

6.5 Fließender Kraftfahrzeug-Verkehr

Der prozentuale Anteil des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr ist gegenüber der Analyse und Prognose zum Generalverkehrsplan von 1988 rückläufig. Der Kfz-Verkehr hat mit 47% aller Wege aber immer noch den größten Anteil am Modal Split der Bewohner Kiels. Absolut nimmt der Kraftfahrzeugverkehr im Prognosezeitraum zwar ab, ist aber weiterhin das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Die Bündelung von Verkehren auf den Hauptachsen führt auch beim Kraftfahrzeugverkehr trotz aller Bemühungen um die Förderung umweltfreundlicher Verkehre noch zu Zuwachsraten.

Es wird aber vielleicht gerade wegen der immer noch starken Benutzung des Kfz kontrovers über den Kfz-Verkehr diskutiert. Den meisten Nutzern sind Staus oder zu viele Stopps an Ampeln ein Dorn im Auge. Für die anderen, die gerade nicht das Auto nutzen, verursachen Kraftfahrzeuge nur Lärm und schlechte Luft oder sie fahren einfach zu schnell und beanspruchen Platz, der besser für Fahrräder und Fußgänger zur Verfügung stünde. Die Kontroverse erhält zurzeit eine erhöhte Brisanz angesichts des globalen Klimawandels. Der Straßenverkehr ist am Gesamtausstoß von CO₂ zu rund einem Fünftel beteiligt.

6.5.1 Ziele für den fließenden Kfz-Verkehr

Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen und Konzepte auf der Basis der strategischen Ziele ist es, zwar den Kfz-Verkehr unter Zuhilfenahme guter Angebote für umweltfreundliche Verkehre soweit wie möglich einzugrenzen, dem notwendigen Kfz-Verkehr aber ein funktionierendes Netz zur Verfügung zu stellen und die Erschließung der Stadt sicherzustellen. Die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs sollen minimiert werden. Dies soll durch Bündelung des Verkehrs auf leistungsfähigen und möglichst unsensiblen Routen erreicht werden, wodurch das untergeordnete Straßennetz vor allem in den Wohngebieten entlastet werden kann. Nötig dazu ist die Gewährleistung eines störungsfreien Verkehrsflusses auf dem Hochleistungs- und Verkehrsstraßennetz und die direkte Anbindung aller Stadtteile an dieses Straßennetz.

6.5.2 Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen

Vor einer Prüfung von Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen sind im Hinblick auf Ausbaukosten und Umweltbeeinträchtigungen auch Maßnahmen zu prüfen, die in der Lage sind, das Straßennetz allgemein zu entlasten. Kraftfahrzeugfahrten sollen soweit wie möglich ersetzt werden. Jede vermie-

dene Autofahrt schafft „Platz“ auf den Straßen und macht sie dadurch leistungsfähiger, ohne dass ein Ausbau nötig wird. Zu erreichen ist dies über eine höhere Nutzung anderer Verkehrsträger wie ÖPNV und Radverkehr.

Maßnahmen, die die Nutzung dieser Verkehrsträger fördern, sind an anderer Stelle erläutert. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die StadtRegionalBahn, der Ausbau des Radverkehrsnetzes und Mobilitätsmanagement. Im Vergleich mit Erfahrungen aus anderen Städten scheint so eine allgemeine Verkehrsreduzierung des privaten Pkw-Verkehrs um 10% möglich. Dies führt insbesondere während der Spitzenzeiten allgemein zu deutlichen Verkehrsrückgängen wie Abbildung 6-10 für sich genommen zeigt.

Siehe nächste Seite: Abb. 6-10 Wirkungen der verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen (Mobilitätsmanagement, Radverkehrsförderung, SRB) gegenüber dem Prognose-Null-Fall [Kfz/24h].

6.5.3 Maßnahmen im Kfz-Netz

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen zum Kfz-Verkehr sind in erster Linie dafür vorgesehen, weiteren Verkehr auf dem Hochleistungsstraßennetz zu bündeln und das innere Netz der Stadt zu entlasten. Das erhöht die Leistungsfähigkeit des inneren Straßennetzes und verbessert die Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Wohnstandorte der Kernstadt ebenso wie die Umwelt- und Lebensqualität im Stadtgebiet. Zur Bündelung des Verkehrs auf den Hochleistungsstraßen ist es nötig, in einigen Abschnitten die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, neue Anschlüsse für direktere Anbindungen zu schaffen oder Alternativstrecken anzubieten. Darüber hinaus ist trotz zahlreicher Ausbaumaßnahmen in den letzten 15 Jahren auch im innerstädtischen Haupterschließungsnetz noch eine Reihe von verkehrlichen Ertüchtigungen und auch Grundsanierungen erforderlich, um die Erschließung des Stadtgebietes auf Dauer sicherzustellen.

Im Folgenden werden alle aus Sicht der Verkehrsentwicklungsplanung sinnvollen Maßnahmen zur verkehrlichen Ertüchtigung (Leistungssteigerung) des Verkehrsnetzes vorgestellt und die verkehrlichen Wirkungen jeweils im Vergleich mit dem Prognose-Null-Fall erläutert. Abb. 6-11 zeigt sie im Überblick.

6.5.3.1 Maßnahmen im Bereich der Stadteinfahrten

B 503 (1) Anschluss Boelckestraße

Schon im GVP`88 war die Ergänzung des Knotens B 503/Boelckestraße zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens und des Altenholzer Ortsteils Stift durch einen

Wirkungen der verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen
 (Mobilitätsmanagement, Radverkehrsförderung, SRB) gegenüber dem Prognose-Null-Fall [Kfz/24h]



Abb. 6-10 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, Verkehrsmodell 2007

Infrastrukturmaßnahmen Kfz-Verkehr

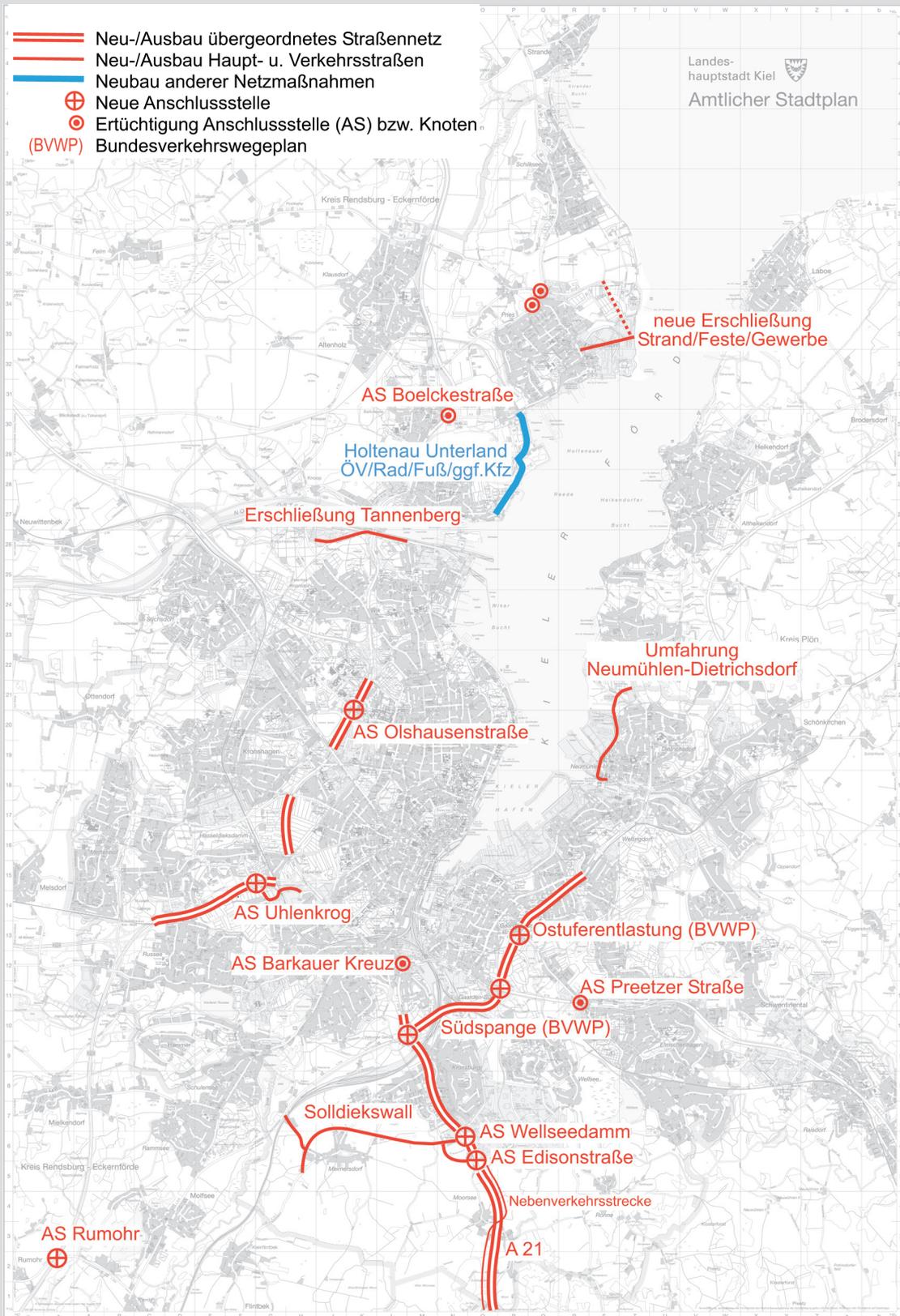


Abb. 6-11 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007

Teilausbau der westlichen Anschlussrampe vorgesehen. Die westliche Anschlussrampe ist dazu geringfügig baulich zu ergänzen. Diese Maßnahme ist nach wie vor sinnvoll. Die Ergänzung des Knotens erlaubt die Abfahrt von Norden zur Boelckestraße ohne Umwegfahrten durch die Gemeinde Altenholz. Die Maßnahme lässt sich weitestgehend auf Flächen der Bundesstraße B 503 verwirklichen. Sie liegt allerdings nach Korrektur der Gemeindegrenzen in den 90er Jahren auf Altenholzer Gebiet und in der Baulast des Bundes.

B 76

(Stadteinfahrt aus Richtung Eckernförde bis Holsteinknoten)

Hier sind auf absehbare Zeit keine Maßnahmen erforderlich.

A 215

(2) Anschlussstelle Rumohr

Ebenfalls im GVP'88 war die Schaffung einer Anschlussstelle im Bereich Rumohr vorgeschlagen worden, um die regionalen Verkehre aus dem Süden Kiels über die A 215 und nicht ausschließlich über die Neue Hamburger Straße oder die Hamburger Chaussee in das Stadtgebiet zu führen.

Die nach wie vor sinnvolle Maßnahme hat großräumige Wirkung und führt zu einer verbesserten Anbindung der Umlandgemeinden Molfsee und Flintbek. Es wird mehr Verkehr auf der Autobahn gebündelt. Das führt zu Entlastungen im Bereich der südlichen Innenstadt, in Gaarden Süd, in Hassee sowie auf dem Theodor-Heuss-Ringes. Sie liegt nicht auf städtischem Gebiet und bedarf der Unterstützung der betroffenen Gemeinden und der Region sowie der Zustimmung des Bundes als Baulastträger der A 215.

