


Verkehrsentlastung der Stadtteile Hassee und Hasseldieksdamm (Auswertung und Nachbereitung der Planungswerkstatt vom 28.11.2009)

(Nummern und Bereiche mit Ausnahme des Themenfeldes 0 entsprechend Auswertungsmatrix)

0. Themenfeld "Übergeordnete Erschließung"

Nr.	Planungsvorschlag	Quelle	Stellungnahme der Verwaltung der Landes- hauptstadt Kiel 	Zur weiteren Bearbeitung			Bereich
				grdsätzl. geeignet	teilweise geeignet	nicht geeignet	
0.1	Anbindung Rendsburger Landstraße an die A 215 (Höhe Schiefe Horn)	1.20 (Auswertungsmatrix) 1.18, 2.4, 2.8 (Planungswerkstatt)	Ein Anschluss der Rendsburger Landstraße an die Autobahn A 215 ist im Bereich der Anschlussstelle Kiel-West (Höhe Schiefe Horn) aufgrund der erforderlichen Längen der Ein- und Ausfädelungsspuren technisch nicht zu realisieren. Der verkehrliche Nutzen wäre aufgrund der Nähe zur Anschlussstelle Melsdorf ohnehin sehr gering.			X	Russee
0.2	Anbindung Russeer Weg an die A 215	Generalverkehrsplan 1988; 1.1 (Auswertungsmatrix) 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.15, 2.17 (Planungswerkstatt)	Technisch möglich wäre ein auf die Innenstadt gerichteter, sogenannter Halbanchluss des Russeer Weges (Zufahrt zur Autobahn in Richtung Innenstadt, Abfahrt von der Autobahn aus Richtung Innenstadt). Eine Zustimmung des Bundes zur Errichtung wäre erforderlich. Vorteile der Lösung wären eine zügige Anbindung Russees und von Teilen Hasseldieksdamms an die Innenstadt sowie die B 76 als Innenstadturnfahung mit deutlicher Entlastung von Hofholzallee/Hasseldieksdammer Weg bzw. Rendsburger Landstraße. In Russee selbst führt die Lösung zu Umverteilungen des Verkehrs, zu Entlastungen der auf die Rendsburger Landstraße zuführenden Straßen (z. B. Rutkamp), zu Mehrbelastungen in den der A 215 zugewandten Straßen (z. B. Spreeallee, Koepeniker Straße). Die Maßnahme ist Vorschlag des Generalverkehrsplanes von 1988, fand bislang aber nicht genügend Befürworter. Sie ist nach wie vor verkehrsplanerisch sinnvoll. Der Vorschlag bietet allerdings keine wesentliche Entlastungsfunktion im Bereich Saarbrückenstraße/Westring. Hier wären weitere Maßnahmen erforderlich.	X			
0.3	Anbindung Aubrook / Melsdorfer Str. an die A 215	1.15 (Auswertungsmatrix) 1.27, 2.9, 2.17 (Protokoll Planungswerkstatt)	Der Vorschlag wäre als auf die Stadt gerichteter Halbanchluss technisch umsetzbar. Eine Zu- und Abfahrt nach bzw. von Westen stünde in Konflikt mit der Anschlussstelle Kiel-West. Die Herstellung einer Anschlussstelle an die A 215 im Bereich Aubrook / Melsdorfer Straße würde wesentliche städtebauliche Veränderungen verursachen. Die Melsdorfer Straße würde als Zubringerstraße zur Rampe ihren dörflichen Charakter verlieren. Für den Anschluss des Stadtteiles Russee an die Rampe muss die Köpenicker Straße an die Straße Aubrook durch ein Naherholungsgebiet an die Straße Aubrook angebunden werden. Der Bau dieser Rampe würde Durchgangsverkehr in Köpenicker Straße und Melsdorfer Straße hineinziehen. Die Beeinträchtigung für die dichte Wohnbebauung entlang dieser Straßen ist aufgrund der Anzahl der Betroffenen nicht vertretbar. Zudem ist der Eingriff in Natur und Landschaft sowie in Naherholungsgebiete sehr groß. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.			X	Russee/ Hassee/ Hasseldieksdamm
0.4	Anbindung Rendsburger Landstraße an die A 215 (Höhe zwischen Berliner Viertel und Uhlenkrog)	Frühere Grundsatzplanungen 1.18 (Planungswerkstatt)	Der Vorschlag beinhaltet neben der Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses eine relativ lange Straßenverbindung parallel zu Uhlenkrog/Hasseer Straße und Russeer Weg mit der Möglichkeit, das Berliner Viertel und das Wohngebiet im Bereich Uhlenkrog an die Straßenverbindung anzubinden. Die Maßnahme wäre nur mit großen Eingriffen in den Grüngürtel zwischen Russee und Hassee zu realisieren. Vorteil wäre die Möglichkeit der direkten Anbindung der Gewerbegebiete Speckenbeker Weg/Seekoppelweg/ Rendsburger Landstraße bzw. Uhlenkrog und auch Anbindung der Wohngebiete in Russee und Hassee an die A 215. Eine gewisse Entlastung des Knotens Saarbrückenstraße/Westring wäre möglich. Die Probleme der Spitzenverkehre bei Citti, Plaza und Ikea wären aber nicht umfassend zu lösen. Nachteilig wäre insbesondere die Zerschneidung des Naherholungsgebietes. Die Maßnahme erscheint aufgrund der inzwischen vorgenommenen baulichen und landschaftsplanerischen Entwicklung nicht mehr realisierbar.			X	


