. „Lückenampel“, die nur bei Busanforderung aktiv wird, wäre zu prüfen (d. h. nur zwei Signalquerschnitte in beiden Zulaufrichtungen der Preetzer Straße, ohne Furten). Erhält auch die benachbarte Feuerwache einen Anforderungstaster, kann dies die Lärmbelastung für Anwohnende senken.

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist gem. Personenbeförderungsgesetz im RNVP geregelt. Als langfristig anzustrebende Maßnahme ist eine bessere Anbindung Gaardens an das Fahrennetz zu nennen. Für die landseitige Anbindung bietet sich die derzeit als Parkplatz genutzte Fläche nordöstlich des Norwegenkais an. Dort sollte eine direkte Verknüpfung mit dem Busverkehr entstehen.

Sharing-Angebote

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden an mehreren Standorten im Untersuchungsgebiet Bedarfe an Bike- und Carsharing identifiziert (vgl. Kapitel 3.7). An manchen Stellen überlagern sich die Bedarfe beider Angebote oder jeweils mit einer bereits bestehenden Infrastruktur. Im Konzept für die Einrichtung von Mobilitätsstationen (MS) in Kiel ist zu lesen, dass potenzielle Standorte grundsätzlich überall dort bestehen, wo sich die Nachfrage mehrerer Mobilitätsangebote bündeln lässt. Ziel der MS ist die Förderung multimodaler und intermodaler Mobilität. Grundsätzlich soll dabei die bestehende Verkehrsinfrastruktur um weitere Mobilitätsangebote zu MS ergänzt werden [12, S. 5].

Derzeit besteht im Untersuchungsgebiet nur eine MS samt Bikesharing-Station am Bf. Schulen am Langsee. Im Zuge der Stadtbahnplanung gibt es aktuell

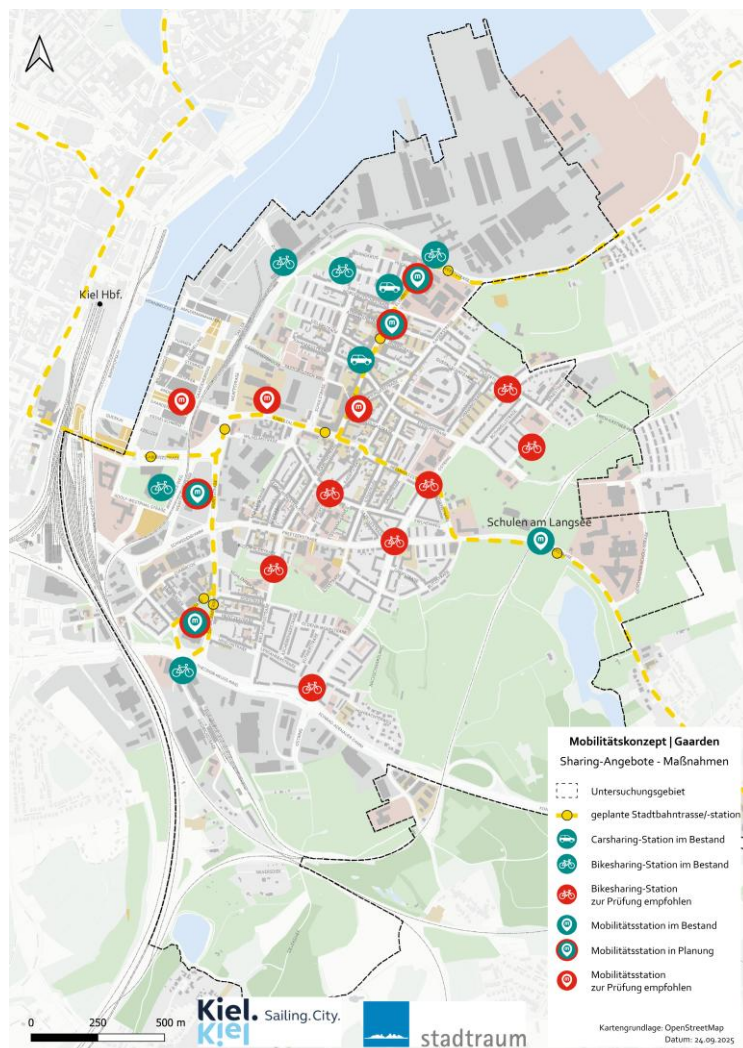


Abbildung 29: Maßnahmen zu Sharing-Angeboten

drei weitere Standorte, die geplant werden. Ein Standort ist in der Elisabethstraße in der Nähe der Technischen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität vorgesehen. Ein weiterer Standort ist in der Nähe des Knotenpunkts Augustenstraße/Elisabethstraße geplant. In der Bestandsanalyse wurde hier ein Bedarf an Bikesharing identifiziert. Ein dritter Standort ist am Heischplatz an der Endhaltestelle der Stadtbahn vorgesehen. Hier wurde sowohl ein Bedarf an Bike- als auch an Carsharing identifiziert. Darüber hinaus werden drei weitere Standorte für MS zur Prüfung empfohlen (siehe Abbildung 29):

- An der Halle 400: bestehende Carsharing-Station, Bedarf an Bikesharing identifiziert
- Umfeld Vinetaplatz: bestehende Bikesharing-Station, Bedarf an Carsharing identifiziert
- Karlstal zwischen Schulstraße und Werftstraße (Gebietsentwicklung „Werftterrassen“): Bedarf an Bike- und Carsharing identifiziert

Ergänzend werden folgende sieben Standorte für Bikesharing-Stationen zur Prüfung empfohlen: Im Bereich der Knotenpunkte Kaiserstraße/Kirchenweg; Ostring/Helmholtzstraße; Ostring/Pickertstraße; Ostring/Preetzer Straße; Ostring/Theodor-Heuss-Ring sowie in der Bielenbergstraße Höhe Ida-Hinz-Park und in der Stoschstraße bei dem Sommerbad Katzheide.