(3) Sechsstreifigkeit zwischen A 210 und B 76

Die Stärkung der Stadteinfahrt der A 215 durch Querschnittsaufweitung auf sechs Fahrstreifen verbessert nicht nur die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Stadttangente B 76. Es werden auch Entlastungen auf der Stadttangente und im Bereich des Knotens A 215 / Westring sowie im nachgeordneten Netz erreicht.

Die Landesverwaltung bereitet für den Bund als Baulastträger der A 215 für 2008 zurzeit eine Kapazitätserweiterung durch Umnutzung des Standstreifens zwischen A 210 und B 76 vor. Langfristig ist aber ein vollwertiger sechsstreifiger Ausbau dieses Abschnittes vorzusehen.

Die Maßnahme hat klein- und großräumige Wirkungen und führt durch Leistungssteigerung der A 215 zu einer besseren Erreichbarkeit Kiels bei verstärkter Bündelung der Verkehre im Hochleistungsstraßennetz. Dadurch kommt es zu Verkehrsentslastungen im Bereich Hasseldieksdamm, Russee, Hassee und Schulensee.

Die A 215 soll sechsstreifig fest ausgebaut und mit dem notwendigen Lärmschutz versehen werden. Sämtliche Möglichkeiten, auch vorher schon Lärmschutz in diesem Bereich zu erreichen, werden gegenüber dem vom Bund nachdrücklich eingefordert.

(4) Anschlussstelle Uhlenkrog

Eine zusätzliche Verknüpfung des innerstädtischen Straßennetzes mit der A 215 zwischen der A 210 und der B 76 bringt verkehrliche Vorteile insbesondere im nachgeordneten Netz. Da in diesem Abschnitt maximal eine weitere Anschlussstelle unterzubringen ist, ist ein Anschluss der Straße Uhlenkrog alternativ zum bislang geplanten Anschluss des Russeer Weges zu betrachten. Einem Anschluss der Straße Uhlenkrog - allerdings in Verbindung mit einer Verlängerung des Mühlendamms zum Uhlenkrog - wird der Vorzug gegeben.

Diese Anschlussstelle verbindet den Uhlenkrog und damit das Gewerbegebiet um den Uhlenkrog direkt mit der A 215. Durch die Verlängerung des Mühlendamms zum Uhlenkrog wird auch der CITTI-Park über die neue Zufahrt angebunden. Diese Kombination der Maßnahmen mit einem neuen höhenfreien Bahnübergang außerhalb der Wohnbebauung wäre verbunden mit der Möglichkeit einer Sperrung des Bahnüberganges in der Saarbrückenstraße für den Kfz-Verkehr.

Die Wirkungen der Maßnahme sind trotz des regionalen Einzugsbereiches des CITTI-Parkes im Wesentlichen begrenzt auf Hassee, Hasseldieksdamm und Randbereiche der südlichen Innenstadt. Allerdings haben sie z.T. deutliche Verkehrsentslastungen bestehender Straßen zur Folge. Die Maßnahme zeigt insoweit positive Wirkungen. Eine Anbindung des Uhlenkroges an die A 215 ohne Verlängerung des Mühlendamms hätte ebenso nachteilige Folgen im Verkehrssystem wie die ausschließliche Verlängerung des Mühlendamms. In Kombination mit der Sperrung des Bahnüberganges in der Saarbrückenstraße können darüber hinaus Verkehrsentslastungen in der Saarbrückenstraße und in der Hasseer Straße erreicht werden. Die erreichte Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Hasseer Straße wird durch geeignete Maßnahmen ausgebaut. Im direkten Rampenbereich wird Lärmschutz

realisiert. Alle Möglichkeiten, den Lärmschutz darüber hinaus im gesamten Umfeld und entlang der A 215 zu verbessern, werden gemeinsam mit dem Bund geprüft.

Im Zusammenhang mit der Rampe Uhlenkrog ist die sichere Führung von Rad- und Fußwegen zwischen Hofholzallee und Rendsburger Landstraße sicherzustellen. Bei einer konkreten Planung der Rampe sind genehmigungsfähige Varianten zu berücksichtigen. Bei der ingenieurplanerischen Bearbeitung sind die ökologischen und ökonomischen Auswirkungen des Projektes zu optimieren und insbesondere raumsparende Lösungen zu entwickeln. Die Genehmigungsfähigkeit festzustellen erfolgt nach den Kriterien des Bundes.

Wirkung der AS Uhlenkrog gegenüber dem Prognose-Null-Fall Kfz/24h

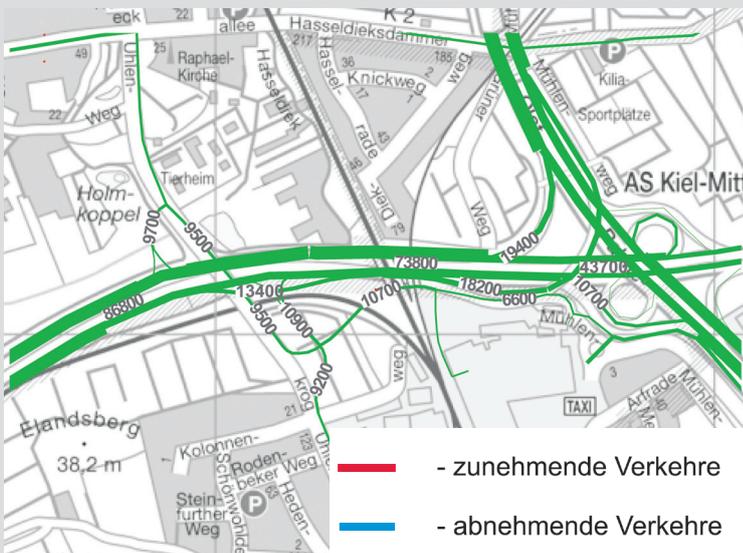
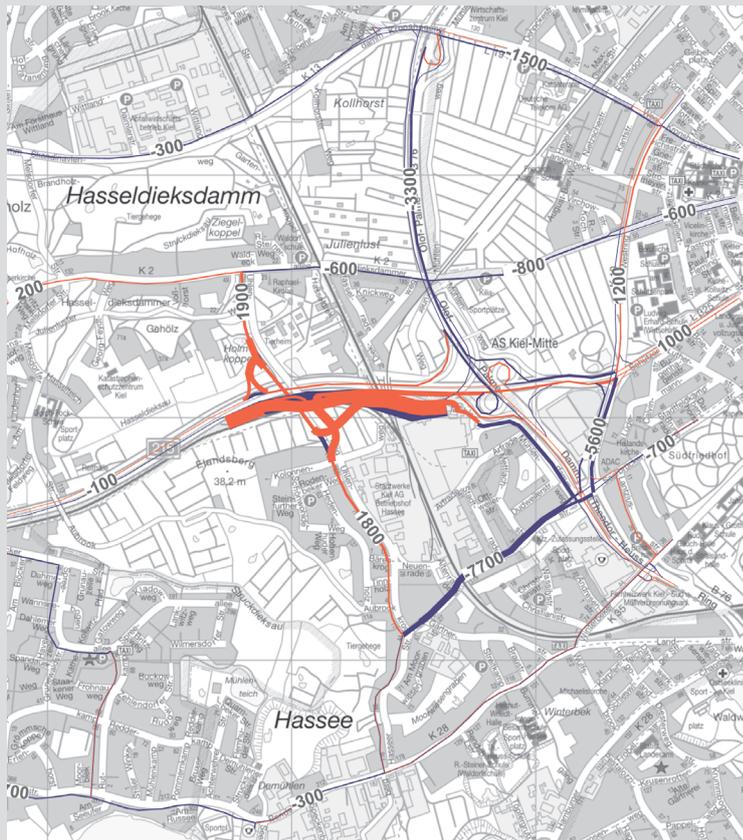


Abb. 6-12 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, Verkehrsmodell 2007

B 404 / A 21

Der Ausbau der B 404 zur A 21 nördlich der A 1 ist außerhalb des Stadtgebietes in Teilabschnitten abgeschlossen, in der Umsetzung oder in der unmittelbaren Vorbereitung. Im Stadtgebiet ist der Ausbau im Bereich des Anschlusses Wellseedamm fertiggestellt. Der nördlich angrenzende Abschnitt bis zum Anschluss des Kieler Weges ist im Bau.

Südlich des Wellseedammes sind die Grundzüge der Planung (Ausbau auf bestehender Trasse der B 404, ein nach Süden gerichteter Halbanschluss der Edisonstraße sowie der Bau einer Nebenverkehrsstraße parallel zur Autobahn) zwischen Land und Stadt abgestimmt. Von einer Zustimmung des Bundes als Baulastträger der Autobahn A 21 wird ausgegangen.

Nördlich des Kieler Weges ist die Weiterführung der A 21 bis zur B 76 in der Trassenführung noch abzustimmen. In diesem Zusammenhang ist auch die Ausgestaltung des Anschlusses von Kieler und Poppenbrügger Weg endgültig festzulegen.

Der Ausbau der B 404 zur A 21 hat - insbesondere in Verbindung mit dem Bau der A 20 - nicht nur die Verbesserung der Erreichbarkeit Kiels aus dem Südosten Schleswig-Holsteins und aus den südlichen und östlichen Bundesländern zur Folge. Er zieht auch Verkehr auf diese Stadteinfahrt,

der von Süden kommt und in den östlichen Teilen der Stadt oder der Region sein Ziel hat und bislang im Wesentlichen die A 21 genutzt hat. Entsprechendes gilt für Quellverkehre aus diesem Bereich der Stadt und der Region. Eine entsprechende Anpassung des weiteren Netzes in Kiel muss daher zeitnah weitergeführt werden, um Schleichverkehre durch Wohn- und Gewerbegebiete abzuwehren.

(5) Südspange

Zwischen Kieler Weg und B 76 war zu prüfen, ob die A 21 über die Trasse der B 404 zum Barkauer Kreuz oder aber vom Knoten Karlsburg (L 318, ehemalige B 4) über die Trasse der projektierten Ostuferentlastungsstraße Richtung Segeberger Landstraße/Straße „An der Kleinbahn“ geführt werden soll. Da der Bau der Südspange ohnehin als zweibahnige anbaufreie Bundesstraße vorgesehen ist, würde die Führung der A 21 über diese Trasse keine zusätzlichen Ausbauerfordernisse auslösen. Auch der Knotenpunkt Karlsburg (A 21, L 318, Neue Hamburger Straße), der B 404 und Südspange verbinden soll, könnte vergleichbar gestaltet werden.

Die Südspange hat über die genannten Anbindungen hinaus keine Verknüpfungen mit dem städtischen Netz. Die Segeberger Landstraße soll künftig die Südspange höhenfrei kreuzen und an den Ostring südlich der B 76 anbinden.

Der Bau der Südspange als nördlichstes Teilstück der A 21 und damit die gemeinsame Nutzung einer Trasse mit der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen vier-

streifigen Ostuferentlastungsstraße bietet nicht nur den Vorteil, in den Bereichen Vieburger Gehölz, Grünes Herz und Hofteichstraße auf einen größeren Ausbau verzichten zu können und Wohn- und Grünbereiche zu schonen. Der Bau führt auch zu Entlastungen auf der Neuen Hamburger Straße, der zentralen Stadteinfahrt, und auf den hoch belasteten Abschnitten des Theodor-Heuss-Ringes zwischen Waldwiese und Ostring. Dadurch kann die Südspange einen Beitrag zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der B 76 und zur Verbesserung der Erschließung der angrenzenden Gewerbegebiete leisten. Die volle Wirkung erreicht die Südspange allerdings erst in Kombination mit der Weiterführung der Ostuferentlastungsstraße nach Norden.