		<p>1.10 (Auswertungsmatrix) 2.15 (Planungswerkstatt)</p>	<p>Dieser Vorschlag wäre in Teilen technisch machbar. Folge wäre eine um eine direkte Abfahrt zur B 76 Richtung Holsteinstadion verbesserte Erschließung des Citti-Parkes. Die notwendige Verknüpfung mit Mühlendamm und die Verbindung zu den Geländen der Stadtwerke oder der Firma Fuchs sind wegen der engen Platzverhältnisse auf dem Cittigelände nicht umsetzbar. Die entsprechende Anbindung an B 76/A 215 wäre wegen der geringen übergeordneten verkehrlichen Wirkung bei Bund und Land nicht durchsetzbar.</p>				X	
		<p>5.1 (Auswertungsmatrix) 2.18.1, 224 (Protokoll Planungswerkstatt)</p>	<p>Die direkte Anbindung des Mühlendamms an die B 76 bzw. A 215 würde Brückenbauwerke mit einer Gesamtlänge von mind. 800 m und Brückenhöhen bis zu 14 m erfordern. Die Zusammenführung der neuen Zufahrten auf dem Citti-Gelände wäre wegen der begrenzten Platzverhältnisse nicht zu realisieren. Eine Entlastung des Knotens Saarbrückenstraße/Westring ist erkennbar. Es wird aber keine Lösung angeboten zur notwendigen Verbesserung der Ausfahrtssituation aus dem Citti-Park. Eine weitere Bearbeitung dieses Planungsansatzes wäre nicht zielführend.</p>				X	
		<p>5.4 (Auswertungsmatrix) 2.6 (Planungswerkstatt)</p>	<p>Der Plansatz ist technisch umsetzbar. Er ist prinzipiell Teil des Vorschlages 1.8, der zusätzlich noch einen verbesserten Abfluss von Mühlendamm und Citti-Gelände Richtung B 76/Holsteinstadion und damit eine weitaus größere Entlastung des Knotens Westring/Saarbrückenstraße ermöglichen würde.</p>	X				
		<p>5.6 (Auswertungsmatrix) 2.7.1 (Protokoll Planungswerkstatt)</p>	<p>Der Vorschlag soll die Abfahrt vom Citti-Gelände Richtung A 215 nach Westen erleichtern. Verbunden wären damit nicht nur ein verkehrlich und verkehrsrechtlich unzulässiges Durchkreuzen der Zufahrt zum Citti-Gelände und der Eckverbindung A 215/B 76 auf kurzem Wege sondern auch erhebliche bautechnische Probleme. Für die Herstellung einer planungsgerechten Höhenabwicklung müsste die Ausfädelung in der angedachten nördlichen Schleifenverbindung bereits auf dem Brückenbauwerk über die A 215 beginnen. Dies ist auf der bestehenden Brücke nicht möglich, da das Gradientenband dieser Brücke nach Norden ansteigt und damit der Neigung einer möglichen Ausfädelungsspur entgegensteht. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.</p>				X	
		<p>5.7 (Auswertungsmatrix) 2.7.2 (Protokoll Planungsw.)</p>	<p>Mit diesem Vorschlag wird darauf abgezielt, unter Nutzung der vorhandenen Eisenbahnbrücke zumindest die Abfahrt zur A 215, Richtung Westen, zu ermöglichen. Das ließe sich realisieren. Gleichfalls soll unter Verlegung der Abfahrt von der A 215 zum Mühlendamm dort auch eine Zufahrt zur B 76, Richtung Holsteinstadion, geschaffen werden. Der neue Verknüpfungspunkt dieser Fahrbeziehungen auf dem Citti-Gelände lässt sich jedoch wegen der erheblichen Höhenunterschiede nicht umsetzen.</p>			X		
		<p>5.8 (Auswertungsmatrix) 2.13 (Protokoll Planungsw.)</p>	<p>Dieser Vorschlag versucht eine Verbesserung vom Citti-Gelände zur A 215, Richtung Innenstadt. Aufgrund der kurzen Entfernung zur Abfahrt A 215/B 76, Richtung Lübeck, ist der Anschluss an dieser Stelle nicht möglich. Nicht nachvollziehbar wird, warum in diesem Vorschlag gleichzeitig die Ausfahrt von der A 215 aus Richtung Westen zum Citti-Park geändert werden und eine Umkehrmöglichkeit auf der A 215 durch eine Schleifenverbindung (wie bei Vorschlag 5.6) geschaffen werden soll. Beides ist ebenfalls technisch nicht realisierbar.</p>				X	
		<p>5.9 (Auswertungsmatrix) 2.7.3 (Protokoll Planungsw.)</p>	<p>Der Vorschlag beinhaltet Ansätze zur Verbesserung der Abfahrtsbedingungen im Citti-Park durch direkte Zufahrten zur A 215 und B 76, Richtung Innenstadt, Mettenhof und Holsteinstadion. Die Herstellung von Fahrbeziehungen vom Mühlendamm zur A 215 gemäß den Darstellungen dieser Planskizze ist nicht möglich. Der Anschluss an die A 215 in Richtung Stadtmitte erfolgt ohne Verflechtungsspur. Außerdem ist der Höhenunterschied auf diesem kurzen Weg nicht zu überwinden. Für den Anschluss des Mühlendamms an die A 215, Richtung Kiel-West, wird die Verbindungsrampe von der A 215 zur B 76 (sogenannter Überflieger) unzulässig auf kurzem Wege gekreuzt. Der Vorschlag ist nicht umsetzbar. Eine weitere Bearbeitung dieses Planungskonzeptes ist nicht sinnvoll.</p>				X	

		<p>5.10 (Auswertungsmatrix) 2.4, 2.6, 2.20 (Protokoll Planungs-w.)</p> <p>Dieser Vorschlag sieht die Herstellung einer Fahrbeziehung von der A 215, Fahrtrichtung stadtauswärts, auf die B 76, Fahrtrichtung Lübeck, sowie den Anschluss des Mühlendamms an die Eckverbindung B 76/A 215, Richtung Innenstadt, vor. Hierdurch könnte, die Machbarkeit vorausgesetzt, der Knotenpunkt Saarbrückenstraße / Westring / B 76 entlastet werden. Beide Anschlüsse sind gemäß dieser Darstellungen aber wegen der Höhenunterschiede und der kurzen Entfernungen baulich nicht umsetzbar. Weiterhin sind keine ausreichend langen Ein- und Ausfädelungsspuren zu realisieren. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.</p>				X	
		<p>5.11 (Auswertungsmatrix) 2.1, 2.21, 2.22.2 (Protokoll Planungs-w.)</p> <p>Dieser Vorschlag bringt die immer wieder diskutierte Schaffung einer zusätzlichen Fahrbeziehung vom Mühlendamm auf die B 76, Richtung Norden, am "Überflieger" ins Gespräch. Die Herstellung dieser Fahrbeziehung könnte theoretisch den Knotenpunkt Saarbrückenstraße / Westring / B 76 entlasten und wäre bei Machbarkeit verkehrsplanerisch sinnvoll. Der Anschluss wäre technisch jedoch sehr schwierig oder nur mit Schaffung eines neuen Brückenbauwerkes zu gestalten. Die Abwicklung der Ein- und Ausfahrtsverkehre im Citti-Park würde in der Komplexität der eng aneinanderliegenden Knoten am Mühlendamm zusätzlich erschwert. Der Lösungsansatz ist nicht zielführend.</p>				X	
		<p>5.12 (Auswertungsmatrix) 2.22.1 (Protokoll Planungs-w.)</p> <p>Dieses Planungskonzept sieht zur Verbesserung der Abfahrt vom Citti-Gelände, Richtung B 76/A 215, eine großräumige Nutzung der Trasse der ehemaligen Industriebahn über den Hasseldieksdammer Weg hinaus vor. Über die Trasse sollen die Verkehre vom Mühlendamm zur B 76 in nördlicher Richtung sowie zur A 215 Richtung Kiel-West abgewickelt werden. Weiterhin wird eine Abfahrt von der B 76 (aus Richtung Holsteinstadion) aus der Verbindungsrampe zur A 215 zum Mühlendamm vorgeschlagen. Zusätzlich ist an dieser Stelle eine Abfahrt vom Mühlendamm auf die B 76 in Richtung Lübeck angedacht.</p> <p>Diese Maßnahmen würden theoretisch eine Entlastung des Knotenpunktes Saarbrückenstraße / Westring / B 76 bewirken. Technisch realisierbar erscheint jedoch nur die nördliche Anbindung an die B 76 über die ehemalige Industriebahntrasse. Hierdurch würde auch ein neuer, plangleicher Knotenpunkt mit dem Hasseldieksdammer Weg entstehen, was zur Folge hätte, dass Hasseldieksdammer Weg und Hofholzallee auch zur Abfahrt vom Citti-Park in das Stadtgebiet genutzt werden können. Die betroffene Wohnbebauung entlang der ehemaligen Industriebahntrasse müsste lärmtechnisch geschützt werden.</p> <p>Die Zufahrt zur A 215 Richtung Westen ließe sich hier analog zum Vorschlag 1.8 lösen. Die vorgeschlagenen Verknüpfungen der Kreisverkehranlage Mühlendamm mit der B 76 sind wegen der Höhenunterschiede nicht ausführbar.</p>			X		
		<p>5.13 (Auswertungsmatrix) 2.25 (Protokoll Planungs-w.)</p> <p>In diesem Vorschlag wird eine Zufahrt vom Mühlendamm zur A 215 Richtung Autobahnkreuz Kiel-West mittels eines Tunnelbauwerkes vorgeschlagen. Für die Zufahrt zum Tunnel würden Neigungen von über 10 % entstehen. Diese Neigung überschreitet die zulässige Höchstneigung erheblich. Eine weitere Bearbeitung dieses Planungskonzeptes ist nicht zielführend.</p>				X	
0.7	Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens Saarbrückenstraße/Westring	<p>5.3 (Auswertungsmatrix) 1.21, 1.23, 2.11, 2.20 (Planungswerkstatt)</p> <p>Der Planvorschlag mit einem übergroßen Kreisverkehr über der B 76 wäre technisch machbar. Ein Knotenpunkt mit Lichtsignalanlagen (Ampeln) ist allerdings zur Abwicklung der hier anzutreffenden Verkehrsspitzenbelastungen leistungsfähiger als eine Kreisverkehrsanlage. Zu Spitzenzeiten können die Verkehrsströme im Bereich dieses Knotenpunktes durch eine Kreisverkehrsanlage nicht bewältigt werden. Die Querung der verschiedenen Fahrbahnen durch Fußgänger und Radfahrer ist ohne Signalisierung nicht verkehrssicher zu gestalten. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.</p>				X	Citti-Park