5.6 Handlungsfeld VI: Parken

Das Handlungsfeld Parken umfasst zum einen die flächendeckende Organisation und Bewirtschaftung (nicht monetär) des Parkens und zum anderen die Prüfung von Standorten für Quartiersgaragen und Parkhäusern bzw. deren Potenzial.

Parkraumbewirtschaftung

Aufgrund der Ergebnisse der Bestands- und Mängelanalyse sowie der zuvor durchgeführten Parkraumerhebungen (IKS-Mobilitätsplanung 2019; stadtraum 2024) wird eine Parkraumbewirtschaftung für Kiel Gaarden als sinnvoll erachtet. Dies umfasst die Einführung von Parkzonen und der Einführung von Bewohnerparkausweisen. Eine ausführliche Erläuterung und die straßenfeine Aufteilung wird in einem nachgelagerten Konzept zur Parkraumbewirtschaftung beschrieben, im nachfolgenden wird ein kurzer Überblick gegeben.

Die Erhebungen haben einen insgesamt hohen Parkdruck nachgewiesen. Um dieser komplexen Problematik zu begegnen und insbesondere die Anwohnenden zu entlasten, wird die Einführung sogenannter Bewohnerparkzonen empfohlen. Diese Maßnahme zielt darauf ab, den Parksuchverkehr einzudämmen und den im

Stadtteil Wohnenden das Parken zu erleichtern. In den ausgewiesenen Bewohnerparkzonen sollte eine Höchstparkdauer von 4 Stunden eingeführt werden. Von dieser zeitlichen Begrenzung sind Personen mit einem entsprechenden Parkausweis für Bewohner befreit. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, dass gebietsfremde Fahrzeuge den dringend benötigten Parkraum nicht über längere Zeit durch Dauerparken belegen.

In Gaarden sind die Vorraussetzung für die Umsetzung von Bewohnerparkzonen gegeben. Da das Gesamtgebiet einen Durchmesser von über 2 km besitzt, ist eine Zonierung erforderlich (siehe Abbildung 30). Dabei ist es sinnvoll, die Einführung der einzelnen Zonen zeitnah erfolgen zu lassen, um Verlagerungseffekte in (noch) unbewirtschaftete Bereiche zu minimieren.

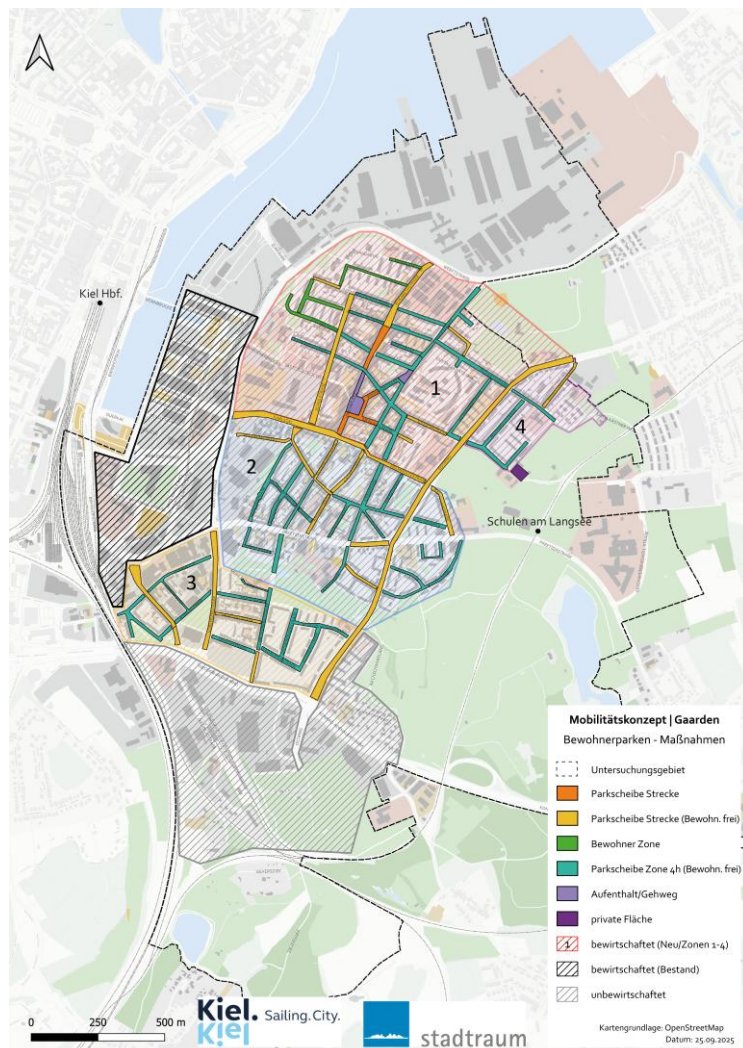


Abbildung 30: Maßnahmen zu Bewohnerparken

Im Betrachtungsfall empfiehlt es sich Zonen 1 und 4 zusammen einzuführen und in einem möglichst geringen zeitlichen Abstand die Zonen 2 und 3 folgen zu lassen. Nach der Realisierung der Parkraumbewirtschaftung in Kiel Gaarden ist davon auszugehen, dass sich gebietsfremder Parkverkehr in nahegelegene nicht-bewirtschaftete Bereiche verlagern wird. Da es sich hierbei vor allem um Gewerbegebiete handelt, in denen viele freie Stellplätze zur Verfügung stehen, ist von geringen negativen Effekten für die Bewohner*innen in Gaarden zu rechnen.