Ein frühzeitiger Bau der Südspange als Teil der A 21 trägt auch dazu bei, dass Edisonstraße und Wellseedamm auf Dauer nicht von Schleichverkehren zwischen A 21 und B 76 belastet werden.

Die Umsetzung der Südspange als Teil der A 21 könnte mittelfristig, voraussichtlich bis 2015, realisiert werden. Bei Realisierung als Teil der Ostuferentlastungsstraße wären erst spätere Zeithorizonte zu erreichen.

B 76

(Stadteinfahrt aus Richtung Preetz bis Ostring/Ostufere-
ntlastungsstraße)

(6) Allgemeiner Hinweis zum Konrad-Adenauer-Damm in Elmschenhagen

Die Ortsdurchfahrt der B 76 in Elmschenhagen entspricht auch auf längere Sicht trotz dichter Verkehrslage in den Spitzenstunden weitgehend den verkehrlichen Erfordernissen. Deshalb ergibt sich kein dringender baulicher Handlungsbedarf. Der Abschnitt sollte aber auf der Agenda bleiben, um das langfristige Ziel nicht aus dem Auge zu verlieren, durch Tieferlegung und zumindest Teilabdeckung der Straße die seinerzeit durch den Ausbau geschlagene tiefe Zäsur im Stadtteil zu mildern und wieder ein Zusammenwachsen des Stadtteils zu erreichen.

(7) Anschlussstelle Wellseedamm/Villacher Straße

Der Wellseedamm ist die Haupteerschließungsachse für das Gewerbe- und Industriegebiet Wellsee, für die Stadtteile Wellsee und Rönne sowie für Teile von Elmschenhagen. Ein Ausbau des Knotenpunktes ist erforderlich, um die Erschließung der Stadtteile zu sichern und die Verkehrsabläufe zu verbessern. Es geht im Wesentlichen um

Wirkung der Südspange gegenüber dem Prognose-Null-Fall
Kfz/24h

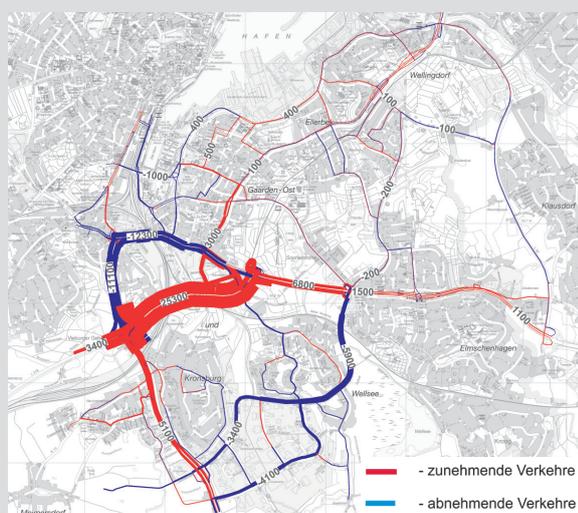


Abb. 6-13 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, Verkehrsmodell 2007

kleinere Maßnahmen zur Leistungssteigerung in den Einmündungsbereichen an der Preetzer Straße und am Wellseedamm, die auch die Zu- und Abfahrt zur bzw. von der B 76 erleichtern. Damit werden auch Schleichverkehre durch die Preetzer Straße eingegrenzt. Baulastträger der Maßnahme sind Stadt und Bund gemeinsam.

(8) Knoten Ostuferentlastungsstraße (B 502 neu)

Die derzeitige Anschlussstelle An der Kleinbahn/Segeberger Landstraße soll künftig der Verknüpfung mit der Ostuferentlastungsstraße (in bzw. aus Richtung A 21 bzw. B 502) dienen. Dazu ist die Anschlussstelle zu einem vollwertigen Knoten auszubauen. Die Segeberger Landstraße kann dann nicht mehr angebunden werden. Sie ist zum Ostring südlich der B 76 zu verlängern und über den Ostring an die B 76 anzuschließen.

Die Verknüpfung von B 76 und Ostuferentlastungsstraße im Bereich der Gleise von „Hein Schönberg“ entlastet in erheblichem Maße den Theodor-Heuss-Ring zwischen Barkauer Kreuz und Ostring, insbesondere auch die vorhandenen Parallelfahrbahnen und die höhengleichen Verknüpfungen. Mit der Entlastung ergibt sich eine Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erschließungsqualität der angrenzenden Gewerbe- und Wohngebiete (vgl. dazu auch die Ausführungen zu (5) und (13)).

B 502

(Nördlich der Schwentinebrücke)

Hier sind auf absehbare Zeit keine Maßnahmen erforderlich.

6.5.3.2 Maßnahmen im Bereich der Stadttangenten B 76/B 502 vom Holsteinknoten bis zum Schwentine-Nord-Knoten

(9) Olof-Palme-Damm zwischen Holsteinknoten und A 215

Beim Bau des Olof-Palme-Dammes war ausgehend von den Verkehrsprognosen zum GVP'88 für künftige Verkehrsentwicklungen eine spätere Erweiterung auf sechs Fahrstreifen schon vorgesehen. Die erforderlichen Flächen sind innerhalb der Lärmschutzanlagen vorhanden. Diese Erweiterung ist entsprechend der gestiegenen Verkehrsbelastung weiter zu verfolgen.

Unabhängig von der baulichen Lösung bereitet das Land für den Bund zurzeit eine kurzfristig umzusetzende Variante durch Verlängerung der Ver- und Entflechtungs-

streifen auf den vorhandenen Standstreifen vor. Sie soll jeweils zwischen den Knotenpunkten Holsteinstadion und Eckernförder Straße sowie zwischen Kronshagener Weg und A 215 realisiert werden. Mit dieser provisorischen Lösung ergeben sich ähnliche Wirkungen, allerdings bei Verlust der Standstreifen und damit auch einer (zurzeit vertretbaren) Eingrenzung des Sicherheitsstandards.

(10) Anschlussstelle Olshausenstraße

Diese Maßnahme zur zusätzlichen Verknüpfung des Systems der Stadtstraßen mit der B 76 war schon Bestandteil des GVP'88. Die Schwierigkeit der Erreichbarkeit des Universitätsbereiches und der nördlichen Innenstadt aus dem Netz der Stadttangenten macht das Erfordernis der Maßnahme nach wie vor deutlich.

Die Wirkungen dieser Maßnahme sind die direkte Erreichbarkeit der Universität und der Stadtteile Ravensberg und Düsternbrook über das Hochleistungsstraßennetz und die dadurch bedingte Verkehrsentlastung im Bereich Klausbrook, im Westring und in der Gutenbergstraße. Diese Entlastungen führen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und zu einer wahrnehmbaren Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in den genannten Bereichen. Dagegen wird die Olshausenstraße zwischen Westring und Leibnitzstraße stärker, die Beseler Allee unwesentlich stärker belastet. Diese Mehrbelastungen führen aber nicht zu Verkehrsstörungen oder zu wahrnehmbaren Änderungen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Mit geeigneten Maßnahmen wird die Qualität der angrenzenden Wohnviertel sicher gestellt.

Siehe Seite 61 Abb. 6-14 Wirkungen der AS Olshausenstraße und des 6-streifigen Ausbaus des Olof-Palme-Dammes zwischen Holsteinstadion und A 215 gegenüber dem Prognose-Null-Fall [Kfz/24h].

(11) Allgemeiner Hinweis zum Theodor-Heuss-Ring

Der Theodor-Heuss-Ring bleibt auf ganzer Länge auch unabhängig von der Verwirklichung der im Verkehrsentwicklungsplan zur Entlastung vorgeschlagenen Maßnahmen eine höchst belastete vierstreifige Hauptverkehrsstraße. Alle positiven Entwicklungen hier würden nicht nur den Sicherheitsstandard heben oder den Verkehrsfluss erleichtern, sie hätten auch positive Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz. Weitergehende Lösungsansätze zur Entlastung des Straßenabschnittes sind hier zurzeit nicht zu erkennen. Maßnahmen zur Leistungssteigerung an dieser Stelle wären nur mit erheblichem Kostenaufwand, lang andauernden Störungen des

Wirkungen der AS Olshausenstrasse und des 6-streifigen Ausbaus des Olof-Palme-Damms zwischen Holsteinstadion und A 215 gegenüber dem Prognose-Null-Fall Kfz/24h

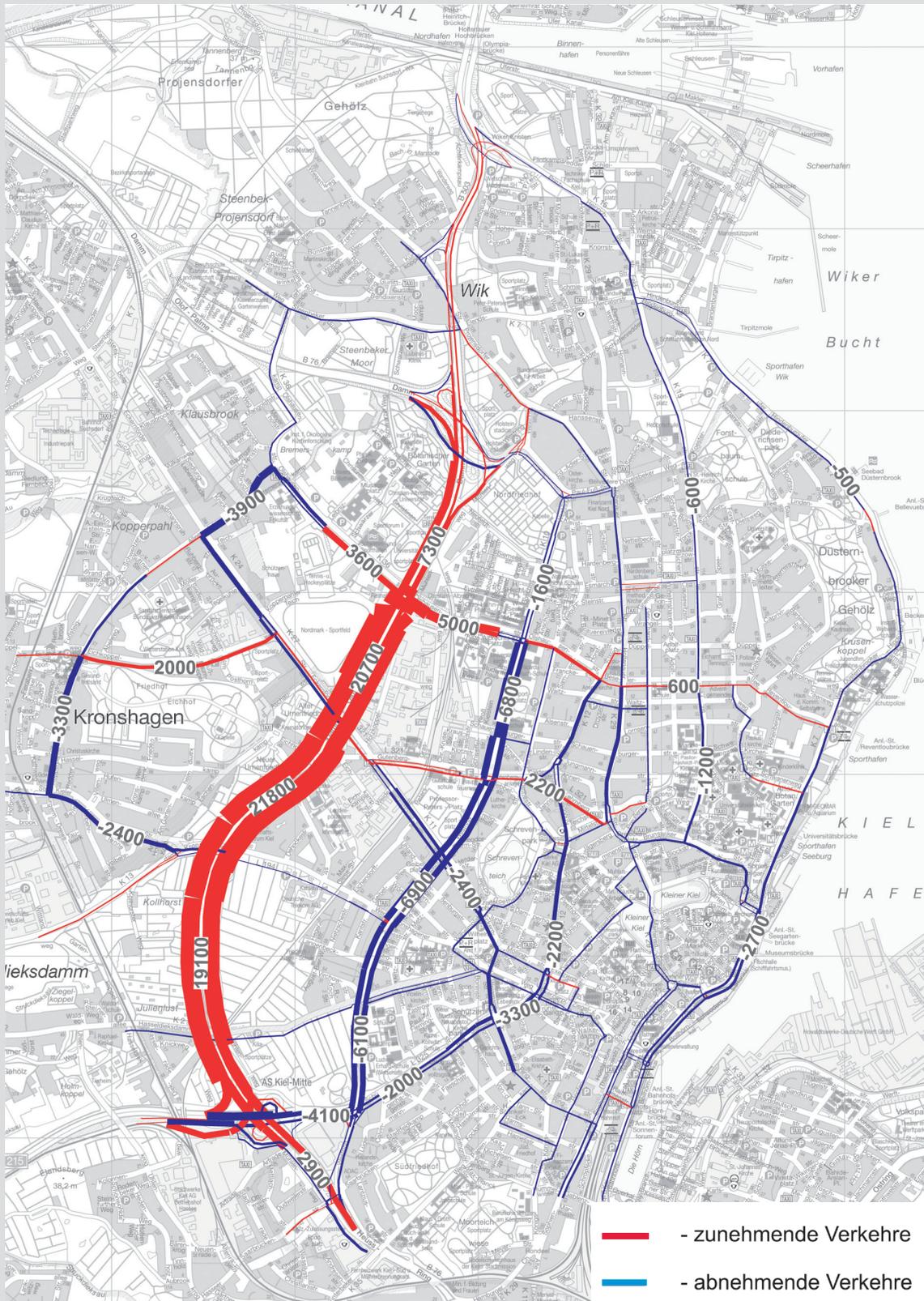


Abb. 6-14 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, Verkehrsmodell 2007

Verkehrsflusses während der Bauzeit und / oder Eingriffen in die anliegende Bebauung zu realisieren.