		5.14 (Auswertungs- matrix) 2.15 (Planungswerk- statt)	Dieser Planungsvorschlag beinhaltet an der Ausfahrt vom Theodor-Heuss-Ring auf den Westring die Anordnung von insgesamt drei Fahrspuren für Citti und Plaza. Dieses Planungskonzept ist bereits umgesetzt. Eine weitere Bearbeitung ist damit nicht erforderlich.			X	
--	--	--	---	--	--	---	--

0.8	Vierstreifiger Ausbau des Skandinaviendamms zwischen Melsdorfer Straße und Kieler Straße	Frühere Grundsatzplanungen; 1.19 (Auswertungs- matrix) 1.22,1.29,2.12.2 2.8, 2.23 (Planungswerk- statt)	Der vierspurige Ausbau des Skandinaviendamms wurde auch im Rahmen des Generalverkehrsplanes von 1988 diskutiert und seinerzeit in der politischen Abwägung abgelehnt. Durch den Ausbau zwischen Melsdorfer Straße und Kieler Straße sollte insbesondere eine Verminderung des Durchgangsverkehres u.a. in der Hofholzallee und im Hasseldieksdammer Weg erreicht werden. Die Prognoseberechnungen zeigen jedoch nur eine geringfügige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den vorgenannten Straßen nach einem vierspurigen Ausbau des Skandinaviendamms. Dieser geringfügige Entlastungseffekt rechtfertigt nicht den baulichen Aufwand dieser Maßnahme.			X	Hassel- dieks- damm
0.9	Verlängerung Spreeallee/ Ausbau Saarbrückenstraße	Frühere Grundsatzplanungen; 1.21 (Auswertungs- matrix) 2.8 (Planungswerk- statt)	Die Maßnahme wurde auch im Rahmen des Generalverkehrsplanes von 1988 diskutiert und seinerzeit in der politischen Abwägung abgelehnt. Die Maßnahme wäre technisch machbar. Der Bau einer Verbindungsstraße von der Spreeallee zum Uhlenkrog hätte jedoch große negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft und würde zudem ein wichtiges Naherholungsgebiet zerteilen. Ein verkehrlicher Nutzen ergäbe sich nur bei Verlängerung dieser Straße auf gesonderter Trasse zum Westring. Eine derartige Lösung wäre nur mit erheblichen Eingriffen in den Grünbereich und in die Bebauung zu realisieren. Bei zweifellos möglichen Entlastungen von Rendsburger Landstraße und Hofholzallee würde das Wohngebiet um die Hasseer Straße stärker durch Russeer Verkehre belastet. Am Knoten Saarbrückenstraße/Westring würden in noch stärkerem Maße als heute Verkehre gebündelt, die dort nicht abgewickelt werden könnten. Eine Weiterbearbeitung ist nicht sinnvoll.			X	Russee/ Hassee/ Saarviertel

1. Themenfeld "Minderung Durchgangsverkehr" (Vorschlagsnummer vergl. Auswertungsmatrix)

Nr.	Planungsvorschlag	Protokoll Planungs- werkstatt	Stellungnahme der Verwaltung der Landes- hauptstadt Kiel 	Zur weiteren Bearbeitung			Bereich
				grdsätzl. geeignet	teilweise geeignet	nicht geeignet	
1.1	Russeer Rampe (Teilanbindung Russeer Weg an die A 215)	2.1,2.2, 2.3, 2.4, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11,2.15, 2.17	Technisch möglich wäre ein auf die Innenstadt gerichteter, sogenannter Halbinschluss des Russeer Weges (Zufahrt zur Autobahn in Richtung Innenstadt, Abfahrt von der Autobahn aus Richtung Innenstadt). Eine Zustimmung des Bundes zur Errichtung wäre erforderlich. Vorteile der Lösung wären eine zügige Anbindung Russees und von Teilen Hasseldieksdamms an die Innenstadt sowie die B 76 als Innenstadtdumfahrung mit deutlicher Entlastung von Hofholzallee/Hasseldieksdammer Weg bzw. Rendsburger Landstraße. In Russee selbst führt die Lösung zu Umverteilungen des Verkehrs, zu Entlastungen der auf die Rendsburger Landstraße zuführenden Straßen (z. B. Rutkamp), zu Mehrbelastungen in den der A 215 zugewandten Straßen (z. B. Spreeallee, Koepeniker Straße). Die Maßnahme ist Vorschlag des Generalverkehrsplanes von 1988, fand bislang aber nicht genügend Befürworter. Sie ist nach wie vor verkehrsplanerisch sinnvoll. Der Vorschlag bietet allerdings keine wesentliche Entlastungsfunktion im Bereich Saarbrückenstraße/Westring. Hier wären weitere Maßnahmen erforderlich.	X			Hasee Saar- brücken- straße Haseer Straße Rends- burger Landstr. Hofholz- allee Russee
1.2	Bessere / verträgliche Einbindung der Stadtwerke und der weiteren Gewerbebetriebe am Uhlenkrog durch Anbindung des Uhlenkroges an die A 215	2.3,2.10 2.20	Dieser Vorschlag aus der ersten Planungsworkstatt ist prinzipiell Teil der im Verkehrsentwicklungsplan von 2008 vorgeschlagenen Lösung einer Anbindung von Uhlenkrog und Mühlendamm an die A 215, hier allerdings ohne die Verknüpfung von Uhlenkrog und Citti-Park über einen verlängerten Mühlendamm. Anders als im Vorschlag des Verkehrsentwicklungsplanes wird der südliche Teil des Anschlusses an die Autobahn näher an die Wohnbebauung am Kolonnenweg herangeführt. Der Vorschlag des Verkehrsentwicklungsplanes erscheint hier besser geeignet. Der Vorschlag wäre technisch machbar und geeignet, Verkehre aus Hofholzallee und Uhlenkrog direkt der Autobahn zuzuleiten bzw. über sie heranzuführen. Ohne Citti-Verkehre wäre bei deutlichen Eingriffen in Natur und Landschaft der verkehrliche Effekt der Lösung räumlich und mengenmäßig aber äußerst begrenzt. Eine Zustimmung des Bundes zur Anbindung an die Autobahn ist daher nicht zu erwarten. Eine weitere Bearbeitung dieser Teillösung erscheint nur bei einer Verknüpfung mit dem Mühlendamm/Citti-Park (vergl. 1.3) zielführend.		X		Hasee Saar- brücken- straße Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade Citti-Park
1.3	Anbindung Citti-Gelände an den Kolonnenweg	2.3	Zusammen mit dem Vorschlag 1.2 entspricht dieser Vorschlag prinzipiell der im Verkehrsentwicklungsplan von 2008 vorgeschlagenen Lösung einer Anbindung von Mühlendamm und Uhlenkrog an die A 215. Er wäre auch als Einzellösung technisch realisierbar. Ohne den Anschluss des Uhlenkroges an die A 215 hätte eine Verknüpfung von Mühlendamm und Kolonnenweg allerdings lediglich Wirkung als zusätzlicher Zu- und Abfluss des Citti-Parks. Zu Zeiten extremer Belastungen im Bereich des Citti-Parks hätte die Verbindung Entlastungsfunktion für den Knoten Saarbrückenstraße/Westring. Citti-Verkehre würden aber über Uhlenkrog und Hofholzallee weiträumig durch Wohngebiete zu- und abgeführt. Damit würden Hassee und Hasseldieksdamm unerwünscht mehr belastet. Eine weitere Bearbeitung erscheint nur in Verbindung mit einer Anbindung an die Autobahn (vergl. 1.2) sinnvoll.			X	Saar- brücken- straße
1.4	Keine Ausfahrt zur Saarbrückenstraße vom neuen Citti-Parkhaus	1.17,1.25, 2.3, 2.10,2.11	Die Ausfahrt vom Cittigelände über früher Stadtrade und künftig die neugebaute Straße zum Hasseer Bahnhof ist nach den vertraglichen Regelungen und planungsrechtlichen Festsetzungen auf max. 6 Tage extremer Belastung beschränkt. Ein generelle Ausfahrt ist nach den derzeitigen planungsrechtlichen Festsetzungen und vertraglichen Regelungen nicht zulässig und auch nicht geplant. Eine weitere Bearbeitung ist nicht erforderlich.	X			Saar- brücken- straße Hassee


