

Landeshauptstadt Kiel
Tiefbauamt
Herrn Schmeckthal
Fleethörn 9-17
24103 Kiel

Forum Nahverkehr Kiel FNK
c/o Verkehrsclub Deutschland
Landesbüro Schleswig-Holstein
Samwerstraße 16
24118 Kiel

Tel.: 0431 – 986 46-26
Fax: 0431 – 986 46-50

Bürozeiten: Di 15 -18 Uhr
Do 9 - 12 Uhr

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2008

19.02.2008

Sehr geehrter Herr Schmeckthal,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans Stellung nehmen zu können und freuen uns, wenn Sie unsere Anregungen aufnehmen.

Allgemeines

Die Umsetzung des Plans und damit die Umsetzung jeder einzelnen Baumaßnahme muss künftig direkt an den im Plan formulierten stadt- und verkehrspolitischen Zielen wie zum Beispiel

- Kinderfreundlichste Stadt Deutschlands,
- minus 17% CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor,
- Radverkehrsanteil von 25% des Modal Split bis zum Jahr 2020 ausgerichtet werden.

Wir begrüßen sehr, dass mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil auf 25% zu steigern, eine alte Forderung des FNK aufgegriffen wird.

Zusätzlich müssen jedoch folgende Ziele in den VEP aufgenommen werden:

- 25% ÖV am Modal Split,
- keine Zunahme beim KfZ-Verkehr (Verkehrsleistung)

Denn kinderfreundlichste Stadt Deutschlands zu werden, bedeutet auch, die Lebensgrundlagen dieser Kinder für die Zukunft nachhaltig zu sichern und die Aufenthaltsqualität in der Stadt deutlich zu verbessern.

Positiv bewerten wir in diesem Zusammenhang auch, dass erstmals Kindern, Fußgängern und Behinderten eigene Schwerpunkte eingeräumt werden.

Wichtigster Punkt des Plans ist das klare Bekenntnis zur StadtRegionalBahn (SRB).

Sie hat nicht nur eine herausragende verkehrspolitische Bedeutung für die gesamte Region. Darüber hinaus wird sie positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung, eine Aufwertung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts sowie ein modernes Image für die Region bringen. Ohne die StadtRegionalBahn wird der Öffentliche Verkehr den Anforderungen der Zukunft nicht gewachsen sein.

Problematisch ist aus Sicht des FNK die lange Liste von Straßenbaumaßnahmen, die der Plan enthält. Wesentliches Ziel der künftigen Verkehrsentwicklung muss es sein, den Umweltverbund attraktiver zu gestalten, damit künftig mehr Menschen auf das Auto verzichten. Menschen benutzen bevorzugt das Auto, wenn es Kosten- und Komfortvorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bietet. Dass dies in Kiel derzeit der Fall ist, sieht man an dem im Vergleich zu anderen Städten hohen Anteil des Kfz am Modal Split. Vordringlichstes Ziel vor weiteren Komfortverbesserungen im Kfz-Bereich muss daher sein, die bestehenden Komfortdefizite des Umweltverbunds abzubauen.

Daher fordern wir, grundsätzlich Bauvorhaben im Kfz-Bereich gegenüber Investitionen für den Umweltverbund und hier an erster Stelle der StadtRegionalBahn nachrangig zu behandeln.

Im Einzelnen

Zu 1 Einleitung

Der GVP´88 ist hinsichtlich der großen Straßenbauprojekte sicher weitestgehend umgesetzt. Ein Vergleich der grundlegenden Zielvorstellungen des GVP´88 und insbesondere seiner Ziele bezüglich der umweltverträglichen Verkehrsträger mit der heutigen Realität zeigt jedoch, dass der GVP´88 bei weitem nicht "abgearbeitet" ist. So gibt es im Veloroutennetz noch immer große Lücken.

Zu 2.2.1 Thematisch gegliederte Zielvorstellungen

Innerregionale Zusammenarbeit

- Auch beim Radverkehr wäre es dringend nötig, die Kieler Umlandgemeinden einzubeziehen und zu beraten. Dort ist moderne Radverkehrsförderung nahezu unbekannt. Lediglich bei der Gemeinde Kronshagen sind Ansätze zu erkennen, sich fachlichen Rat aus Kiel und von einem Gutachter zu holen.

Zu 4 Szenarien und Prognose 2020

- Die die zu erwartenden Kfz-Verkehre können nicht ohne weiteres aus der Fortschreibung der alten Daten entwickelt werden. Bei weiter steigenden Kraftstoffpreisen werden vermutlich etliche Ausbaumaßnahmen, mit denen der Durchgangsverkehr aus der Kernstadt herausgelockt werden soll, überflüssig.