Es wären bei der kurzen Aufeinanderfolge von Knotenpunkten zur deutlichen Ertüchtigung mehr als vier durchlaufende Fahrstreifen, ggf. sogar Parallelfahrbahnen, Hoch- oder Tunnellösungen erforderlich.

Da mit den vorgeschlagenen Maßnahmen zum Verkehrsentwicklungsplan das heutige hohe Belastungsniveau zumindest etwas eingegrenzt werden kann und auch die Funktionsfähigkeit des wichtigen Straßenabschnittes auf längere Sicht noch grundsätzlich gewährleistet erscheint, wird davon abgesehen, hier konkrete Vorschläge zur weiteren Entlastung oder Leistungssteigerung vorzunehmen. An Lösungsansätzen ist weiter zu arbeiten. Die Situation und Verkehrsentwicklung ist weiter zu beobachten.

(12) Barkauer Kreuz

Das Barkauer Kreuz ist unabhängig von einer Entscheidung über die Trassenführung der A 21 im nördlichsten Abschnitt und unabhängig von weiteren Überlegungen zur Verbesserung der Situation auf dem Theodor-Heuss-Ring, dringend in seiner Funktions- und Leistungsfähigkeit zu stärken. Für den Fall einer Führung der A 21 zum Barkauer Kreuz wäre ein grundlegender Umbau erforderlich. Im vorgeschlagenen Fall der Führung der A 21 über die Südspange sind vor allem die höhenfreie Verbindung von der B 76 (aus Richtung A 215) zur Neuen Hamburger Straße sowie eine Verbindung der Ver- und Entflechtungsstreifen zwischen Friesenbrücke (aus Richtung Joachimplatz) und Neuer Hamburger Straße sicherzustellen.

(13) Ostuferentlastungsstraße (B 502 neu) nördlich der B 76 und stadtverträgliche Gestaltung des Ostringes

Der Ostring ist, abgesehen vom Theodor-Heuss-Ring am Joachimplatz bzw. im Bereich des Barkauer Kreuzes, die höchstbelastete angebaute Straße im Stadtgebiet. Sie wird auf langer Strecke durch Wohngebiete geführt. Eine Ostuferentlastungsstraße ist bereits im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, allerdings im sogenannten weiteren Bedarf.

Der Ostring ist bei Inkaufnahme von zeitweisen Stausituationen zwar noch in der Lage, den mengenmäßigen Anforderungen des fließenden Kfz-Verkehrs zu entsprechen. Die Belange der großen Wohnquartiere in Gaarden und Ellerbek können jedoch bei Erhalt der derzeitigen Verkehrsfunktion des Ostringes nicht annähernd Berücksichtigung finden. Der

Ostring hat weder ausreichend Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr, noch lässt sich für die Wohnquartiere die Trennwirkung der Straße mildern oder gar aufheben. Die Wohnsituation am Ostring und in dahinterliegenden Häuserzeilen im gesamten Stadtteil ist in starkem Maße beeinträchtigt.

Die dem Verkehrsentwicklungsplan vorausgegangenen Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass eine Änderung der Situation im Bereich des Ostringes selbst oder durch Verlagerung auf andere bestehende Straßen (z. B. Schönberger Straße/Werftstraße, L 52) nicht erreicht werden kann. Die Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan haben dieses ebenso bestätigt wie die mangelnde Möglichkeit, durch Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad) wirksame Entlastungen für den Ostring zu erreichen.

Wie schon in vorausgegangenen Untersuchungen ermittelt, ist der Bau einer vierstreifigen, zweibahnigen und anbaufreien Ostuferentlastungsstraße parallel zum Gleis des „Hein Schönberg“ von der B 76 (An der Kleinbahn/Segeberger Landstraße) bis zur freien Strecke des Ostringes (Klausdorfer Weg) nach wie vor sinnvoll.

Wegen des allerdings erheblichen Eingriffes in den Grüngürtel und der Trassenführung durch einen bebauten Teil Ellerbeks ist es erforderlich, die enge Parallelführung mit dem Bahngleis ebenso sicher zu stellen wie eine weitgehende Abdeckelung der Straße und möglichst auch des Bahngleises zwischen Preetzer Straße und dem Schwanensee-park. Im bebauten Teil Ellerbeks und im Bereich Schwanensee-park ist eine Tunnellösung unumgänglich. Dies ist mit erheblichen Kosten verbunden. Eine bloße Verlegung des Verkehrs aus dem Ostring in eine neue höhengleiche Trasse ist für die Wohnsituation nicht zielführend.

Um für Gaarden und Ellerbek die mit dem Bau des Ostringes geschlagene Zäsur zu beseitigen, ist mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße der Ostring auf den notwendigen Erschließungsverkehr zu begrenzen. Der Ostring ist in einer für den Stadtteil angemessenen Weise umzugestalten.

Nutzen der Maßnahme ist die verbesserte Erreichbarkeit des Ostufers, insbesondere für den Ostuferhafen und die wirtschaftlich bedeutsamen Teilräume im Bereich von Werftstraße / Schönberger Straße. Die Maßnahme hat eine großräumige verkehrliche Wirkung und führt zu starken Verkehrsentlastungen am Ostring, in der Werftstraße, am Ellerbeker Weg und in der Preetzer Chaussee. Dadurch wird eine deutlich wahrnehmbare Reduzierung

Wirkungen der Ostuferentlastungsstrasse mit Südspange gegenüber dem Prognose-Null-Fall
Kfz/24h

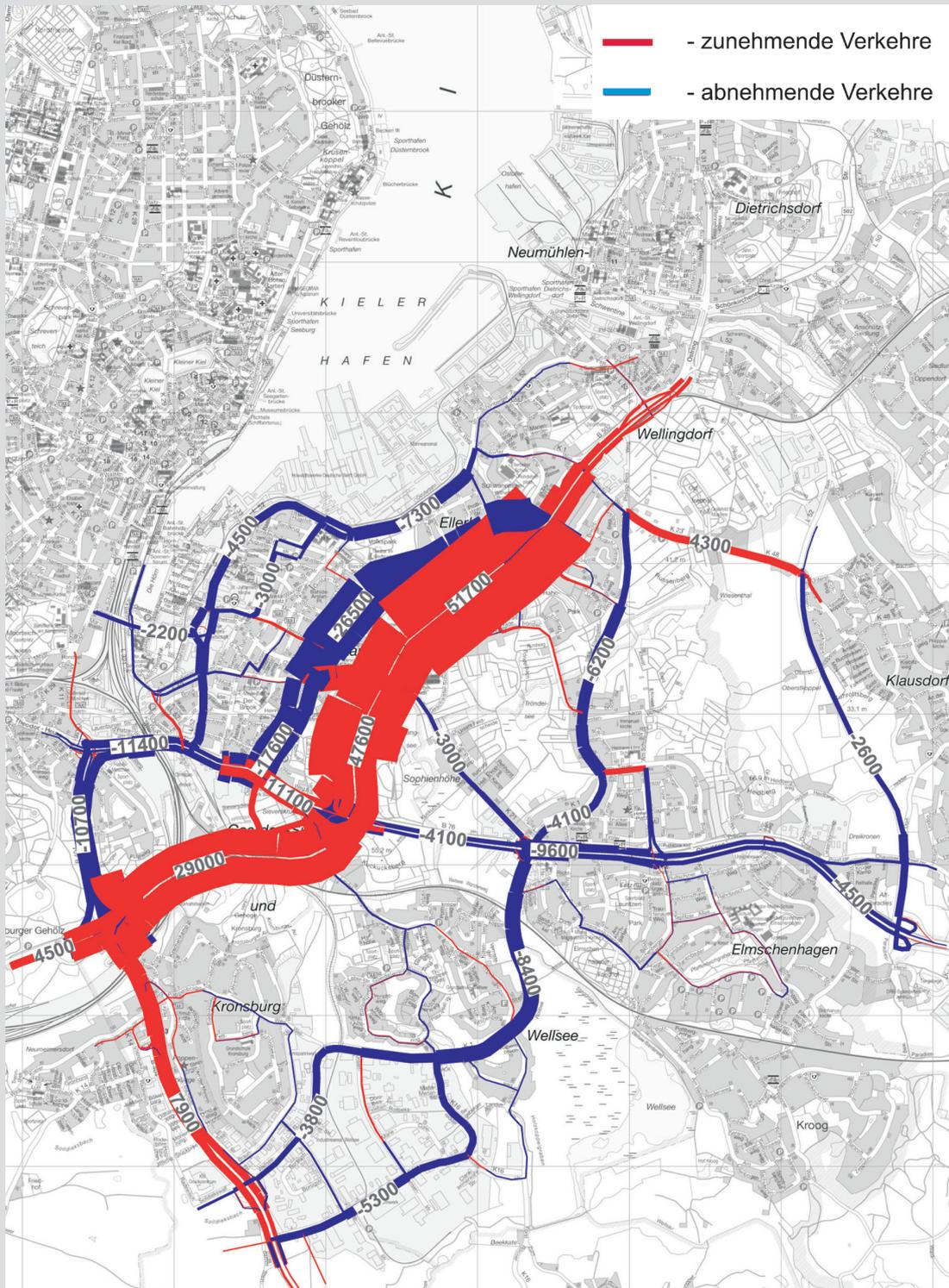


Abb. 6-15 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, Verkehrsmodell 2007

der Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht. Außerdem bietet die Verkehrsverlagerung die Chance einer städtebaulichen Aufwertung des Ostringes. Dadurch lässt sich die Trennwirkung aufheben und die Wohnqualität Gaardens und Ellerbeks erheblich verbessern.

Siehe Abb. 6-15 Wirkungen der Ostuferentlastungsstraße mit Südspange gegenüber dem Prognose-Nullfall [Kfz/24h].

Die Planungen zu Streckenführung, Anbindung an die Preetzer Straße und Untertunnelung sind mit den Planungen für den Sportpark Gaarden und mit den anliegenden Schulen abzustimmen. Mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße ist der Ostring auf den notwendigen Erschließungsverkehr zu begrenzen. Der Ostring ist parallel in einer für den Stadtteil angemessenen Weise umzugestalten. Ergänzend dazu ist ein Verkehrskonzept zur Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Gaarden („Elisabethstraße/Vinetaplatz“) von den Anschlussstellen der Ostuferentlastungsstraße in Ellerbek und Preetzer Straße zu entwickeln.