Durch die Einführung dieser Zonen ergeben sich folgende Vorteile:

1. Entlastung der Bewohner*innen: Bewohner*innen haben durch einen Bewohnerparkausweis, der bei der Führerscheinstelle beantragt werden kann, die Möglichkeit, ihr Fahrzeug ohne zeitliche Begrenzung in der Zone abzustellen.

2. Reduzierung des Parksuchverkehrs: Durch die klare Regelung wird der Parksuchverkehr reduziert, was zu weniger Verkehr und Emissionen führt.

3. Verteilung des Parkraums: Die Maßnahme fördert eine ausgewogenere Nutzung des knappen Parkraums zwischen verschiedenen Nutzergruppen.

4. Verbesserung der Wohnqualität: Durch die Reduzierung des Verkehrs und die bessere Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Quartiersbewohner*innen wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Gebieten gesteigert.

5. Reduzierung illegaler Parkvorgänge: Durch die Regulierung des Parkraums in Kombination mit einer regelmäßigen Kontrolle durch das Ordnungsamt kann das regelwidrige Abstellen von Kfz, z.B. auf Gehwegen, minimiert werden. Dies wiederum fördert die oben genannten Ziele der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit für den Fußverkehr.

6. Förderung alternativer Mobilitätsformen: Die Einschränkung des Parkens für Quartiersfremde kann indirekt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder anderer Mobilitätsformen fördern.

Punktuell wird es Bereiche geben, in denen auch Anwohnende tagsüber nur 4 Stunden parken dürfen, dieses betrifft insbesondere die Straßen um den Vinetaplatz und den Alfons-Jonas-Platz. Dies dient dazu, eine hohe Fluktuation der Fahrzeuge und somit ein gutes Parkplatzangebot für Kund*innen/Besucher*innen zu ermöglichen. Im nordwestlichen Bereich (rund um den Straßenzug „Sandkrug“) ist es zudem vorgesehen, die meisten Parkplätze ausschließlich für Bewohner*innen zu reservieren und kein Kurzparken mit Parkscheibe zuzulassen, da in diesem Bereich quasi nur gewohnt wird. Ziel ist es, das Wohngebiet von parkenden Fahrzeugen der Mitarbeitenden aus den Gewerbeeinrichtungen nördlich der Werfstraße zu entlasten.

In allen Bewohnerparkzonen werden in kleinen Abständen Ultrakurzzeitparkplätze (30 Minuten) berücksichtigt. Dies kommt sowohl den Gewerbetreibenden, als auch den Anwohnenden zugute. Bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist eine gute (mehrsprachige) Informationskampagne notwendig, um die verschiedenen Nutzergruppen wie Anwohnende, Gewerbetreibende, Besuchende, Arbeitnehmer*innen, Lieferanten usw. über die Änderungen und Auswirkungen in Kenntnis zu setzen. Zudem ist insbesondere in der Anfangsphase eine verstärkte Kontrolle wichtig.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine monetäre Bewirtschaftung – im Gegensatz zu einer Parkscheibenregelung – unter dem Gesichtspunkt von längeren Parkdauern für Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis eine höhere Flexibilität gewährleisten würde.

Gehwegparken

Im Rahmen der Analyse wurden alle Gehwege untersucht und ermittelt, ob die verfügbare breite für den Fußverkehr unter der Regelbreite von 2,5 m liegt (gemäß Gehwegstandard Kiel) und in diesen Fällen Maßnahmen erarbeitet. Ziel war es, sowohl die Qualität für den Fußverkehr zu erhöhen, als auch die Anzahl an wegfallenden Parkplätzen gering zu halten. Wesentliche Ansätze umfassen die Verlagerung des Parkens von Gehwegen auf die Fahrbahn, wodurch ausreichende Gehwegbreiten gewährleistet werden. In einigen Straßenzügen ist ein kompletter Wegfall eines Parkstreifens vorgesehen, um besonders enge Gehwege zu entlasten. Begleitend dazu sind ergänzende bauliche Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung von Pollern, geplant, um das unerlaubte Gehwegparken physisch zu unterbinden. Zudem werden punktuell Einbahnstraßenregelungen eingeführt, um zusätzlichen Platz im Straßenraum zu schaffen. Die betroffenen Straßenzüge und die Maßnahmen sind in Abbildung 31 dargestellt.