1.5	Parkverbot in der Hasseer Straße wechselseitig aufheben	2.4	<p>Der Aufhebung von Parkverboten in der Hasseer Straße sind ebenso wie dem Setzen von Betonringen als Verkehrshindernis (vergl. 2.1) insbesondere im Bereich der kurvigen Linienführung zwischen Rendsburger Landstraße und Uhlenkrog wegen der schwierigen Sichtverhältnisse enge Grenzen gesetzt. Umsetzungsmöglichkeiten werden kaum gesehen.</p> <p>Der Vorschlag gehört im übrigen zu einer Reihe von Vorschlägen (u. a. 1.5, 1.6, 1.7) zur Verminderung des Durchgangsverkehrs und Verlangsamung des Verkehrs in der Hasseer Straße, aus Sicht der Wohnbevölkerung in der Hasseer Straße durchaus nachvollziehbar und wünschenswert. Umlagerungseffekte auf schon heute höher belastete parallele Achsen (Hofholzallee, Rendsburger Landstraße) sind zu erwarten, denen nur begegnet werden könnte, wenn Ziel- und Quellverkehre von Russee, Hassee und Hasseldieksdamm auf anderen Wegen abgeleitet werden könnten. Wegen der nachteiligen Wirkungen auf andere Straßen können entsprechende Maßnahmen, wenn überhaupt, nur nach ausführlicher Diskussion und Abwägung umgesetzt werden.</p>		X		Hasseer Straße
1.6	Ampelphase für Linksabbieger von der Rendsburger Landstraße in der Hasseer Straße verkürzen	2.15	Die Abbiegemöglichkeiten sind durch den stadtauswärts fahrenden Gegenverkehr zur Zeit ohnehin begrenzt. Weitergehende Beschränkungen hätten wegen der geringen Länge der Linksabbiegespur einen Rückstau in der Rendsburger Landstraße auch für geradeausfahrende Verkehre (inkl. Busverkehr) zur Folge. Das würde die Anbindung Russees an die Innenstadt, vor allem in Spitzenzeiten, zusätzlich erschweren. Die Maßnahme ist nicht zu empfehlen (vergl. dazu Vorschlag 1.9).			X	Hasseer Straße
1.7	Ampelphase für Gerausfahrer in der Saarbrückenstraße am Knoten Stadtrade verkürzen	1.33 2.4	Die Maßnahme wäre wegen des engen Abstandes zum Bahnübergang nur in stadtauswärtsführender Richtung möglich. Neben der relativ geringen positiven Wirkung für die Verkehrsbelastung in der Hasseer Straße bzw. in Altenrade/Neuenrade sind negative Auswirkungen für den Busverkehr in der Saarbrückenstraße zu erwarten. Wegen der nachteiligen Wirkungen auf andere Straßen könnten entsprechende Maßnahmen nur nach ausführlicher Diskussion und Abwägung umgesetzt werden.		X		Hasseer Straße
1.8	Direkte Anbindung des Citti-Parkes an die Autobahn	2.1, 2.1,2.3, 2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.14, 2.15, 2.17,2.20, 2.21, 2.22.1	<p>Die hier vorgeschlagene, insbesondere auf den Mühlendamm und Citti-Verkehre ausgerichtete Lösung, ist reduziert auf eine, technisch realisierbare, relativ kleine Anschlussstelle unter Nutzung der Trasse der Eisenbahnbrücke des ehemaligen Gütergleises West. Die Eisenbahnbrücke selbst könnte wegen unzureichender Breite nicht für den Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Ein Neu- bzw. Ausbau wäre erforderlich. Mühlendamm und Citti-Park könnten bei dieser Lösung direkt aus und in Richtung B 76/ Holsteinstadion erreicht bzw. verlassen werden. Eine Abfahrt in Richtung A 215/Mettenhof wäre zusätzlich ebenfalls direkt möglich. Damit ergäbe sich nicht nur eine auch in extremen Situationen verbesserte Abfahrt vom Cittigelände. Entlastet würde erheblich der Knoten Westring/Saarbrückenstraße verbunden mit Verbesserungen der Verkehrssituation im Saarviertel und im Zufahrtbereich von Ikea und Plaza.</p> <p>Wesentliche verkehrliche Auswirkungen an anderer Stelle ergeben sich weder in positiver noch in negativer Hinsicht. So werden Russeer Verkehre weiterhin durch Hassee und Hasseldieksdamm geführt. Entsprechendes gilt für die Gewerbeverkehre aus dem Bereich Uhlenkrog. Citti-Verkehre verbleiben aber im wesentlichen nördlich des Bahngeländes. Der Vorschlag erscheint weiter verfolgenswert.</p>	X			Saarbrückenstraße Hasseer Straße Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade Hofholzallee Citti-Park Hassee Rendsburger Landstr.
1.9	Änderung des Knotens Rendsburger Landstraße/ Hasseer Straße durch Schaffung einer Gehwegüberfahrt im Einmündungsbereich	2.15	Die Maßnahme ist seit Längerem geplant und erscheint wie im Fall gleichartiger Gestaltung an der Einmündung Gärtnerstraße geeignet, insbesondere ortsfremden Verkehrsteilnehmern in der Rendsburger Landstraße deutlich zu machen, dass die Hasseer Straße insbesondere dem Anliegerverkehr dienen soll. Die Maßnahme sollte weiter verfolgt werden.	X			Hasseer Straße