6.5.3.3 Ausbaumaßnahmen im Netz innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen

In dieser Kategorie von Straßen im Stadtgebiet sind die Erschließungsachsen von besonderem überregionalen Interesse innerhalb des von den Stadttangenten umschlossenen Gebietes zusammengefasst. Es geht hier insbesondere um die Erschließung der Kieler Innenstadt und der Seehäfen und deren Verknüpfung mit den Stadttangenten und Stadteinfahrten. Die meisten Straßen sind funktionsgerecht ausgebaut. Einige wenige Abschnitte sind aber noch entsprechend aufzuwerten.

(14) Uferstraße zwischen Schleusenstraße und Nordhafen

Die Straße weist sowohl von der Querschnittsgestaltung als auch vom Ausbauzustand erhebliche Mängel auf. Die Vorbereitung für den Ausbau zwischen Schleusenstraße und der Gleisverbindung nach Suchsdorf sind zur Sicherung der Erschließung des Nordhafens getroffen. Der Ausbau soll 2008 erfolgen.

(15) Uferstraße zwischen Schleusenstraße und Scheerhafen

Querschnittsgestaltung und Ausbauzustand sind ebenfalls mangelhaft. Die Sicherung der Erschließung des

Scheerhafens, der Bestandteil des Nothafenkonzeptes des Bundes ist, ist über den Straßenausbau ebenso zu sichern wie die Erschließung der Gewerbeflächen im Schleusenpark.

(16) Prinz-Heinrich-Straße/Adalbertstraße zwischen Schleusenstraße und Hindenburgufer

Der Straßenzug hat mit dem Bau des Wiker Knotens stärkere Bedeutung bekommen. Der Marinestützpunkt wird jetzt über diese Straße angefahren. Mit der Entwicklung des Schleusenparks in der Wik ist die ehemals vorhandene, vollwertige Vierstreifigkeit des Straßenabschnittes wieder herzustellen. Das ist angrenzend an die Schleusenstraße mit der Entwicklung des neuen Verbrauchermarktes so schon vorbereitet. Mittelfristig ist der weitere Abschnitt bis zur Einmündung Knorrstraße entsprechend umzugestalten und der Knoten Prinz-Heinrich-Straße/Adalbertstraße/Knorrstraße leistungsgerecht und verkehrssicher auszubauen.

(17) Knooper Weg zwischen Lehberg und Exerzierplatz

Der Knooper Weg bildet in diesem Bereich die westliche Innenstadttangente in Verlängerung der Stadteinfahrt A 215/Schützenwall. Die Straße hat wichtige Funktionen für die Erschließung der Innenstadt. Sie bedarf mittelfristig einer Grundsanierung mit funktionsgerechtem Ausbau. Dafür soll ein Grundkonzept erstellt werden. Die Streifigkeit der Straße soll allerdings grundsätzlich nicht verändert werden.

(18) Knoten Lehberg/Knooper Weg/Gutenbergstraße (nördliche Innenstadttangente)

Die nördliche Innenstadttangente ist in den letzten Jahren in wesentlichen Bereichen leistungsfähig geworden. Sie hat wesentliche Bedeutung für die Erschließung der nördlichen Innenstadt, der Altstadt, der Universitätskliniken, der Kreuzfahrt- und Fährterminals sowie der Einkaufsbereiche am Dreiecksplatz und in der Holtener Straße. Diese Leistungsfähigkeit gilt es zu erhalten und in Teilbereichen zu steigern. Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes sollen weiterverfolgt werden.

Ein Ausbauerfordernis ergibt sich an der Kreuzung von Innenstadttangente und Knooper Weg. Die Überlegungen aus vergangenen Jahrzehnten, im Kreuzungsbereich hilfsweise den Lehberg nach Süden zu verschwenken, sollten nicht realisiert werden. Ein leistungsfähiger Knotenausbau kann nur durch Begradigung der Straßenführung des Lehberges am Knoten erreicht werden. Dazu sind begrenzte Eingriffe in die angrenzende Bebauung unumgänglich.

Ertüchtigung und Sanierung verkehrswichtiger Strassen und Ingenieurbauwerke in der Baulast der Stadt

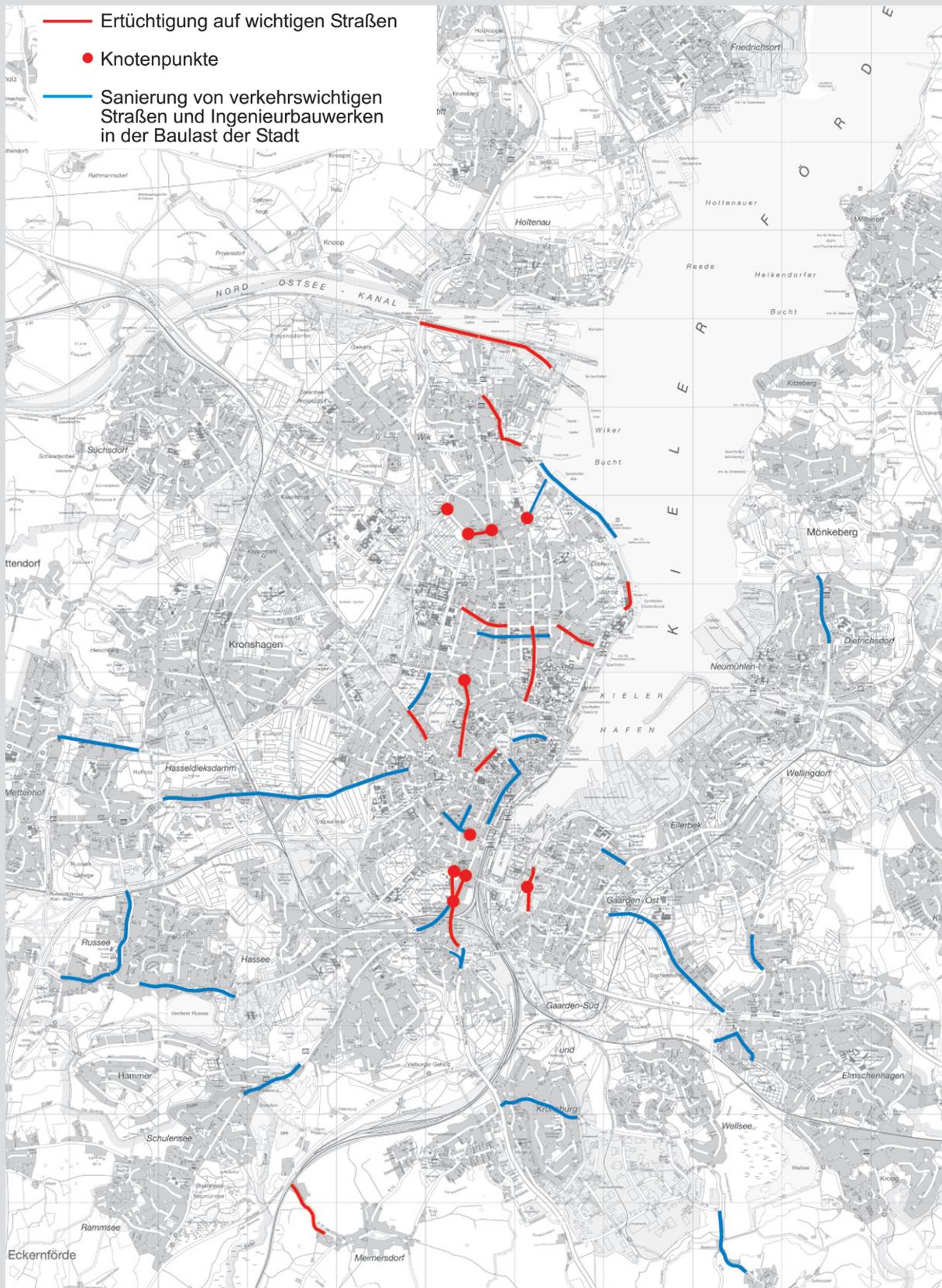


Abb. 6-16 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt

(19) Werftstraße zwischen Preetzer Straße und Karlstal

Die Werftstraße erschließt nicht nur große Teile Gaardens und von Ellerbek / Wellingdorf. Sie ist die zentrale Erschließungsachse für wesentliche Verkehrserzeuger wie dem Norwegenterminal, Kai-City, HDW und Marinearsenal. Sie ist auf hohe Verkehrsbelastungen und auch auf hohe Schwerverkehrsanteile auszulegen. Der Ausbau dieser Straße ist entsprechend nördlich des Karlstals erfolgt. Das gilt bautechnisch auch für die Verknüpfungen mit Joachimplatz und Westufer südlich Schwedendamm.

Der Ausbau der Werftstraße ist im Abschnitt zwischen Preetzer Straße und Karlstal wegen verkehrlicher und bautechnischer Mängel dringend anzupassen, um die Erschließung der für Kiel bedeutsamen Einrichtungen dauerhaft sicherstellen zu können. Mit der Maßnahme kann erst nach dem Abschluss der Arbeiten zum Neubau der Gablenzbrücke begonnen werden. Sie ist dann aber zügig in Angriff zu nehmen.

Eine graphische Darstellung der beschriebenen Abschnitte ist in Abb. 6-16 zu finden. Dort sind auch die in den nachfolgenden Abschnitten aufgeführten sanierungsbedürftigen Straßen und Ingenieurbauwerke enthalten.

6.5.3.4 Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen außerhalb der Stadt tangente

(Verkehrsstraßen und Sammelstraßen)

(20) Erschließung Falckensteiner Strand/Feste Friedrichsort

Notwendige verkehrliche Verbesserungen der Erschließung des Falckensteiner Strandes betreffen einerseits die Anbindung der Straße Koppelberg an die Fördestraße. Dafür sind im Zusammenhang mit Maßnahmen zur verbesserten Anbindung der Friedrichsorter Straße Lösungen zu finden (vgl. (21)). Andererseits geht es, abgesehen von Maßnahmen im ruhenden Verkehr und in der kleinräumigen Erschließung des Strandes, insbesondere um eine angemessene Verbindung des Bereiches um den Deichweg mit dem übergeordneten Erschließungssystem. Lösungen sind abhängig von der weiteren Entwicklung im Bereich der Industrie- und Gewerbeflächen des ehemaligen MAK-Geländes.

Die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft und die direktere Verbindung mit dem Stadtteilzentrum in Friedrichsort hätte eine Erschließung des Strandes und der Festung durch die Industrie- und Gewerbeflächen von den Straßen Christianspries / An der Schanze zur Folge. Hier

ließe sich auch eine Verbesserung der Erschließung der gewerblichen Flächen erreichen.

Sollte dieses nicht umsetzbar sein, wäre eine bessere Verknüpfung des Deichweges mit dem Koppelberg über eine neue Trasse parallel zum Palisadenweg zu realisieren, die auch das ehemalige MAK-Gelände erschließen könnte. Dabei ist eine konsequente Trennung der Kfz-Verkehre vom Fuß- und Radverkehr umzusetzen. Da hier größere Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich werden, ist diese Lösung nur zweitrangig weiterzuverfolgen.

(21) Anbindung Friedrichsorter Straße/Fördestraße

Der GVP'88 zielte auf den Vollanschluss der Friedrichsorter Straße an die Fördestraße über die Straße Fiedelöhr (bisher Einrichtungsstraße) mit Entzerrung des Knotens Fördestraße/Koppelberg. Die Maßnahme ist unverändert verkehrlich sinnvoll und ohne größere Eingriffe umzusetzen. Sie wird weiterhin vorgeschlagen.