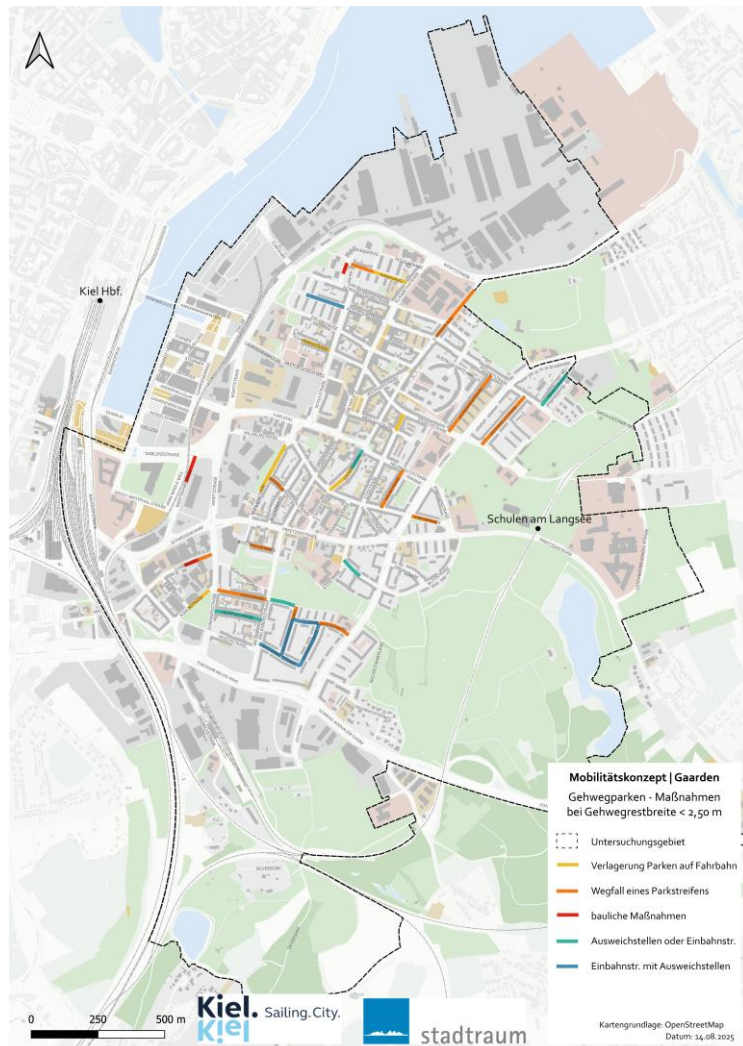


Abbildung 31: Maßnahmen zu Gehwegparken

Exemplarisch kann das Holsteiner Quartier genannt werden, der genannte Einbahnstraßenring (vgl. Kap. 5.1.3) erlaubt es, das jetzige Gehwegparken teilweise auf die Fahrbahn zu verlagern. Somit können regelgerechte Gehwegbreiten gewährleistet und die Zahl der Stellplätze im Wesentlichen erhalten werden. Bei Erhalt des Zweirichtungsverkehrs im gesamten Quartiersnetz könnte das Parken nur auf einer Straßenseite erlaubt werden, was zu einem Verlust von etwa der Hälfte der Stellplätze in diesem Bereich mit sehr hohem Parkdruck führen würde.

Liefer- und Dienstleistungsverkehr

Innerhalb der Parkraumbewirtschaftungszonen sind im Rahmen der Umsetzungsplanung entsprechend den Leitlinien der LHK Kurzzeitstellplätze vorzusehen, die vorrangig dem Halten bzw. kurzzeitigen Parken für Lieferdienste aber auch Dienstleister wie insbesondere Pflegedienste dienen [vgl. 14, S. 10].

Quartiersgaragen

Aufgrund steigender Nachfrage zum Beispiel durch Neubauvorhaben und den punktuellen Entfall von Stellplätzen wie durch den Bau der Stadtbahn, des Aufhebens von Gehwegparken oder anderen Straßenraumumgestaltungen muss versucht werden, Lösungen zur Abdeckung des Parkraumbedarfes zu finden. Eine Lösung ist die räumlich konzentrierte Unterbringung von Kfz in Quartiersgaragen und Parkhäusern. In diesen Quartiersgaragen können auch wettergeschützte Radabstellanlagen und Sharing-Angebote integriert werden. Aufbauend auf den bestehenden Parkplätzen und Parkhäusern (vgl. Kapitel 3.5) wurden potenzielle Standorte für Quartiersgaragen identifiziert. Es sei betont, dass für diese Flächen noch keine weitere Vorprüfung erfolgt ist, insbesondere wurden keine Eigentumsverhältnisse, städtebauliche Auflagen, Betriebs- und Finanzierungskonzepte oder ähnliches betrachtet.

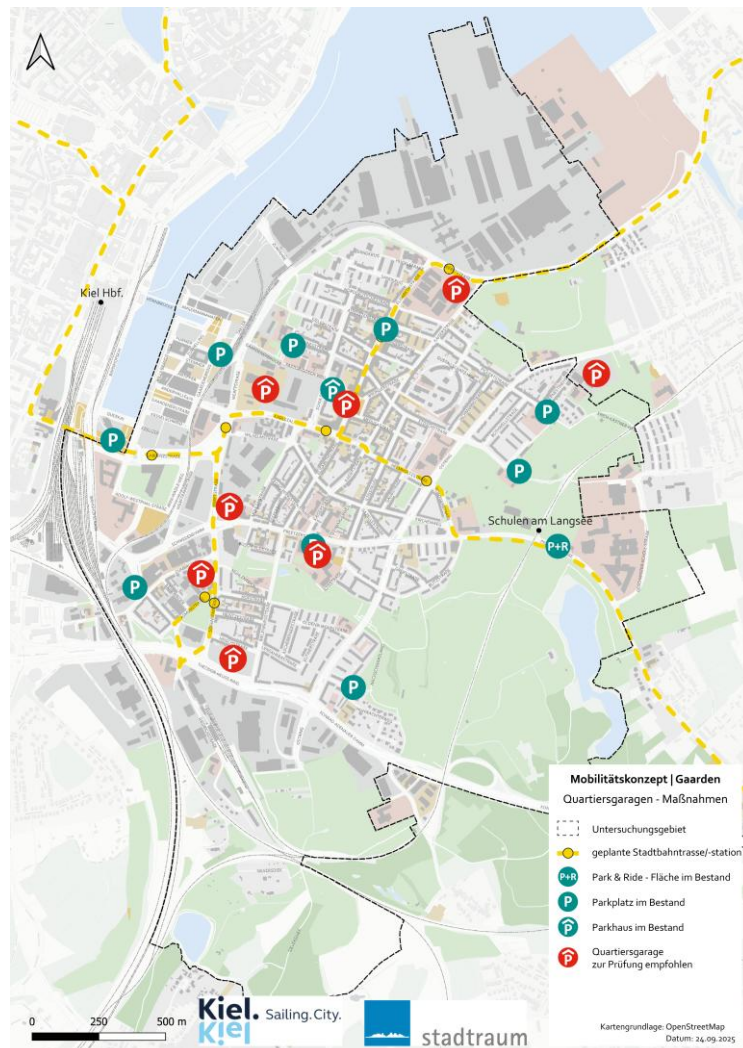


Abbildung 33: Potenzielle Standorte für Quartiersgaragen

Es werden folgende Standorte für Quartiersgaragen zur Prüfung empfohlen (siehe Abbildung 33):