Zu 5.1 Klimaschutz – CO₂-Reduzierung

- Im Rahmen der Vorarbeiten zur Aufstellung des VEP wurde auch ermittelt, wieviel CO₂ der Kieler Straßenverkehr emittiert. Dieser Wert sollte in den Entwurf aufgenommen werden.

Zu 5.4 Integrierte Handlungsschwerpunkte

- Die Olshausenstraße wird als integrierter Handlungsschwerpunkt aufgeführt, der hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffbelastung entlastet werden soll. Im Widerspruch dazu steht, dass sie durch die Anschlussstelle Olshausenstraße (Punkt 10 in 6.4.3.2) im Abschnitt zwischen Westring und

Leibnitzstraße noch stärker belastet werden wird.

Zu 6 Maßnahmen und Konzepte

- Der Entwurf enthält keine Aussagen zu den Kosten und zum Nutzen-Kosten-Verhältnis der vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Aufstellung des VEP sollte als Chance genutzt werden, die Kosten der einzelnen Verkehrsmittel nach dem Beispiel des ICLEI-Projektes transparent zu machen. Auf diese Weise könnte der VEP auch das strategische Ziel VI: "Haushalt konsolidieren" aufgreifen.

Zu 6.1 Fußverkehr

- Den Zebrastreifen muss eine größere Bedeutung beigemessen werden. Mit geringem Aufwand wird die trennende Wirkung von Straßen verringert.

Zu 6.2 Radverkehr

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes muss unabhängig davon geschehen, ob es an den Netzlücken und Mängelstellen Bauvorhaben von Versorgungsträgern gibt, an die sich die Stadt kostengünstig anhängen kann. Investitionen in den Radverkehr machen sich auch dann bezahlt, wenn sie zu 100% finanziert werden müssen.

Zu 6.2.3 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen

19. Wulfsbrook: Verbreiterung des vorhandenen Radweges

- Statt eines Beidrichtungsradschweges soll auf der gegenüberliegenden Seite ein zusätzlicher Radfahrstreifen angelegt werden.

23. Sieversdieck (Veloroute 9/9a) Ausbau des vorhandenen Weges zu einem Zweirichtungsradschweg mit Asphaltdecke

- Es soll kein Radschweg angelegt, sondern nur der vorhandene Weg asphaltiert werden (Klarstellung des Gemeindef)

26. Knooperschweg: Im Rahmen des Straßenausbau zw. Mittelstraße und Lehmschweg Bau von Radschwegen und mit Verlängerung des Zweirichtungsradschweges in der Mittelstraße (Veloroute 4)

- Ein Zweirichtungsradschweg wird abgelehnt.

30. Rendsburger Landstraße: Bau eines Zweirichtungsradschweges zw. Achterwehlerschweg und Russeerschweg im Zuge des verkehrsgerechten Umbau der Straße

- Ein Zweirichtungsradschweg wird abgelehnt. Stattdessen: Verbesserung der Radschwegsanlage.

32. Zum Forst: Bau eines Zweirichtungsradschweges zwischen Marconistraße und Ortseingang Rönne

- Tempo 30 für die ganze Straße macht einen Radschweg überflüssig.
- Ansonsten wird ein Schutzstreifen auf beiden Seiten bevorzugt.

33. Preetzerschweg: Verbesserung der Radschwegsanlagen stadteinwärts von Auffahrt B 76 bis Geschwisterschweg-Schweg

- Die Verbesserungen sollen durchgehend bis zum Ostring umgesetzt werden.
- Für Westring und Ostring fordern wir durchgängige, qualitativ hochwertige Radschwegsanlagen

Die Punkte 6.2.4 Fahrradfreundliche Ampelschaltungen, 6.2.5 Optimierung des Fahrradparkens und 6.2.6 Verkehrssicherheit, 6.2.7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sollen entsprechend der Empfehlungen des Fahrradforums vom Mai 2007 geändert werden.

neuer Punkt: 6.2.8 Fahrradtourismus

- Es fehlt ein gesonderter Punkt zum Fahrradtourismus. Der Fahrradtourismus ist in der Stadt noch unterentwickelt. Radlern des Ostseeküstenradweges wird oft empfohlen, die Stadt Kiel auszulassen und mit den Schiffen zu umfahren.

Zu 6.3.3.4 Fördeschiffahrt

- Der Fördeschiffahrt wird im VEP nur ein kleiner, wenig aussagekräftiger Abschnitt gewidmet.
- Es fehlt ein Konzept für die Fördeschiffahrt, das die Schiffe in den Verkehrsverbund eintaktet

Zu 6.3.3.5 Ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Verbindungsstraße Holtenau - Friedrichsort:

- Es muss sichergestellt werden, dass hier der MIV dauerhaft ausgeschlossen wird.