(22) Verknüpfung Kanalstraße - Schusterkrug über die Strandstraße im Holtener Unterland

Das einstige Ziel, zumindest eine ÖPNV-Verbindung über die Flächen des Marinefliegergeschwaders zu erreichen, konnte bisher nicht umgesetzt werden. Mit erkennbaren Nutzungsänderungen in absehbarer Zeit wäre eine Umsetzung der Idee weiterzuverfolgen. Über diese Straße könnte eine bessere ÖPNV-Anbindung der nördlichen Stadtteile an das Zentrum, aber auch eine Verbindung zwischen den Stadtteilen erreicht werden. Holtenau würde aus der Sackgassensituation herausgenommen.

Eine gemeinsame Führung von ÖPNV-, Rad- sowie Fußverkehr über die Strandstraße ist in jedem Fall zu empfehlen. Ob die Verbindung auch für den Kfz-Verkehr freizugeben ist, sollte von der Entscheidung im Stadtteil Holtenau abhängig gemacht werden. Die Belastungen von Kanalstraße und Strandstraße durch stadtteilverbindende Quell- und Zielverkehre im Berufs- und Einkaufsverkehr sowie von touristischen Verkehren bleibt zu prüfen. Ebenso ist zu untersuchen, ob die Mehrbelastungen mit Entlastungen von Richthofenstraße und Kastanienallee verbunden wären. Eine umfassende Freigabe der Strandstraße könnte auch zu Attraktivitätssteigerungen im Stadtteil Holtenau führen.

(22a) Ortseingang Holtenau (Prinz-Heinrich-Straße/Richthofenstraße)

Es wird als sinnvoll angesehen am Holtener Ortseingang einen Kreisverkehr einzurichten, mit dem Ziel die Geschwindigkeitsreduzierung des von der B 503 kommenden Verkehrs baulich zu unterstützen.

(23) Verknüpfung des Gewerbegebietes Tannenberg mit dem Nordhafen

Der seit langem vorgesehene Ausbau der Projensdorfer Straße zur angemessenen Anbindung des Gewerbegebietes Tannenberg steht im Interessenkonflikt mit dem erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft im Projensdorfer Gehölz. Darüber hinaus werden bei einem Ausbau auch weiterhin über lange Strecken Wohngebiete und ein wichtiges Naherholungsgebiet durch Schwerverkehre gestört. Vorgeschlagen wird daher stattdessen eine Verknüpfung der inneren Erschließung des Gewerbegebietes Tannenberg mit der Uferstraße entlang der Bahngleise zum Nordhafen.

Die Uferstraße ist über die Schleusenstraße und den Wiker Knoten auf kurzem Wege mit dem Netz der Stadttangenten verbunden. Die Maßnahme würde zu einer Reduzierung der Lärmbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Tannenberg wird verbessert und stadtverträglicher abgewickelt. Die Projensdorfer Straße sollte im Bereich des Projensdorfer Gehölzes in diesem Zusammenhang für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.

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

Die Verlängerung des Solldiekswalls Richtung Meimersdorf ist baulich im Bereich des Radewisch schon vorgezeichnet. Es wird vorgeschlagen, diese Verbindungsstraße erst bei Entwicklung neuer Wohngebiete zu prüfen. Der Flächennutzungsplan sieht die Straße perspektivweise vor. Dies gilt auch für die Erschließung des im Flächennutzungsplan dargestellten Technologieparks.

Der Bau dieser Straße bedeutet wie die Entwicklung der Wohngebiete einen nicht unerheblichen Eingriff in Natur und Landschaft. Die Straße ist zur Erschließung der Wohngebiete und zur Verhinderung von Durchgangsverkehren aber zwingend und -mit Entwicklung der Wohngebiete- auch dringend erforderlich.

Siehe Abb. 6-17 Wirkungen der Kreisstraße 1 (Solldiekswall) mit Umfahrung Meimersdorf gegenüber dem Prognose-Null-Fall [Kfz/24h]

(25) Westumgehung Neumühlen-Dietrichsdorf

Die Westumgehung des Stadtteils war im GVP'88 neben der Verlegung der B 502 aus der Ortslage zentrale Maßnahme für Neumühlen-Dietrichsdorf. Sie ist mit dem Ausbau der Grenzstraße bis zum Ostuferhafen erst teilweise realisiert. Zur Entwicklung der Westumgehung für den Schwerlastverkehr sollen die Anlieger Ostuferhafen und Gemeinschafts-

kraftwerk eingebunden werden, um eine baldige private Lösung zu ermöglichen. Fuß- und Radverkehr sind auf einer öffentlichen Trasse zur Ergänzung des Fördewanderweges über den Strand Hasselfelde bis zur Gemeindegrenze Mönkeberg weiter zu führen.

Siehe Abb. 6-18 Wirkungen der Westumgehung Neumühlen-Dietrichsdorf gegenüber dem Prognose-Null-Fall [Kfz/24h]

6.5.3.5 Ausbau von Verkehrsstraßen und Sammelstraßen innerhalb der Stadttangenten

Netzergänzungen im Stadtgebiet innerhalb der Stadttangenten sind nicht erforderlich. Allerdings sind zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Netzes nach wie vor begrenzte Ausbaumaßnahmen an Straßenabschnitten und Knotenpunkten nötig. Parallel dazu sollten städtebauliche Gesichtspunkte stärkere Berücksichtigung finden (siehe auch Kapitel 6.11 Anforderungen an den Straßenraum).

(26) Westring im Bereich Holsteinknoten

Die schrittweise Umsetzung der westlichen Stadttangente über mehrere Jahrzehnte hat im Bereich des Holsteinstadions einen Verkehrsknoten entstehen lassen, der den verkehrlichen Anforderungen nur bedingt gerecht wird. Der Knoten wird als Zufahrt zum Holsteinstadion, zum Wissenschaftspark und zur nördlichen Kernstadt weiterhin große Bedeutung behalten. Notwendig zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs, aber auch des Fuß- und Radverkehrs, sind eine engere Fassung und Neustrukturierung des Knotens.

(27) Paul-Fuß-Straße

In der nördlichen Kernstadt ist die Verknüpfung von Holtenauer Straße und Westring zu verbessern. Sowohl die Paul-Fuß-Straße selbst als auch die Knotenpunkte mit Westring, Projensdorfer Straße und Holtenauer Straße bedürfen der Neuordnung und leistungsfähigeren Verkehrsabwicklung. Die bestehende Kreisverkehrsplanung bzgl. Belvedere wird in diesem Zusammenhang weiterverfolgt.

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

Der Straßenquerschnitt des Hindenburgufers bedarf in diesem Bereich sowohl von der Fahrbahnbreite und der Breite der Anlagen für den Fuß- und Radverkehr als auch bautechnisch eines Ausbaus. Das Hindenburgufer muss hier aus Gründen des Hochwasserschutzes angehoben, das Ufer dringend neu befestigt werden.

(29) Olshausenstraße zwischen Knooper Weg und Hansastrasse

Hier konnte in den letzten Jahren zur Verbesserung der Verkehrssituation des Radverkehrs aus Kostengründen nur ein Teilausbau vorgenommen werden, der den Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen in dieser wichtigen Querverbindung erschwert. Der zweite Bauabschnitt zur Wiederherstellung ausreichender Fahrbahnbreiten und weitergehender Verbesserungen der Radverkehrssituation ist alsbald anzugehen. Spätestens mit dem Bau des Anschlusses der Olshausenstraße an die B 76 wird hier eine Kapazitätserweiterung erforderlich.

(30) Beselerallee/Reventlouallee

Abweichend von den deutlichen Ausbauplänen im GVP'88 einigte man sich Anfang dieses Jahrhunderts auf einen moderaten Ausbau des für Ravensberg / Düsternbrook wichtigen Straßenzuges in Verlängerung der Olshausenstraße. Zwischen Holtenauer Straße und Moltkestraße wurden das Pflaster durch Asphalt ersetzt und die Knotenpunkte leistungsfähiger gestaltet. An der Einmündung Moltkestraße wurde die Linienführung leicht korrigiert. Von dem vorgesehenen Ausbau fehlt noch die verkehrsangepasste Gestaltung des Knotens Beselerallee / Reventlouallee / Niemannsweg und der Ausbau der Reventlouallee selbst. Diese für den großen Stadtteil und die Anbindung des Landeshauses verkehrswichtige Maßnahme soll weiter verfolgt werden. Der Ausbau soll wie im westlichen Bauabschnitt auf die städtebaulichen Belange Rücksicht nehmen. Dabei soll möglichst auch die historische Begründung der Reventlouallee wieder hergestellt werden.

(31) Feldstraße zwischen Brunswiker Straße und Beselerallee

Die Feldstraße ist als wichtige Zufahrt zur Innenstadt und Erschließungsachse des Stadtteils im Abschnitt zwischen den Universitätskliniken und der Beselerallee noch nicht auf die Belange des Busverkehrs und Lieferverkehrs der Anliegernutzung ausgebaut. Auch im Bereich der Universitätskliniken und der Gelehrtenschule entspricht der seinerzeitige Ausbau nicht mehr den Anforderungen. Mit der geplanten Erweiterung der Universitätskliniken im Bereich des Pastor-Husfeld-Parks ist dieser auch baulich sanierungsbedürftige Straßenabschnitt verkehrsgerecht auszubauen. Dabei soll auch die Erschließung der angrenzenden Quartiere durch ergänzende Abbiegefahrstreifen in den Knotenpunkten verbessert werden.

(32) Skandinaviendamm

Mit der geplanten Aufwertung der A 215 auf 6 Fahrstreifen ist ein vierstreifiger Ausbau des Skandinaviendamms zwischen Kronshagener Weg und Mettenhof grundsätzlich nicht mehr zwingend erforderlich. Im Abschnitt zwischen Stockholmstraße und Claus-Sinjen-Straße sollte wegen der zahlreichen Verknüpfungen die Vierstreifigkeit weiter verfolgt werden. In diesem Zusammenhang sollte die Entwicklung der StadtRegionalBahn weiter berücksichtigt werden.

(33) Eckernförder Straße zwischen Arndtplatz und Westring

Der verkehrsgerechte Ausbau der Eckernförder Straße in diesem Bereich ist beschlossen und im Haushalt 2008 vorgesehen.

(34) Rathausstraße/Exerzierplatz

Die Rathausstraße ist Teil des Parkleitrings um die Kieler Innenstadt und erschließt wichtige und verkehrsintensive Einrichtungen. Eine Neuordnung ist im Zusammenhang mit baulichen Änderungen im Bereich des Rathauses zu prüfen.

(35) Knoten Ringstraße/Hopfenstraße

Der Knoten konnte aufgrund von Grunderwerbsproblemen in den letzten Jahren nicht abschließend ausgebaut werden. Damit fehlt die leistungsfähige Verknüpfung von Hopfen- und Ringstraße. Sie ist aber zur Erschließung der Einkaufsbereiche an der Hopfenstraße dringend weiterzuverfolgen.

(36) Ausbau Hummelwiese

Mit der Verlängerung der Hopfenstraße zum Königsweg ist in den 90er Jahren eine neue Erschließungsachse in der südlichen Innenstadt gebaut worden. Diese gilt es sowohl in Richtung Rondeel (vgl. 37) als auch in Richtung Gablenzbrücke leistungsgerecht an das übergeordnete Netz anzubinden. Die Hummelwiese soll entsprechend der vorhandenen Bauleitplanung möglichst in der Endphase des Neubaus der Gablenzbrücke ausgebaut werden.