- Coop Quartier
- Garage am Hohwachter Weg
- Parkhaus Schulstraße
- Parkplatz Aldi Ostring
- Parkplatz an der Turnhalle der Fröbelschule
- Parkplatz CAU
- Parkplatz Penny Werftstraße
- Parkplatz Sörensenstraße /Am Brook
- Quartier „Werftterrassen“

5.7 Handlungsfeld VII: Allgemein, nicht ortspezifisch

Dieses Handlungsfeld umfasst Maßnahmen mit übergreifendem Charakter, welche nicht spezifisch räumlich verortet werden können, aber wesentlich zur Gesamtstrategie des Mobilitätskonzepts beitragen. Vorgesehen sind breit angelegte Informationskampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für nachhaltige Mobilitätsformen sowie die Implementierung digitaler Lösungen wie Parkplatzsensoren und dynamischer digitaler Parkleitsysteme. Ebenso wichtig ist die regelmäßige Evaluation der umgesetzten Maßnahmen und deren transparente Kommunikation gegenüber der Bevölkerung, um Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft kontinuierlich zu fördern und somit die Wirksamkeit des gesamten Mobilitätskonzepts zu sichern.

5.8 Stufenkonzept

Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts | Gaarden erfolgt zeitlich gestaffelt. Maßnahmen, die z.B. einen großen Effekt auf die Verkehrsinfrastruktur Gaardens haben, aber mit einem geringen planerischen und baulichen Aufwand verbunden sind, sollten kurzfristig umgesetzt werden. Dies führt dazu, dass die Bewohner*innen Gaardens frühzeitig umgesetzte Maßnahmen wahrnehmen und neue Angebote nutzen können. Dabei ist zu beachten, im Sinne der Gleichbehandlung kurzfristige Maßnahmen in allen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes umzusetzen.

Andere Maßnahmen hängen mit dem Bau der Stadtbahntrasse zusammen und sind dementsprechend an den Zeitplan des Stadtbahnbaus in Gaarden gebunden.

Die Einteilung der Maßnahmen in die verschiedenen Stufen gibt den planenden/bauenden Ämtern und den anordnenden Behörden der LHK einen Überblick über die zeitliche Abfolge der Maßnahmen. Dementsprechend können finanzielle und personelle Ressourcen besser eingeplant werden.

Insgesamt wurden ca. 200 Maßnahmen erarbeitet, welche in 3 Stufen einsortiert wurden. Davon liegen ca. 90 in Stufe 1, ca. 75 in Stufe 2 und ca. 30 in Stufe 3. Einige Maßnahmen wurden nicht in das Stufenkonzept eingearbeitet, da es sich eher um allgemeine Hinweise / Handlungsempfehlungen handelt, die sich nicht eindeutig einer Stufe zuordnen lassen.

Das Stufenkonzept definiert sich wie folgt:

Stufe 1

- Kurzfristig angestrebt bis 2028
- Verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen mit geringem Abstimmungs- und Planungsaufwand
- kleine bauliche Maßnahmen

Stufe 2

- Mittelfristig angestrebt ab 2029 bis 2033
- Verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen mit größerem Abstimmungs- und Planungsaufwand
- Größere bauliche Maßnahmen

Stufe 3

- Langfristig ab Mitte 2030er Jahre
- Im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Stadtbahn

5.9 Verkehrsführung nach Umsetzung der Stufe 1

Die Umsetzung der Maßnahmen hat Auswirkungen auf die Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet. Zur übersichtlichen Darstellung dieser, wurde das Gebiet in drei Teilbereiche (A, B und C) gegliedert. Für jeden Teilbereich wurde jeweils eine Übersichtskarte zur Verkehrsführung nach Umsetzung der Maßnahmen der Stufe 1 erstellt (siehe Abbildung 34, Abbildung 35 und Abbildung 36). Diese integrieren die bestehenden Verkehrsregelungen/-führungen und die Änderungen, welche sich durch die Umsetzung der Maßnahmen ergeben.