1.10	Direkte Anbindung von Citti-Park, Stadtwerken und Fa. Fuchs an die A 215 über die alte Güterbahntrasse	2.15	Dieser Vorschlag wäre in Teilen technisch machbar. Folge wäre eine um eine direkte Abfahrt zur B 76 Richtung Holsteinstadion verbesserte Erschließung des Citti-Parkes. Die notwendige Verknüpfung mit Mühlendamm und die Verbindung zu den Geländen der Stadtwerke oder der Firma Fuchs sind wegen der engen Platzverhältnisse auf dem Cittigelände nicht umsetzbar. Die entsprechende Anbindung an B 76/A 215 wäre wegen der geringen übergeordneten verkehrlichen Wirkung bei Bund und Land nicht durchsetzbar.			X	Haseer Straße
1.11	Haseer Straße zwischen Uhlenkrog und Bahntrasse: Einbahnstraße Richtung stadteinwärts	2.15 2.18.1	Der Vorschlag erschwert insbesondere durch umwegige Führung die Durchfahrung der Hasseer Straße in Richtung Rendsburger Landstraße. Er erschwert nicht die Wegebeziehung zwischen Saarbrückenstraße, Uhlenkrog und Hofholzallee. Eine Entlastung der Hasseer Straße wäre sowohl kleinräumig (zu Lasten von Neuenrade/Altenrade) als auch großräumig (zu Lasten Rendsburger Landstraße, Hofholzallee) zu erwarten, wobei die Auswirkungen auf Neuenrade und Altenrade hier ins Gewicht fallen. Entscheidungen sind nur in einer Gesamtabwägung mit zu erwartenden Mehrverkehren in Rendsburger Landstraße und Hofholzallee zu fällen. Verkehrlich konsequent wäre abgesehen von den großräumigen Wirkungen eine Kombination des Vorschlages mit dem Vorschlag 1.12 (gegenläufige Einbahnstraße in Altenrade/Neuenrade). Hier würden kleinräumige verkehrliche Mehr- und Minderbelastungen sich etwa ausgleichen. Eine derartige Maßnahme müsste neben der erforderlichen Gesamtabwägung aber auch die Änderung des zur Zeit unbefriedigenden Straßenzustandes in Altenrade/Neuenrade einbeziehen.	X			Haseer Straße
1.12	Einbahnstraßenregelung für Altenrade und Neuenrade	2.18.1 2.18.2	Wegen des angrenzenden Bahnüberganges wäre eine Einbahnstraße nur in stadtauswärtsführender Richtung möglich. Zur Vermeidung von zusätzlichen Belastungen in der Hasseer Straße sollte eine Einbahnstraßenregelung nur mit entsprechender Regelung für die Hasseer Straße diskutiert werden. Im Übrigen ist auf 1.11 zu verweisen.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
1.13	Maßnahme gegen Schleichverkehre	2.23 2.24 2.25	Straßen wie Uhlenkrog, Hofholzallee oder Hasseer Straße und auch Altenrade/Neuenrade sind keine reinen Erschließungsstraßen sondern haben Verbindungsfunktion, die sich zwar - regelmäßig zu Lasten anderer Straßen - einschränken, aber nicht gänzlich auflösen lässt. Bei Straßen, die dem Busverkehr und dem sonstigen Schwerverkehr dienen müssen (insbesondere Uhlenkrog), sind entsprechende Beschränkungen kaum möglich. Beschränkungen hier wären nur realisierbar, wenn entsprechende Erleichterungen für den Verkehr an anderer Stelle (so z. B. über einen Anschluss des Uhlenkroges an die Autobahn) geschaffen werden können. Beschränkende Maßnahmen, bedürfen einer Gesamtabwägung und sind abhängig von den Lösungen der übergeordneten Erschließung. Schleichverkehre lassen sich in in den genannten Straßen jedoch nicht vollends ausschließen.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade Hofholz- allee
1.14	Einbahnstraßenregelung für Danewerkstraße und Schleswiger Straße	2.17	Die Vorschläge haben lediglich kleinräumige Wirkungen mit Umwegfahrten und Mehrbelastungen in benachbarten Straßen im Quartier. Vorteile sind nicht unmittelbar zu erkennen und wären mit den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern im Ortsbeirat zu erörtern und abzuwägen.	X			Schles- wiger Straße/ Danewerk- Straße
1.15	Anschluss Aubrook an die A 215	2.9 und 2.17	Der Vorschlag wäre als auf die Stadt gerichteter Halbanchluss technisch umsetzbar. Eine Zu- und Abfahrt nach bzw. von Westen stünde in Konflikt mit der Anschlussstelle Kiel-West. Die Herstellung einer Anschlussstelle an die A 215 im Bereich Aubrook / Melsdorfer Straße würde wesentliche städtebauliche Veränderungen verursachen. Die Melsdorfer Straße würde als Zubringerstraße zur Rampe ihren dörflichen Charakter verlieren. Für den Anschluss des Stadtteiles Russee an die Rampe muss die Köpenicker Straße an die Straße Aubrook durch ein Naherholungsgebiet an die Straße Aubrook angebunden werden. Der Bau dieser Rampe würde Durchgangsverkehr in Köpenicker Straße und Melsdorfer Straße hineinziehen. Die Beeinträchtigung für die dichte Wohnbebauung entlang dieser Straßen ist aufgrund der Anzahl der Betroffenen nicht vertretbar. Zudem ist der Eingriff in Natur und Landschaft sowie in Naherholungsgebiete sehr groß. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.			X	Rends- burger- Straße

1.16	Einbahnstraßen Melsdorfer Straße und Russeer Weg	2.2	Russeer Weg und auch Melsdorfer Straße sind Verbindungsstraßen zwischen den Stadtteilen Mettenhof, Hasseldieksdamm und Russee. Der Russeer Weg hat darüber hinaus selbst wesentliche Erschließungsfunktionen für den Stadtteil und die anliegende Bebauung. Durch Einbahnstraßenregelung werden in der räumlichen Zuordnung beider Straßen Durchgangs- und Schleichverkehre nicht wesentlich eingeschränkt, sondern auf die jeweils andere Straße und weitere benachbarte Straßen verlagert. Durch notwendige Umwegfahrten der Anliegerverkehre wird das Verkehrsaufkommen eher vergrößert. Eine Einbahnstraßenregelung hätte für die Abwicklung von Rad- und Fußverkehren in diesen Straßen wegen geringerer notwendiger Fahrbahnbreite Vorteile. Einbahnstraßenregelungen würden aber im Widerspruch zu den Wünschen der Bürger vor Ort den Kfz-Verkehr eher beschleunigen. Eine Weiterverfolgung des Vorschlages erscheint nicht angebracht.			X	Hofholz- allee
1.17	Keine Bedarfsampel in der Hofholzallee Höhe Melsdorfer Straße	2.2	Die Bedarfsampel wurde 2001 auf Forderung des Ortsbeirates eingerichtet und 2004 erneuert. Im Bereich des Knotenpunktes Melsdorfer Straße / Hofholzallee befindet sich eine Bushaltestelle. Der Querungsbedarf an dieser Stelle der Hofholzallee ist vorhanden und dient außerdem der Schulwegsicherung. Ein Abbau der Bedarfsampel wäre nur bei anderer Sicherung der Fußverkehre durch einen Zebrastreifen möglich. Die Voraussetzungen dafür wären ebenso wie die Akzeptanz zu prüfen. Durch permanente Schaltung der Lichtsignalanlage ergäbe sich weder eine zusätzliche Sicherung für den Fußverkehr, noch werden damit wirksame Möglichkeiten der Verkehrsminderung und Verkehrsberuhigung in der Hofholzallee gesehen. Der zur Zeit laufende Verkehrsversuch in der Hofholzallee mit Reduktion der Fahrbahnbreite mit Schutzstreifenlösung für den Radverkehr und weiteren Querungshilfen wird zumindest zur Minderung der Verkehrsgeschwindigkeiten eher als zielführend angesehen.	X			Hofholz- allee
1.18	Lkw-Verbot (nur Anlieger) in der Hofholzallee	2.24	Die Hofholzallee dient in allen Bereichen im gewissen Umfang auch Schwerverkehren, insbesondere zwar Quell- und Zielverkehren der angrenzenden Stadtteile, aber auch Schwerverkehren der Gewerbebetriebe im Russeer Weg oder aus dem Bereich des Uhlenkroges. Eine Beschränkung auf Anliegerverkehre würde die Schwerverkehre nicht wesentlich einschränken und hätte zudem eine Verdrängung dieser Verkehre u. a. auf Hasseldieksdamm Weg und Hasseer Straße zur Folge. Der zur Zeit laufende Verkehrsversuch in der Hofholzallee mit Reduktion der Fahrbahnbreite bei Schutzstreifenlösung für den Radverkehr und weiteren Querungshilfen wird zumindest im Sinne einer Verkehrsberuhigung im Abschnitt zwischen Uhlenkrog und Russeer Weg eher als zielführend angesehen.			X	Hofholz- allee
1.19	Vierspuriger Ausbau des Skandinaviendamms	1.29, 2.1, 2.2, 2.8, 2.23,	Der vierspurige Ausbau des Skandinaviendamms wurde auch im Rahmen des Generalverkehrsplanes von 1988 diskutiert und seinerzeit in der politischen Abwägung abgelehnt. Durch den Ausbau zwischen Melsdorfer Straße und Kieler Straße sollte insbesondere eine Verminderung des Durchgangsverkehres u.a. in der Hofholzallee und im Hasseldieksdamm Weg erreicht werden. Die Prognoseberechnungen zeigen jedoch nur eine geringfügige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den vorgenannten Straßen nach einem vierspurigen Ausbau des Skandinaviendamms. Dieser geringfügige Entlastungseffekt rechtfertigt nicht den baulichen Aufwand dieser Maßnahme.			X	Hofholz- allee Russee
1.20	Anbindung des Autobahnkreuzes Kiel-West an die Rendsburger Landstraße	1.18, 2.4, 2.8	Ein Anschluss der Rendsburger Landstraße an die Autobahn A 215 ist im Bereich der Anschlussstelle Kiel-West (Höhe Schiefe Horn) aufgrund der erforderlichen Längen der Ein- und Ausfädelungsspuren technisch nicht zu realisieren. Der verkehrliche Nutzen wäre aufgrund der Nähe zur Anschlussstelle Melsdorf ohnehin sehr gering.			X	Russee