(37) Straßenzug Alte Lübecker Chaussee/Rondeel/Königsweg

Die Alte Lübecker Chaussee mit Verbindung sowohl zum Sophienblatt als auch zum Königsweg ist die wichtige Innenstadtzufahrt aus Richtung B 404 mit enger Randbebauung, erheblichen Erschließungserfordernissen und weitergehenden Anforderungen der übrigen Verkehrsarten. Eine grundlegende Neugestaltung ist im Auge

zu behalten. Dabei sind auch die derzeit eingeschränkte Durchfahrtshöhe der Bahnbrücken und die Querschnittsbegrenzungen in diesem Bereich zu beachten. Derzeitige Kapazitätsengpässe und Probleme der Verkehrsführung ergeben sich aber insbesondere aus einer nicht verkehrsgerechten Gestaltung des Knotens Rondeel. Dieser sollte mit Priorität angepackt werden. Der Königsweg ist in der Folge dem Ausbaustandard der Hopfenstraße anzupassen.

6.5.3.6 Grundsaniierung verkehrswichtiger Straßen und Ingenieurbauwerke in der Baulast der Stadt

Neben den genannten Straßen, die aus verkehrlichen Gründen insbesondere für den Kfz-Verkehr zum Neu- bzw. Ausbau vorgeschlagen werden, gibt es eine Reihe verkehrswichtiger Straßen, die zwar auf Grund ihrer Querschnittsbreiten in der Lage sind, den prognostizierten Kfz-Verkehr aufzunehmen, die aber baulich dringend einer Grundsaniierung bedürfen. Im Rahmen der Saniierung ist auch auf die Bedarfe anderer Verkehrsträger und städtebauliche Belange einzugehen (siehe auch Kapitel 6.11 Anforderungen an den Straßenraum).

Es handelt sich insbesondere um folgende Straßen:

- Straßenzug Prieser Strand/Christianspries
- Kösterallee
- Waitzstraße zwischen Forstweg und Knooper Weg
- Westring zwischen Gutenbergsstraße und Eckernförder Straße
- Jensendamm
- Holstenbrücke
- Andreas-Gayk-Straße
- Straßenzug Hasseldieksdammer Weg/Hofholzallee zwischen Chemnitzstraße und Melsdorfer Straße
- Ringstraße zwischen Königsweg und Kirchhofallee
- Königsweg zwischen Ringstraße und Herzog-Friedrich-Straße
- Russeer Weg zwischen A 215 und Rendsburger Landstraße
- Rendsburger Landstraße zwischen Ihlkatenweg und Russeer Weg
- Rendsburger Landstraße zwischen Redderkamp und Seekoppelweg
- Hamburger Chaussee zwischen Schulensee und Wasserwerk
- Hamburger Chaussee zwischen B 76 und Rondeel
- Straßenzug Poppenbrügger Weg/Kieler Weg
- Straße Zum Forst zwischen Marconistraße und Rönne
- Straßenzug Schlehenkamp/Dorfstraße

- Preetzer Straße zwischen B 76 (Elmschenhagen) und Röntgenstraße
- Straßenzug Weinberg/Tiroler Ring/Wiener Allee
- Pickertstraße zwischen Ostring und Augustenstraße
- Ellerbeker Weg zwischen Weinberg und Tröndelweg
- Ostring zwischen Lüderitzstraße und Dietrichsdorfer Höhe

Die Unterhaltung der Ingenieurbauwerke im städtischen Straßennetz ist auf gutem Stand. Die Schäden werden regelmäßig bei Erkennen eingegrenzt und möglichst schon im Frühstadium behoben. In den letzten Jahren sind darüber hinaus die wesentlichen „Problembauwerke“ im Zuge verkehrswichtiger Straßen saniert oder sogar erneuert worden, so dass die in den nächsten Jahren noch erforderlichen Grundinstandsetzungen oder Erneuerungen sich auf wenige begrenzen.

Es stehen folgende Bauwerke zur Saniierung bzw. Erneuerung an:

• Sogeannter „Überflieger“ im Barkauer Kreuz

Es stehen dringende und umfangreiche Maßnahmen zur Betonsaniierung an. Der Umfang und die zeitliche Abwicklung sollen soweit wie möglich von den Ergebnissen der Planungen und Entscheidungen zum Ausbau der B 404 zur A 21 abhängig gemacht werden.

• Wegweisungsbrücken

Aussagekräftige, dem Ortsfremden helfende Großwegweiser sind für den Hafenstandort Kiel von herausragender Bedeutung. Eine Reihe dieser Wegweiser, insbesondere aus den 60er Jahren, weisen erhebliche konstruktive Mängel auf. Dafür wurde schon in den letzten Jahren ein Sanierungsprogramm für Brücken und Kragarme in Angriff genommen. Dieses Programm ist weiter konsequent umzusetzen. Da seinerzeit relativ aufwändige Wegweisungen mit zum Teil redundanten Hinweisen erstellt wurden, können einige Anlagen ersatzlos demontiert werden. Weitere Anlagen sind zu sanieren oder zu erneuern.

• Uferschutz im Bereich des Hindenburgufers nördlich Bellevue

Nördlich Bellevue liegt die Straße Hindenburgufer in unmittelbarer Nachbarschaft zur Uferbefestigung. Die hier vorhandene Schwergewichtsmauer bedarf auch zum Schutz der Straße einer Fußsicherung und Saniierung.

Übergeordnetes Strassennetz

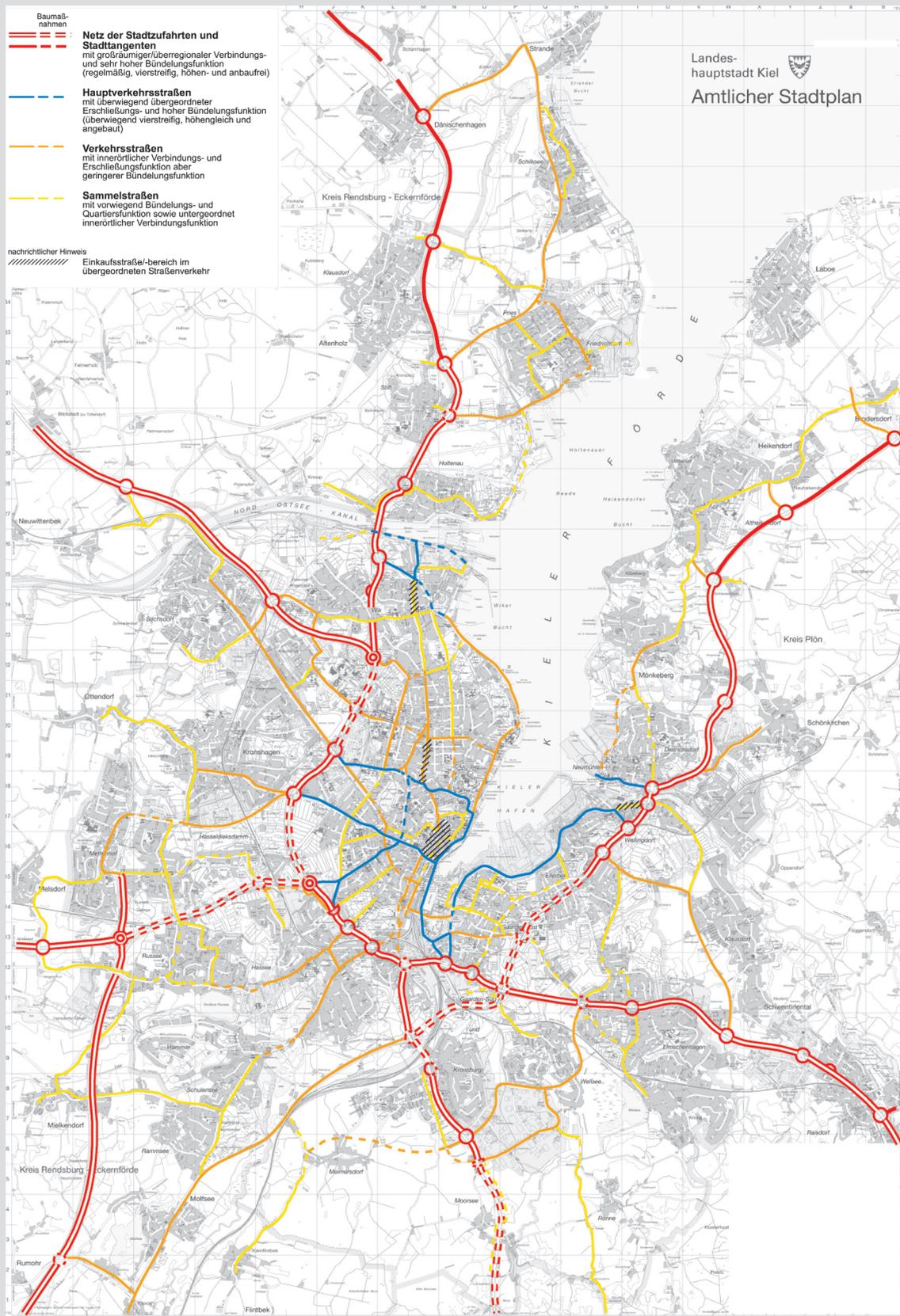


Abb. 6-19 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007

Die Mauer soll aber erhalten bleiben. Der Straßenquerschnitt in diesem Bereich soll nicht grundsätzlich geändert werden.

6.5.4 Straßennetz 2020

Die Vorschläge zur Weiterentwicklung des übergeordneten Straßennetzes sind in der Abb. 6-19 zusammengefasst. In der Abbildung sind die Straßen des übergeordneten Netzes farblich dargestellt und in vier Kategorien eingestuft:

1. Netz der Stadtzufahrten und Stadttangenten

Diese Straßen haben großräumige und überregionale Verbindungsfunktion. Sie führen den Verkehr an die Stadt heran und um die Stadt herum. Sie geben ihn an den jeweiligen Anschlussstellen an das nachgeordnete Netz ab oder nehmen ihn von dort auf. Aufgrund ihrer Nähe zur Kernstadt bündeln diese Straßen in hohem Maße auch den innerstädtischen Verkehr.

Das Netz ist regelmäßig vierstreifig, höhen- und anbau-frei ausgebaut.

2. Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen verbinden die Stadttangenten und Stadteinfahrten mit den Bereichen von besonderer verkehrlicher Bedeutung und erschließen sie. Es handelt sich dabei um

- die Zufahrten zur Innenstadt und die Innenstadttangenten sowie
- die Zufahrten zu den Seehäfen.

Hauptverkehrsstraßen haben neben der Erschließungsfunktion hohe Bündelungsfunktion im innerstädtischen Straßennetz. Es handelt sich überwiegend um vierstreifige, höhengleiche und angebaute Straßen.

3. Verkehrsstraßen

Verkehrsstraßen erschließen größere Stadtteile, bündeln Verkehre aus nachgeordneten Netzteilen. Sie haben auch innerörtliche Verbindungsfunktion zwischen Stadtteilen bzw. zwischen Stadtteilen und den höherrangigen Straßen.

4. Sammelstraße

Sammelstraßen haben Bündelungs- und Erschließungsfunktion im Stadtteil. Sie verbinden auch Ortsteile mit geringer Verkehrsbedeutung.