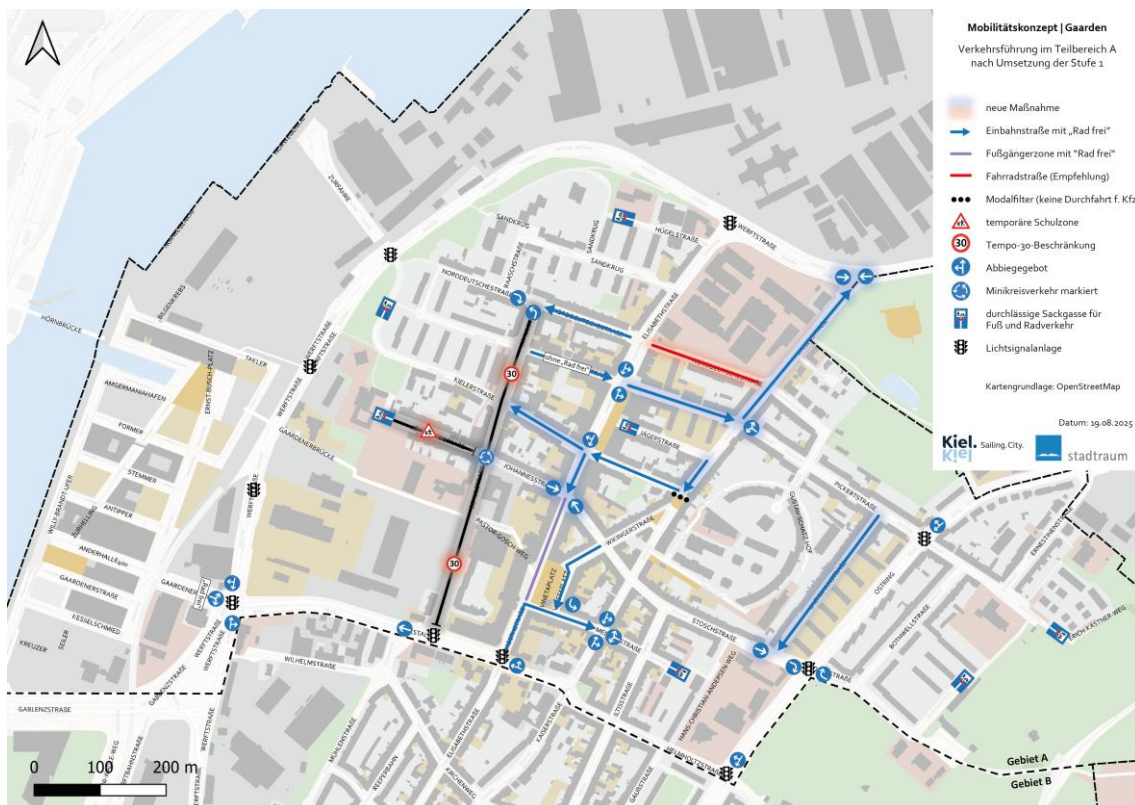


Abbildung 34: Verkehrsführung im Teilbereich A nach Umsetzung der Stufe 1

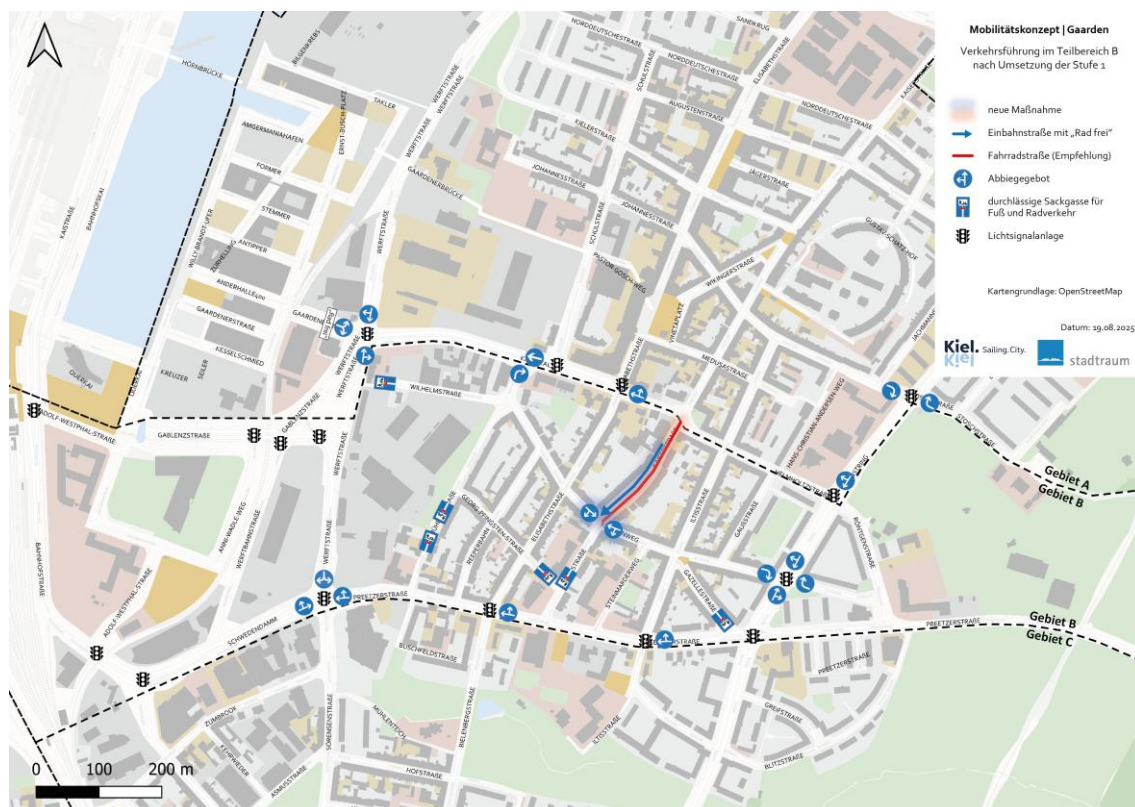


Abbildung 35: Verkehrsführung im Teilbereich B nach Umsetzung der Stufe 1

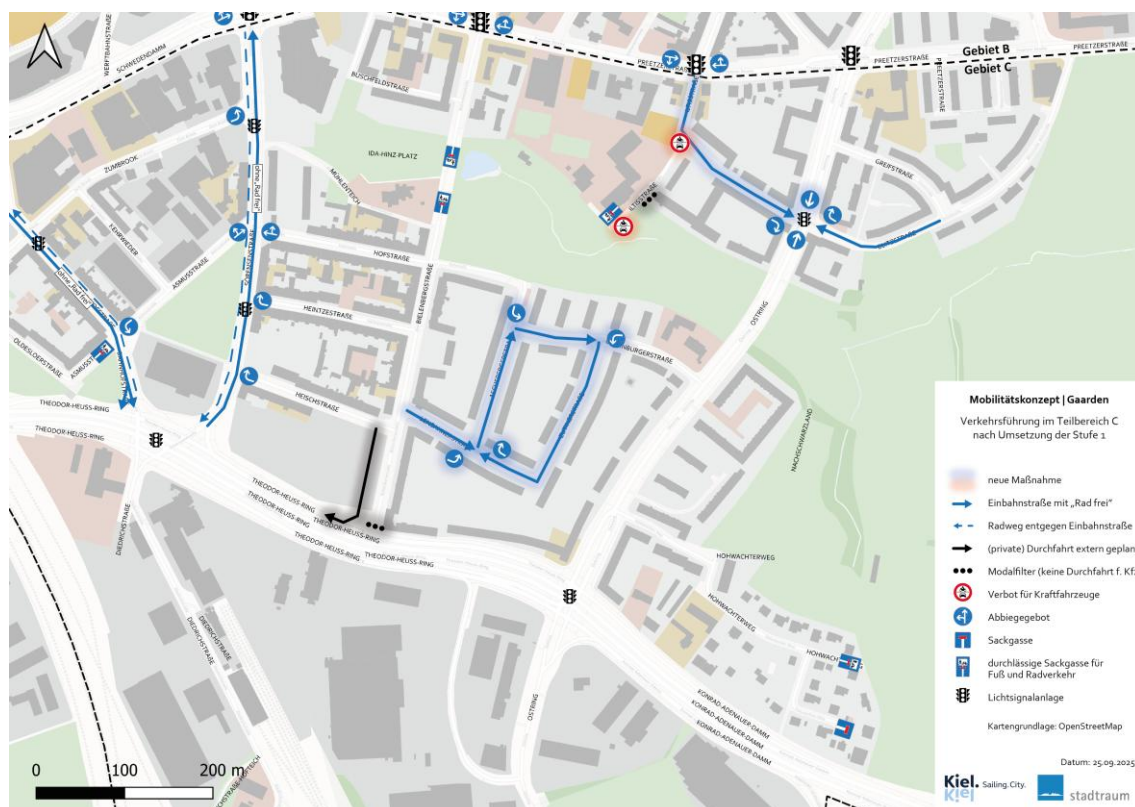


Abbildung 36: Verkehrsführung im Teilbereich C nach Umsetzung der Stufe 1

6 Fazit

Das Mobilitätskonzept | Gaarden reagiert auf bestehende Herausforderungen, darunter hoher Parkdruck, unzureichende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und Konflikte zwischen den Verkehrsträgern mit entsprechenden Sicherheitsdefiziten. Gaarden, dicht bebaut und durch die historische Rolle als Werftarbeitersiedlung geprägt, ist durch klar strukturierte Siedlungskörper gekennzeichnet, die von Hauptverkehrsstraßen, aber auch Grünzügen abgegrenzt sind. Ziel des Konzeptes ist es, durch organisatorische, verkehrliche und investive Maßnahmen die Lebensqualität zu verbessern und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern. Ziele und Maßnahmen sind mit anderen Planwerken und Vorhaben abgestimmt, beispielsweise der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen gemäß Nahverkehrsplan oder der geplante Bau der Stadtbahn sowie städtebauliche Entwicklungsvorhaben.