Neue Verbindungsstraße für Busverkehr zwischen Wellsee und Poppenbrügge (Julius-Leber-Straße)

- Diese neue Straße als neue Busverbindung wird abgelehnt, da ein Naherholungsraum erheblich beeinträchtigt wird. Erfahrungen mit der Geschwister-Scholl-Str. am Tröndelsee zeigen, dass Straßen, die zunächst nur für den Busverkehr freigegeben werden, früher oder später doch für den Kfz-Verkehr freigegeben werden.

Zu 6.4.3 Maßnahmen im Kfz-Netz

- Alle hier genannten Maßnahmen sind nicht erforderlich bzw. kontraproduktiv, will man wirklich mehr Autofahrer zur Nutzung des Umweltverbunds motivieren.

Zu 6.4.3.1 Maßnahmen im Bereich der Stadteinfahrten

(1) Anschluss Boelckestraße

- Diese Maßnahme ist nicht erforderlich, da es den Flughafen faktisch nicht mehr gibt.

(4) Anschlussstelle Uhlenkrog

- Die Maßnahme wird abgelehnt: Sie kollidiert mit Radverkehrsinteressen (Pkt 36, S. 35)

(5) Südspange Gaarden

- Es wird keine Notwendigkeit gesehen, die Südspange als frühzeitigen Bau als Teil der A21 zu bauen, da sie ihre volle Wirkung erst mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße erzielen würde. Die Vorteile eines frühzeitigeren Baus (Entlastung der Edisonstr. und des Wellseedammes) wird als nicht so dringlich gesehen, da dort relativ wenig Wohnbebauung und eher Gewerbe ist. Außerdem sollte die tatsächliche entlastende Wirkung einer SRB abgewartet werden.

(10) Anschlussstelle Olshausenstraße

- Eine wesentlich vereinfachte Anbindung der Stadtautobahn würde noch mehr Studenten ins Auto bringen. Statt der zusätzlichen Anschlussstelle muss das ÖV-Angebot verbessert werden (Busse sind häufig überfüllt) .
Mit der Schaffung der StadtRegionalBahn-Verbindung ist eine derartige Maßnahme sowieso obsolet.

13) Ostuferentlastungsstraße (B502neu) nördlich der B 76 und stadtverträgliche Gestaltung des Ostringes

- Der sehr hohe Aufwand steht in keinem Verhältnis zu dem begrenzten Nutzen. Die SRB wird auch den Ostring entlasten (Pendler).
- Die Einführung von Tempo 30 zur Lärmreduzierung sollte geprüft werden.

(17) Knoopers Weg zwischen Lehmburg und Exerzierplatz

- Scheint überflüssig. Hier wurde erst neu asphaltiert. Was heißt Grundsanierung und funktionsgerechter Ausbau, wenn die Streifigkeit der Straße beibehalten werden soll?

(18) Knoten Lehmburg / Knoopers Weg / Gutenbergstraße (nördliche Innertangente)

- Wird abgelehnt.

(19) Werftstraße zwischen Preetzer Straße und Karlstal

- Wird abgelehnt.
- Wir fordern breite Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten sowie kurze Wartezeiten an allen Ampeln und in allen Richtungen. Der viel zu schmale Beidrichungsweg an der Werftstraße direkt nördlich des Karlstals muss verbreitert werden. Dieser Radweg wurde beim Ausbau der Werftstraße nördlich des Karlstals "vergessen".

Zu 6.4.3.4 Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen außerhalb der Innertangenten (Verkehrsstraßen und Sammelstraßen)

(20) Erschließung Falckensteiner Strand/Feste Friedrichsort

- Eine zusätzliche Straße parallel zum Palisadenweg wird abgelehnt, da sie nur wenige Tage im Jahr benötigt wird.
- Die Radverbindung von der Kieler Innertadt zum Falckensteiner Strand muss hinsichtlich Wegführung und -qualität dringend verbessert werden.

(24) Kreisstraße 1 (Solldiekswall) zwischen Kleinflintbeker Weg und Radewisch

- Wird wegen erheblicher Eingriffe in Natur und Landschaft und der Entlastung von eher wenig belasteten Straßen abgelehnt.

(25) Westumgehung Neumühlen-Dietrichsdorf

- Kein Bedarf

(28) Hindenburgufer zwischen Bernhard-Harms-Weg und Carl-Löwe-Weg

- Gerade angesichts der Bedeutung für den Tourismus und den Freizeitverkehr sollte das Hindenburgufer eher zur Flaniermeile / Promenade mit Radverkehr auf der Fahrbahn aufgewertet werden als straßenverkehrstechnisch ausgebaut zu werden.

(29) Olshausenstraße zwischen Knoopers Weg und Hansastraße

- Keine Kapazitätserweiterung zugunsten des Kfz-Verkehrs

(30) Beselerallee / Reventlouallee

- Keine den weiteren Ausbau rechtfertigende Nachfrage erkennbar

(31) Feldstraße zwischen Brunswiker Straße und Beseler Allee

- Keine den weiteren Ausbau rechtfertigende Nachfrage erkennbar

(33) Eckernförder Straße zwischen Arndtplatz und Westring

- Eine Vierstreifigkeit ist städtebaulich nicht zu vertreten und nicht erforderlich.