1.21	Verlängerung der Spreeallee durch den Grüngürtel bis zum Uhlenkrog	1.18, 2.8	Die Maßnahme wurde auch im Rahmen des Generalverkehrsplanes von 1988 diskutiert und seinerzeit in der politischen Abwägung abgelehnt. Die Maßnahme wäre technisch machbar. Der Bau einer Verbindungsstraße von der Spreeallee zum Uhlenkrog hätte jedoch große negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft und würde zudem ein wichtiges Naherholungsgebiet zerteilen. Ein verkehrlicher Nutzen ergäbe sich nur bei Verlängerung dieser Straße auf gesonderter Trasse zum Westring. Eine derartige Lösung wäre nur mit erheblichen Eingriffen in den Grünbereich und in die Bebauung zu realisieren. Bei zweifellos möglichen Entlastungen von Rendsburger Landstraße und Hofholzallee würde das Wohngebiet um die Hasseer Straße stärker durch Russeer Verkehre belastet. Am Knoten Saarbrückenstraße/Westring würden in noch stärkerem Maße als heute Verkehre gebündelt, die dort nicht abgewickelt werden könnten. Eine Weiterbearbeitung ist nicht sinnvoll.			X	Russee
1.22	Keine Sperrung der Saarbrückenstraße am Bahnübergang	2.5, 2.10, 2.11	Eine Sperrung des Bahnüberganges im Zuge von Saarbrückenstraße und Hasseer Straße für Kraftfahrzeuge war im Rahmen des Vorschlages zur Anbindung des Uhlenkroges an die Autobahn optional angedacht (vergl. 0.5). Die Sperrung würde das Wohngebiet um Hasseer Straße, Altenrade und Neuenrade erheblich vom Verkehr entlasten, wäre aber nur mit einer Anbindung des Uhlenkroges an die Autobahn sinnvoll.	X			Hassee Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
1.23	Keine Rampe über Uhlenkrog	2.5, 2.9, 2.10, 2.14, 2.17, 2.18.2, 2.21, 2.24	Ein Anschluss des Uhlenkroges an die Autobahn hat insbesondere die direkte Zu- und Abführung von Verkehren der Stadtwerke und des übrigen Gewerbegebietes am Uhlenkrog zum Ziel. Er macht allerdings verkehrlich nur in der Verknüpfung mit Citti-Verkehren über einen verlängerten Mühlendamm Sinn. Der verkehrliche Nutzen des Anschlusses wäre sonst zu gering.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade

2. Themenfeld "Verkehrsberuhigung/Verkehrsordnung" (Vorschlagsnummer vergl. Auswertungsmatrix)

Nr.	Planungsvorschlag	Protokoll Planungs- werkstatt	Stellungnahme der Verwaltung der Landes- hauptstadt Kiel 	Zur weiteren Bearbeitung			Bereich
				grdsätzl. geeignet	teilweise geeignet	nicht geeignet	
2.1	Zusätzliche Betonringe, Bepflanzung der Betonringe	1.18, 2.15	Der Aufstellung von Betonringen sind ebenso wie der Aufhebung von Parkverboten (vergl. 1.5) insbesondere im Bereich der kurvigen Linienführung enge Grenzen gesetzt. Zusätzliche Möglichkeiten werden z. T. nicht gesehen. Eine Bepflanzung ist grundsätzlich möglich.			X	Hasseer Straße
2.2	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Uhlenkrog / Altenrade / Neuenrade)	1.19 2.25 2.5	Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Uhlenkrog sind aufgrund der Inanspruchnahme durch Schwerverkehre (u. a. Busse) und des Ausbaustandes eher schwierig. Maßnahmen wären in einem Gesamtkonzept in Abhängigkeit von der Entscheidung über die übergeordnete Erschließung des Stadtteiles und über Vorschläge im Bereich Altenrade, Neuenrade und Hasseer Straße (vergl. u. a. 1.11, 1.12) zu treffen. Vorbereitet ist für den Uhlenkrog nachlaufend zur erfolgten Deckenerneuerung die Anlage eines Schutzstreifens für den Radverkehr (Richtung Neuenrade) sowie die Anlage zweier Querungshilfen (im Bereich Kolonnenweg und Neuenrade).		X		Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
2.3	Kreuzung Skandinaviendamm / Russeer Weg: Ampel für Linksabbieger	2.1	Dieser Einmündungsbereich ist zur Zeit nicht signalisiert. Der Einbau einer Lichtsignalanlage (Ampel) würde die Verkehrsabwicklung zwischen Skandinaviendamm und Hofholzallee/Rendsburger Landstraße eher erleichtern und Schleichverkehre im Russeer Weg fördern. Eine Lichtsignalanlage ist zur Zeit nicht erforderlich und erscheint derzeit nicht zielführend.			X	Hofholz- allee
2.4	Bauliche Maßnahmen Hofholzallee (z. B. Straßen- querschnitt verringern)	1.20 2.2	Durch die Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer im Rahmen eines Verkehrsversuches ist der Querschnitt der Hofholzallee optisch bereits eingengt worden. Durch den geplanten Bau von Querungshilfen soll zudem die Fahrbahn mehrfach verschwenkt werden. Die Entscheidung über den Verkehrsversuch ist abzuwarten.	X			Hofholz- allee
2.5	P & R Hofkoppel ausbauen	2.2	An der Hofkoppel ist zur Zeit kein P & R-Parkplatz vorhanden und kann auch an dieser Stelle nicht eingerichtet werden.			X	Hofholz- allee
2.6	Tempo-30-Zone Hofholz- allee und Uhlenkrog	1.18, 2.1 2.2, 2.23, 2.24	Die Straßen Uhlenkrog und Hofholzallee sind gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan als Sammelstraßen ausgewiesen und werden auf relativ weiten Strecken durch die Quartiere geführt. Die Einbeziehung in eine Tempo-30-Zone käme nur im östlichen Bereich des Uhlenkroges ab Neuenrade in Betracht (vergl. 3.6). Ansonsten ist in besonderen Situationen aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung von einer Tempo-30-Streckengeschwindigkeit über eine begrenzte Länge möglich. Das wäre im Rahmen eines Gesamtkonzeptes nach Entscheidung über die übergeordnete Erschließung zu prüfen.		X		Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade Hofholz- allee