Die Analyse umfasste umfangreiche Beteiligungsverfahren, Bestandsaufnahmen und Bedarfsermittlungen, die Verbesserungspotenzial insbesondere beim Fuß- und Radverkehr sowie beim ruhenden Verkehr offenlegten. Zu den Kernpunkten des Konzeptes gehört die Einrichtung sogenannter Kiezblöcke zur Verkehrsberuhigung und damit Förderung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Nahmobilität. Ebenso spielt die Einführung einer (nicht kostenpflichtigen) Parkraumbewirtschaftung eine bedeutende Rolle, die durch die zeitweise Nutzung von Großparkplätzen an Supermärkten, dem Hörnbad und der Aufwertung des Parkhauses Schulstraße als Quartiersgarage flankiert werden soll. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch den verbesserten Zugang zu Sharing-Systemen, insbesondere neue Mobilitätsstationen. Die Umsetzung erfolgt in drei Stufen mit kurzfristigem, mittelfristigem bzw. langfristigem Horizont. Diese Stufenbildung berücksichtigt die Dringlichkeit, Kosten und planerische Sachzusammenhänge. Die dritte – langfristig zu realisierende – Stufe ist mit dem Bau der geplanten Stadtbahn verknüpft.

Das Mobilitätskonzept bietet ein den gesamten Stadtteil und alle Verkehrsarten umfassendes Maßnahmenpaket, um Gaarden hinsichtlich der Mobilität, aber auch des Aufenthalts im öffentlichen Raum lebenswerter und nachhaltiger zu gestalten. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde aber auch deutlich gemacht, dass städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen allein für das Erzielen der beabsichtigten Effekte nicht reichen werden, sondern ein Zusammenwirken mit Sozial- und Ordnungspolitik anzustreben ist.