Zu 6.4.5.2 Verkehrslenkungskonzept der Innenstadt

- Einführung eines Lkw-Führungskonzeptes mit Anlieferzonen in der Innenstadt:
- Wir fordern die Paket-Belieferung der Innenstadt durch Lasten-Räder: In der Kölner Innenstadt beliefert UPS mit Lastenräder, s. dazu Broschüre der AGFS "City Marketing Fahrrad", S. 32.
- Es fehlt die Sperrung der Holstenbrücke für den Kfz-Verkehr. Dies war schon im GVP`88 vorgesehen und sollte mit Fertigstellung der Mühlenwegtrasse umgesetzt werden.

Zu 6.4.5.3 Temporeduzierung zur Lärminderung und Optimierung des Verkehrsflusses

- Temporeduzierungen werden allgemein begrüßt. Die Liste sollte um den Ostring ergänzt werden. Wir fordern Tempo 30 für das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der anbaufreien Hauptverkehrsstraßen.
- Temporeduzierungen auf Teilabschnitten von Straßen bzw. zu eingeschränkten Zeiten sind ineffektiv und reichen nicht aus.

neu: 6.4.5.5 Rückbau von Straßen

- Rückbau und fahrradfreundliche Gestaltung des Ostrings/Langen Rehms (alte B502) zw. Schönkirchener Straße und Dietrichsdorfer Höhe, auch im Fall des Nichtbaus der SRB.
- Rückbau und fahrradfreundliche Gestaltung des Westrings

Zu 6.5.2 Parken in Wohnquartieren

- Es wird begrüßt, dass kein weiterer Bau oder die Ausweisung von öffentlichen Parkplätzen angestrebt wird. Auch das Zurückdrängen des Gehwegparkens wird ausdrücklich begrüßt. Es wird allerdings auch nicht gesagt, wie z.B. konkret CarSharing seitens der Stadt unterstützt werden soll.
- Bei Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sollte auch eine Erhöhung der Gebühren geprüft werden. Die Parkgebühren in Kiel sind bekanntermaßen sehr niedrig.
- Die Zielsetzung, den Straßenraum wieder als Lebensraum für Erwachsene und Kinder zugänglich zu machen, indem vor allem der ruhende Verkehr aus dem öffentlichen Raum auf privat zu errichtende Flächen verdrängt wird, ist sehr zu begrüßen. Leider werden keine konkreten Maßnahmen genannt, mit denen die Flächen gewonnen werden sollen (z.B. durch den Bau von Quartiersparkhäusern).
- In diesem Zusammenhang wird es als essentiell wichtig erachtet, dass der ruhende Verkehr überwacht und Falschparken geahndet wird. Auch diese Aufgaben werden nicht in konkret geplante Maßnahmen überführt.

Zu 6.6.1 Fernverkehr Schiene

- Reisende in den Hamburger Norden (z.B. City Nord, Flughafen Langenhorn) müssen erst über den Hauptbahnhof und dann wieder mit der S-Bahn Richtung Norden. Eine schnelle Schienenverbindung auf den vorhandenen Gleisen (und Lückenschluss in Hamburg) würde Flughafen und den Norden Hamburgs wesentlich besser anbinden (s. Konzept zum Metroexpress, Schienenflieger).

Zu 6.7.2 Verkehrssystemmanagement (VSM)

- Für die Kür im Bereich Kfz-Verkehr sollte erst dann Geld ausgegeben werden, wenn die Pflichtaufgaben für den Umweltverbund erfüllt sind.

Zu 6.9.2 Unfallprävention

- Es sollte geprüft werden, ob der Verkehrsunterricht durch die Verkehrslehrer auf den Verkehrsübungsplätzen nicht auch zusätzlich im Straßenumfeld der jeweiligen Schule stattfinden kann. Denn dort sind die Schüler überwiegend unterwegs.
- Es sollte im Umkreis (bis 500 m) von Kindergärten und Schulen ein absolutes Halteverbot erlassen werden.
- Zur Unfallprävention gehört ganz wesentlich auch, diejenigen Verkehrsteilnehmer, die ein großes Gefahrenpotenzial bilden, aufzuklären.

Zu 6.9.3 Sicherheitsaudit für Straßen (SAS)

- Künftig sollten alle Baumaßnahmen mit einem Sicherheitsaudit durchgeführt werden.

Zu 6.10.2 Grundsätzliche Anforderungen (Qualitäten)

- Kiel braucht mehr Spielstraßen, um eine kinderfreundliche Stadt zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

Für das Forum Nahverkehr Kiel