Neue Netzbestandteile sowie Abschnitte und Ausbauforderungen sind in Abb. 6-19 jeweils mit unterbrochener Linie dargestellt.

6.5.5 Organisatorische Maßnahmen

Zur Unterstützung der notwendigen Ausbaumaßnahmen und Reduktion der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs wird eine Reihe organisatorischer Maßnahmen vorgeschlagen.

6.5.5.1 Verkehrssystemmanagement

Mit der Installation eines neuen Verkehrsrechners, der Einrichtung eines Park-Leitsystems und der Vernetzung des Verkehrsrechners mit den Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet sind erste wichtige Schritte in dieser Richtung unternommen worden,

- das Straßennetz besser auszulasten,
- den Verkehr besser zu lenken und
- die Wohnbevölkerung und die Umwelt zu entlasten.

Verkehrstelematik soll bei stärkerer Auslastung des Verkehrsnetzes genutzt werden, um auf Stausituationen hinzuweisen, Geschwindigkeiten im Netz zu regeln und Alternativrouten anzuzeigen. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, schon im Netz der Stadteinfahrten und -tangenten Hinweise auf Veranstaltungsorte und Abfahrt-geplätzen von Fähren und Kreuzfahrtschiffen zu geben.

Auf derartige Erfordernisse wird im Einzelnen in Kapitel 6.8 eingegangen.

6.5.5.2 Verkehrslenkungskonzept der Innenstadt

Ein besonders empfindlicher Bereich des Straßennetzes ist die Innenstadt. Eine gute Erschließung auch für den Kfz-Verkehr von Besuchern und für den Wirtschaftsverkehr setzt die konfliktarme Bewältigung des gesamten Straßenverkehrs auf den Zufahrtsstraßen und den eigentlichen Erschließungsstraßen der Innenstadt voraus. Dafür sind neben den Erschließungsverkehren der Innenstadt vor allem der ÖPNV, aber auch der Quell- und Zielverkehr innenstadtnaher Nutzungen wie Hafenstandorte, Landtag und Landesregierung, Hauptbahnhof und weitere öffentliche Einrichtungen zu berücksichtigen.

Verkehrlenkungskonzept Innenstadt

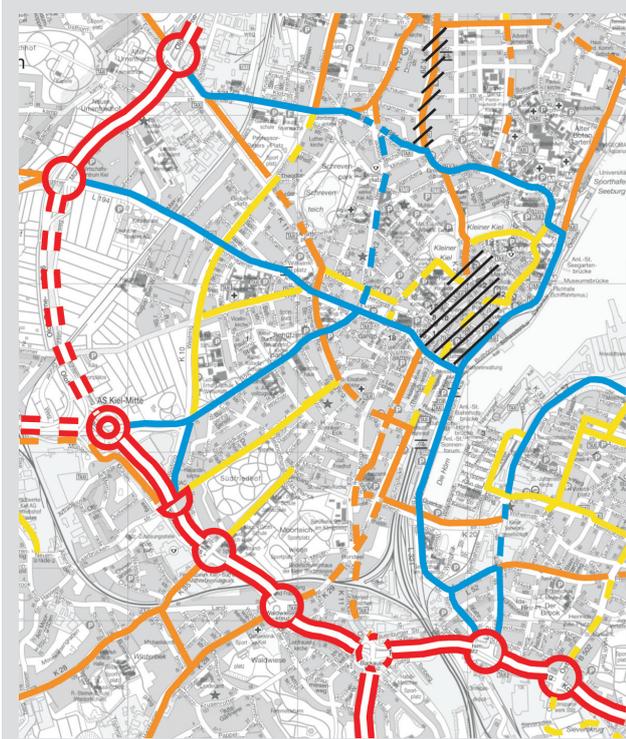


Abb. 6-20 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007

- Olshausenstraße zwischen Westring und Knooper Weg
- Holtenuer Straße zwischen Lehmberg und Dreiecksplatz
- Knooper Weg zwischen Fleethörn und Exerzierplatz
- Elendsredder, westlich Holtenuer Straße
- Bergstraße zwischen Dreiecksplatz und Muhliusstraße
- Feldstraße zwischen Esmarchstraße und Waitzstraße
- Kirchhofallee zwischen Jeßstraße und Deliusstraße
- Westring zwischen Gutenbergstraße und Schauenburgerstraße (nachts)
- Ringstraße zwischen Papenkamp und Schützenwall (nachts)
- Kronshagener Weg zwischen Westring und Wilhelmplatz (nachts)
- Knooper Weg zwischen Schauenburgerstraße und Holtenuer Straße (nachts)

Siehe nächste Seite Abb. 6-21 Temporeduzierung zur Lärminderung und Optimierung des Verkehrsflusses.

Mit der Einrichtung von Tempo 30 könnte in den Netzabschnitten die Lärmbelastung um bis zu 3 dB(A) reduziert werden. Die Geschwindigkeitsreduzierung hätte eine Verdrängung von Verkehrsanteilen auf benachbarte Stadteinfahrten zur Folge. Im Bereich der südlichen Innenstadtzufahrten könnte so eine Verkehrsreduzierung um 7 bis 15 Prozent erreicht werden. Das hätte wiederum eine Verkehrsflussverbesserung für den verbleibenden notwendigen Kfz-Verkehr zur Folge.

Weiterhin ist zu prüfen, ob und wie die Bahnhofstraße durch ein umfassendes, weitläufiges Verkehrskonzept aus dem LKW-Vorzugsnetz heraus genommen werden kann. Auf Grund der hohen Lärm- und Schadstoffbetroffenheit der Bewohner ist zudem zu prüfen, ob Geschwindigkeitsreduzierungen zur Verbesserung der Situation für die Anlieger ganztägig oder in der Nachtzeit erforderlich werden.

Maßnahmen zur Umsetzung der Verkehrlenkung in der Innenstadt sind vor allem

- Weiterentwicklung des Park-Leitsystems
- Entwicklung eines Maßnahmenprogramms zur Schadstoff- und Lärminderung
- Einführung eines LKW-Führungskonzeptes mit Anlieferzonen in der Innenstadt (siehe Kapitel 6.8)
- Anpassungen der Lichtsignalsteuerung
- Anpassung der Wegweisung

6.5.5.3 Temporeduzierung zur Lärminderung und Optimierung des Verkehrsflusses

Auf Grund der hohen Lärmbetroffenheit der Bewohner an einigen Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz ist zu prüfen, ob Geschwindigkeitsreduzierungen zur Verbesserung der Situation für die Anlieger ganztägig oder in der Nachtzeit erforderlich werden. Betroffen sind insbesondere Netzabschnitte folgender Straßen:

- Alte Lübecker Chaussee
- Bahnhofstraße
- Hamburger Chaussee

6.5.6 Verkehrsprognose Maßnahmenfall 2020

Der hier dargestellte Maßnahmenfall enthält alle aufgeführten Baumaßnahmen sowie verkehrsträgerübergreifende und organisatorischen Maßnahmen.

Siehe Abb. 6 22 Verkehrsbelastungen Maßnahmenfall 2020 [Kfz/24h].

Zusammenfassend wird deutlich, dass die erwartete Bündelung des Verkehrs auf übergeordneten Straßen und die

Temporeduzierung zur Lärminderung und Optimierung des Verkehrsflusses



Abb. 6-21 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007

Verkehrslastungen Massnahmenfall 2020 [Kfz/24h].

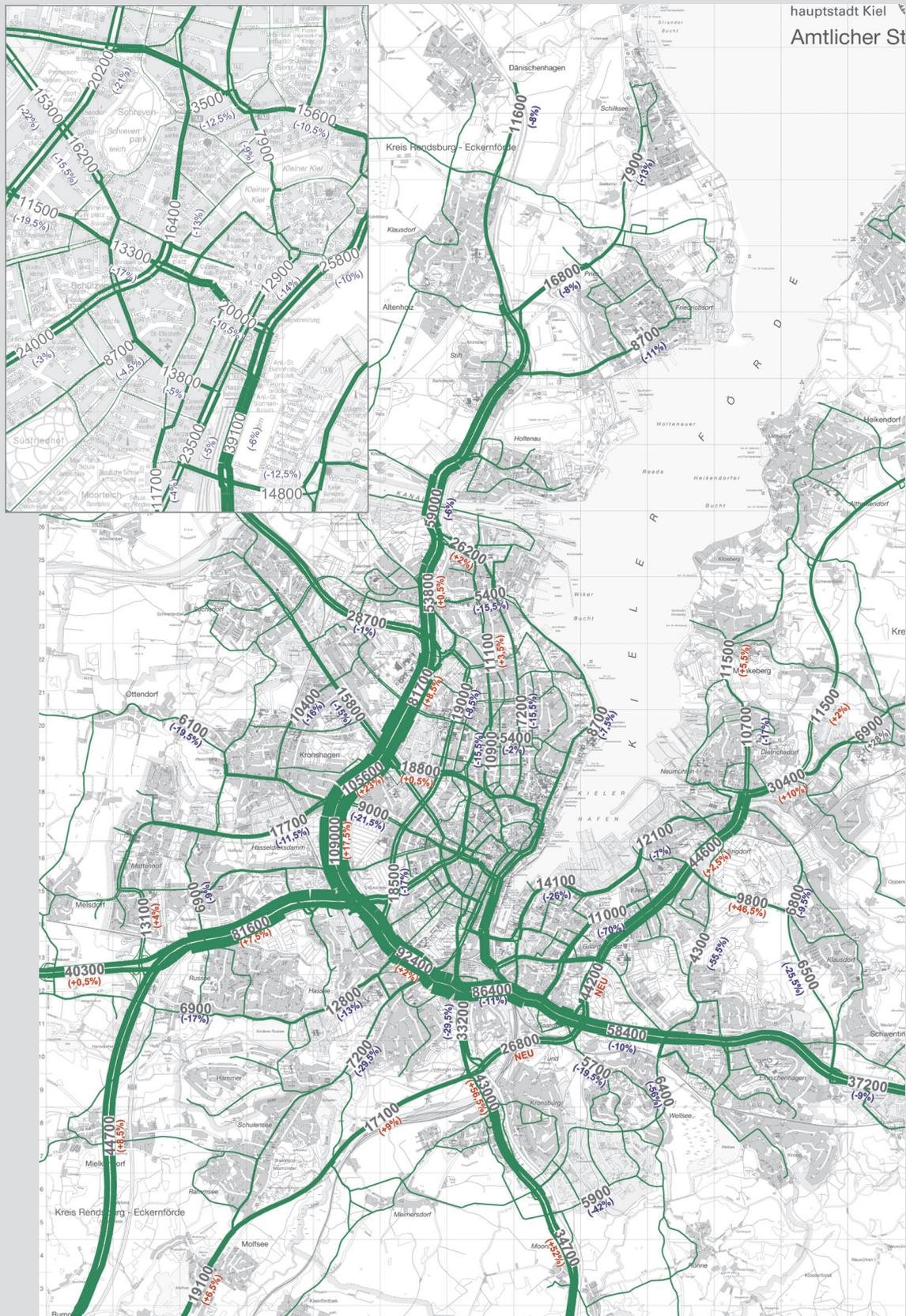


Abb. 6-22 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, Verkehrsmodell 2007

Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und damit die Sicherstellung der Erschließung der Stadt insgesamt erreicht werden kann. Nicht zu verkennen ist aber die weiterhin hohe Belastung des Theodor-Heuss-Ringes. Dafür ist für die Zukunft weiterhin nach dauerhaften Lösungen zu suchen.