Literatur

- [1] **Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) Kreisgruppe Kiel (2018):** *Kieler Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an KFZ-Stellplätzen und Fahrradstellplätzen im Baugenehmigungsverfahren*. Kiel. Online verfügbar unter: <https://www.bund-kiel.de/fileadmin/kiel/Richtzahlentabelle-Stellplaetze.pdf>. Abgerufen am 09.01.2025.
- [2] **CITIES FOR FUTURE (2019):** *SUPERBLOCKS*. Online verfügbar unter: <https://www.superblocks.org/>. Abgerufen am 13.08.2025.
- [3] **Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2006):** *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. Ausgabe 2006. Köln.
- [4] **IKS-Mobilitätsplanung (Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung) (2021):** *Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung. Band 1: Bericht*. Kassel.
- [5] **Landeshauptstadt Kiel (LHK) (Hrsg.); Büro StadtVerkehr – B.U.P. (Hamann, R.; Kopp, M.; Horgertz, C.; Schulz, S.); Gekaplan (Schlansky, A.) & IKS-Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung (Schmitz, A.; Gardyan, A.; Tiemann, G.; Meyerdierks, M.) (2014):** *Standards für Fußwege und Kinderwege. Neuauflage 2019*. Kassel.
- [6] **Landeshauptstadt Kiel (LHK) (2023):** *Gaarden Hoch 10. Entwicklungsperspektiven für Kiel-Gaarden 2018 – 2023. 5 Jahre Arbeit für Gaarden. 4. Fortschrittsbericht*. Kiel.
- [7] **Landeshauptstadt Kiel (LHK) (2024):** *Leistungsbeschreibung für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für den Kieler Stadtteil Gaarden*. Vergabenummer: 661 007 24. Kiel.
- [8] **Landeshauptstadt Kiel (LHK) (o.D.):** *Zukunft der Mobilität: Die Stadtbahnplanung in der Landeshauptstadt Kiel*. Kiel. Online verfügbar unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_dokumente_kiel_bewegt_sich/kiel_stadtbahn_broschuere_2025.pdf. Abgerufen am 14.07.2025.
- [9] **Landeshauptstadt Kiel (LHK), Stadtamt, Statistik und Wahlen (2024):** *Kieler Zahlen 2023. Statistischer Bericht Nr. 297*. Online verfügbar unter: https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/statistik_kieler_zahlen/_statistische_jahrbuecher/Statistischer_Bericht_Nr._297_-_Kieler_Zahlen_2023.pdf. Abgerufen am 20.08.2025.
- [10] **Landeshauptstadt Kiel (LHK), Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2022):** *Konzept Stadtgrün*. Kiel.
- [11] **Landeshauptstadt Kiel (LHK), Tiefbauamt, Abteilung Verkehr (Hrsg.) (2010):** *Verkehrsentwicklungsplan 2008. Ideen für eine mobile Stadt*. Kiel.

-
- [12] **Landeshauptstadt Kiel (LHK), Tiefbauamt, Abteilung Verkehr (Hrsg.) (2016):** *Konzept Mobilitätsstationen für Kiel*. Kiel.
- [13] **Landeshauptstadt Kiel (LHK), Tiefbauamt (2021):** *Antrag der Verwaltung. Betreff: Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt Kiel, hier: Fortschreibung Veloroutennetzplan 2035*. Online verfügbar unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/_vep/Veloroutennetzplan_2035_Drs._0921_2021.pdf. Abgerufen am 09.01.2025.
- [14] **Landeshauptstadt Kiel (LHK), Tiefbauamt, Abteilung Verkehr (Hrsg.) (2022):** *Mobilitätskonzept ruhender Kfz-Verkehr 2035*. Kiel.
- [15] **Landeshauptstadt Kiel (LHK), Tiefbauamt, Abteilung Verkehr (o.D.):** *Der Schulwegeplan*. Kiel. Online verfügbar unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/schule_und_mobilitaet/schul_und_kinderwege.php. Abgerufen am 23.01.2025.
- [16] **Planersocietät Frehn – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation; Gertz Gutsche Rümenapp - Stadtentwicklung und Mobilität GbR & urbanus GbR (2017):** *Masterplan Mobilität KielRegion. Endbericht*. Kiel.
- [17] **Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH (Schröder-Dickreuter, S.; von Bergner, C.; Engelhardt, N.; Rehbaum, N.); Gertz Gutsche Rümenapp - Stadtentwicklung und Mobilität Planung, Beratung, Forschung GbR (Bohnet, M.; Albrecht, M.) & urbanus GbR - Stadt- und Verkehrsplanung (Luft, S.; Krausse, P.) (2024):** *Ostuferverkehrskonzept für die KielRegion. Endbericht*. Kiel.
- [18] **Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK Kiel) (o.D.):** *Linienübersicht*. Online verfügbar unter: <https://www.sfk-kiel.de/faehrlinien/linien>. Abgerufen am 09.01.2025. Kiel.

Anlagen

Anlage 1: Analyse- und Konzeptkarten

- 1 Stadträumliche Analyse
- 2 Städtebauliche Entwicklungen
- 3 ÖPNV-Erschließung
- 4 Straßennetz
- 5 Parkraumauslastung (Tag)
- 6 Ruhender Kfz-Verkehr
- 7 Veloroutennetz 2035
- 8 öffentliche Radabstellanlagen
- 9 Sharing-Angebote
- 10 Fußwegeachsen
- 11 Querungshilfen für den Fußverkehr
- 12 Kinder- und Schulwege
- 13 Grün- und Freiräume
- 14 Straßenbegrünung
- 15 Konzeptskizze Superblock Zentrum (nach Stufe 1)
- 16 Konzeptskizze Superblock Zentrum
- 17 Konzeptskizze Superblock Elki-Kiez
- 18 Querungshilfen – Maßnahmen
- 19 Potenzialflächen Kinderspiel auf Gehwegen
- 20 Potenzialflächen Begrünung im Straßenraum (Stufe 1)
- 21 Sharing-Angebote – Maßnahmen
- 22 Bewohnerparken – Maßnahmen
- 23 Gehwegparken – Maßnahmen
- 24 Quartiersgaragen - Maßnahmen
- 25 Verkehrsführung Teilgebiet A – Zentrum (nach Stufe 1)
- 26 Verkehrsführung Teilgebiet B – Elki-Kiez (nach Stufe 1)
- 27 Verkehrsführung Teilgebiet C – Holsteiner Viertel (nach Stufe 1)

Anlage 2: Maßnahmenkarte

Anlage 3: Maßnahmenliste