2.7	Rückstufung Uhlenkrog, Hasseer Straße und Gärtnerstraße	1.28 2.10	Die Funktion der genannten Straßen ergibt sich aus den Festlegungen der übergeordneten Erschließung. Die begrenzte Aufnahmefähigkeit von Rendsburger Landstraße und Hofholzallee sind ebenso wie das Erschließungserfordernis der im Quartier lebenden Bewohner und angesiedelten Betriebe bestimmend für die verkehrliche Inanspruchnahme der Quartierstraßen. Ziel des diskutierten Anschlusses des Uhlenkroges an die Autobahn war es, die Belastung der Quartierstraßen zu reduzieren. Bei anderen Lösungen der übergeordneten Erschließung sind die Möglichkeiten zur Minimierung des Verkehrs begrenzt.	X			Hassee
2.8	Ampel Kolonnenweg/ Uhlenkrog	2.18.2	Die Errichtung einer Lichtsignalanlage (Ampel) ist von der verkehrlichen Belastung nicht gerechtfertigt. Im Frühjahr soll nachlaufend zur erfolgten Deckenerneuerung im Uhlenkrog im Kreuzungsbereich Kolonnenweg eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel im Uhlenkrog geschaffen werden, die die Verkehrssicherheit erhöht und eine gewisse Torwirkung in der Straße Uhlenkrog bewirkt.			X	Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
2.9	Häufiges "Blitzen", besonders nachts	1.32 2.18.2	In der Hofholzallee und an anderen benannten Stellen wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten des Bürger- und Ordnungsamtes regelmäßig die Geschwindigkeit gemessen. Dabei bilden das Umfeld der Waldorfschule und die Schulwege dort den Schwerpunkt. Nach den Erkenntnissen der Bußgeldstelle ist das Geschwindigkeitsniveau nicht auffällig.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
2.10	Verkehrsberuhigung Uhlenkrog	1.20 2.25	vergl. 2.2, 2.6, 2.8, 3.6		X		Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
2.11	Ampeltaktung zwischen Russeer Weg und Uhlenkrog auf 50 km/h	1.22 2.2	Die großen Abstände der Lichtsignalanlagen (Ampeln) in der Hofholzallee sind nicht geeignet, auf ganzer Länge eine effektive Geschwindigkeitbegrenzung durch Signalsteuerung zu erreichen. Hier sind die mit dem Verkehrsversuch in der Hofholzallee (Fahrradstreifen und Mittelinseln) durchgeführten bzw. geplanten Maßnahmen und ggf. häufigere Verkehrsüberwachung effektivere Maßnahmen.			X	Hofholz- allee
2.12	Intelligente, bedarfsgerechte Verkehrsführung (Ampeln) im Kreisel Saarbrückenstraße/Westring	2.22.1	Der Knoten Saarbrückenstraße/Westring ist sowohl in der baulichen Anlage als auch in der signaltechnischen Steuerung auf die verkehrlichen Anforderungen abgestimmt. Eine Verbesserung für einzelne Verkehrsströme wäre ohne grundsätzlichen Umbau jeweils nur zu Lasten anderer Verkehrsströme zu erreichen. Ein grundsätzlicher Umbau wäre wegen der vorhandenen Restriktionen durch Lage der beteiligten Straßenäste und den Tunnel der B 76 nur schwer möglich. Probleme der derzeitigen Verkehrsabwicklung zu Spitzenzeiten liegen weniger an der Leistungsfähigkeit des Knotens und der Verkehrssteuerung sondern vielmehr an dem regelwidrigen Verkehrsverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer.			X	Citti-Park

3. Themenfeld "Immissions-Schutz" (Vorschlagsnummer vergl. Auswertungsmatrix)

Nr.	Planungsvorschlag	Protokoll Planungs- werkstatt	Stellungnahme der Verwaltung der Landes- hauptstadt Kiel 	Zur weiteren Bearbeitung			Bereich
				grdsätzl. geeignet	teilweise geeignet	nicht geeignet	
3.1	Lärmschutz entlang der A 215 (schallschluckende Wände)	1.1, 1.20, 1.28, 1.29, 1.30, 2.2, 2.14, 2.23	Im Bereich zwischen Diekweg und Uhlenkrog sind erst Maßnahmen eingeleitet und werden im Frühjahr abgeschlossen. Weitere Maßnahmen wären möglich in Abhängigkeit von Maßnahmen zur übergeordneten Anbindung der Stadtteile (vergl. Themenbereich 0). Eine grundsätzliche Verbesserung des Lärmschutzes an der Autobahn wird weiterverfolgt. Realisierungsmöglichkeiten für eine Lärmvorsorge (im Zusammenhang mit einem notwendigen Ausbau der Autobahn) oder eine Lärmsanierung sind aber zur Zeit noch nicht zu erkennen.	X			Hassee Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade Hassel- diels damm Hofholz- allee Kiel allg.
3.2	Überdachung der B 76 im Bereich Kiel	2.14	Realisierungsmöglichkeiten für eine derart umfassende und kostspielige Maßnahme sind nicht zu erkennen. Entsprechende Überlegungen kämen nur bei späteren Ausbauten der B 76 in Teilabschnitten in Betracht.		X		Hassee
3.3	Neuer Straßenbelag in der Neuenrade	2.18.2	Eine entsprechende Straßensanierung mit Einbau einer Schwarzdecke in Altenrade und Neuenrade ist sinnvoll und wird seitens der Verwaltung mittelfristig angestrebt. Vor einer Sanierung wäre die Verkehrsführung im Quartier zu klären (vergl. 1.11, 1.12).	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
3.4	Neuer Straßenbelag (Flüsterasphalt) für die Autobahn	2.14 2.18.2	Die Autobahn wurde vor kurzem mit einer neuen Fahrbahndecke ausgestattet, die eine Lärmreduzierung bewirkt hat. Weitergehende Maßnahmen sind zur Zeit nicht zu erreichen.			X	Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
3.5	Tempo 30 in Altenrade und Neuenrade	1.11 2.18.2	Eine Einbeziehung von Altenrade und Neuenrade in die Tempo-30-Zonenregelung wird befürwortet und könnte nach Entscheidungen über die übergeordnete Erschließung und in Abhängigkeit von den zu treffenden Verkehrsregelungen für das Quartier (vergl. u. a. 1.11, 1.12) umgesetzt werden.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
3.6	Tempo 30 im Uhlenkrog zwischen Hasseer Straße und Kolonnenweg	1.11 2.18.2	Eine Einbeziehung des Uhlenkroges in die Tempo-30-Zonenregelung wird für den Abschnitt zwischen Neuenrade und Hasseer Straße uneingeschränkt befürwortet und könnte nach Entscheidungen über die übergeordnete Erschließung und in Abhängigkeit von den zu treffenden Verkehrsregelungen für das Quartier (vergl. u. a. 1.11, 1.12) umgesetzt werden. Zwischen Neuenrade und Kolonnenweg ist eine Abwägung auch mit den Interessen des Busverkehrs erforderlich.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
3.7	Für LKW Einbahnstraßenregelung in Altenrade und Neuenrade	1.30 2.18.2	Eine gesonderte Einbahnstraßenlösung für LKW-Verkehre ist nicht realisierbar. Lösungen sind hier nur ganzheitlich in Abwägung der verkehrlichen Situation im Quartier zu treffen (vergl. 1.11, 1.12).		X		Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
3.8	Lärmschutzwand am Kolonnenweg zur A 215	2.18.2	Vergl. 3.1	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade


3.9	Landschaftswall erhöhen	1.19, 2.14	Vergl. 3.1	X			Hassel- dieks- damm
3.10	Solaranlage auf Lärmschutzwand, als Pilotprojekt	1.24,2.14	Vergl. vom Grundsatz Begründung zu 3.1. Eine entsprechende wirtschaftliche Nutzung einer Lärmschutzanlage ist denkbar, ist aber abhängig vom Interesse von Investoren.	X			Hassel- dieks- damm
3.11	Reduzierung Geschwindigkeit auf der A 215	2.2 2.14	Die Geschwindigkeit auf der Autobahn im stadtnahen Bereich ist bereits reduziert. Zwischen dem Kreuz Kiel-West und der Querung Uhlenkrog gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h, zwischen der Querung Uhlenkrog und dem Westring auf 80 km/h. Eine weitere Absenkung auf generell 80 km/h hätte eine Lärminderung zur Folge und erscheint denkbar, war bislang aber bei Bund und Land nicht durchsetzbar. Weitergehende Absenkungen auf beispielsweise 60 km/h sind nicht praktikabel, nicht durchsetzbar und hätten negative Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung des nachgeordneten Netzes. Die Autobahn muss auch für innerörtliche Verkehre als attraktive Verbindung zur Verfügung stehen. Eine permanente Überwachung der Geschwindigkeiten auf der Autobahn wäre möglich und gegenüber dem Land anzuregen.		X		Hofholz- allee Kiel allgemein
3.12	Flüsterasphalt für A 215 im Stadtgebiet	2.14	vergl. 3.4			X	Kiel allgemein
3.13	Ist Energiegewinnung aus Lärm möglich?	2.14	Physikalisch gesehen enthält Lärm als Schallwellen energetisches Potential. Die Umwandlung von Lärm bzw. die Nutzbarmachung dieses energetischen Potentials ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht wirtschaftlich. Das energetische Potential von Schallwellen ist relativ gering.			X	Kiel allgemein
3.14	Keine offenen Sonntage bei Citti, keine Öffnung bis 22.00 Uhr	1.30, 2.18.2	Mit der Stadtverordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen aus besonderem Anlass an Sonn- und Feiertagen für das Jahr 2011 vom 08. November 2010 hat sich die Landeshauptstadt Kiel in Abstimmung mit der Kieler Wirtschaft für größere Wirtschaftsbezirke feste Termine gegeben. Der Citti-Park wird gemeinsam mit dem Plaza-Center und IKEA in einem Wirtschaftsbezirk (Hasee) geführt. Die Stadtverordnung kann unter www.Kiel.de eingesehen werden.			X	Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade Citti-Park

4.6	Zubringerbus-Service erweitern	2.20	Der Citti-Park ist im Moment direkt mit der Bahnlinie einmal stündlich, mit der Buslinie 300 im 30- bzw. 60-min-Takt sowie über die Stadtrade mit der Buslinie 51 im 15-min-Takt angebunden. Dies stellt ein gutes Grundangebot dar. Eine weitere Verdichtung der Buslinie 300 konnte bisher nicht umgesetzt werden, da das eigenwirtschaftlich fahrende Verkehrsunternehmen die Zusatzkosten für das Angebot nicht übernehmen wollte und zudem die Linie auch betrieblich sehr schwierig ist, weil sie zu bestimmten Zeiten wegen der Verkehrsverhältnisse am Mühlendamm sehr verspätungsanfällig ist (s. Punkt 4.7)		X		Citt-Park
4.7	Separate Busspur für Zubringerbus	2.20	Eine durchgehende separate Busspur für den Linienbus über den Mühlendamm zum Citti-Park wäre sehr wünschenswert. Die Prüfung hat aber ergeben, dass der Platz dafür nicht ausreicht.			X	Citt-Park
4.8	Separate Busspur beim Hasseer Bahnübergang	2.20	Auch an dieser Stelle wäre eine separate Busspur wünschenswert, um ggf.am Stau vorbeizufahren. Doch auch in diesem Fall geben die Platzverhältnisse keine Möglichkeiten zur Umsetzung.			X	Citt-Park
4.9	Verbesserung ÖPNV	2.21	s. 4.6		X		Citt-Park
4.10	Einfachere Taktung der Busse (z. B. alle 10 Minuten) zur besseren Übersichtlichkeit und für ein einfacheres Umsteigen	2.19	Das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Kiel ist über die Jahre gewachsen und wurde ständig an aktuelle Gegebenheiten angepasst. Grundsätzlich für alle Buslinien einen 10-min-Takt anzubieten, ist zu sehr vereinfacht. Die Bestandanlyse im RNVP zeigt, dass die Stadt- und Ortsteile im allgemeinen gut und angemessen angebunden sind. Für kleinere Ortsteile reicht oftmals auch z.B. ein 30-min-Takt aus. Durch die Häufigkeit der Fahrten ist der Nutzer auch nicht unbedingt auf gesichertes Umsteigen am Hauptbahnhof angewiesen. Nur zu Zeiten schwacher Nachfrage und in der Folge auch weniger Angebote wird ein einfaches Umsteigen durch den Blockverkehr bereits jetzt gewährleistet.			X	Kiel allgemein
4.11	Innenstadt stärken durch besseren ÖPNV	2.19	Die Landeshauptstadt Kiel hat - auch im Vergleich zu ähnlich großen Städten - ein gutes ÖPNV-Angebot. Aufgrund der finanziellen Lage und als Ergebnis der politischen Willensbildung ist das Ziel, das Defizit des ÖPNV so niedrig wie möglich zu halten. Im RNVP werden alle fünf Jahre Konzepte und Maßnahmen entwickelt, hierzu zählt selbstverständlich auch, wie die Verbindung in die Innenstadt im Rahmen der Möglichkeiten gestärkt werden kann.			X	Kiel allgemein
4.12	Fahrpreise erniedrigen durch Subvention (mehr Fahrgäste, weniger Autos)	2.19	Eine rein Kieler Entscheidung ist schwierig herbeizuführen, da es den landesweiten SH-Tarif gibt. Alle Maßnahmen müssen landesweit mit allen Verkehrsunternehmen beschlossen werden. Der SH-Tarif ist nutzerfinanziert angelegt, dass heißt gerade, dass die Kunden die Kosten des ÖPNV zu einen großen Teil selbst tragen, damit überhaupt das jetzige Angebot erhalten bleiben kann. Eine Verringerung der Fahrpreise in Kiel müßte mindestens politisch beschlossen werden und würde zu einer Erhöhung des Defizits im ÖPNV führen. Da die Busse heute schon nicht leer sind, müßte ggf. sogar zusätzliches Angebot geschaffen werden.			X	Kiel allgemein
4.13	Fahrkartenautomaten, auch in Bussen	2.19	Zusammen mit der KVG wurde geprüft, wie die Infrastruktur mit Fahrkartenautomaten verbessert werden kann. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Bestückung von 150 Bussen mit Automaten zu kostenintensiv ist. Deswegen ist geplant, das Vorverkaufstellennetz auszubauen, dort wo es sinnvoll ist, bzw. an wichtigen Haltestellen Fahrkartenautomaten aufzustellen. Neben dem bereits installierten Automaten am "Umsteiger" sind an den Haltestellen "Andreas-Gayk-Straße" und "Holstenbrücke" Automaten geplant. Zudem hat man mit der Entwicklung moderner Zahlssysteme wie Handyticket, Chipkarten u.a. begonnen.			X	Kiel allgemein

4.14	Park + Ride von Randbereichen Kiels kostenlos in die Zentren	2.16	Einige Park + Ride-Plätze gibt es an den Einfallstraßen Kiels. Sie wurden so angelegt, dass sie nah an Buslinien liegen. Die Nutzung ist mäßig. Ein kostenloser Shuttleverkehr von dort ins Zentrum wäre möglich. Bisher scheiterte so etwas an den Möglichkeiten, den Shuttleverkehr zu finanzieren. Es muss außerdem sichergestellt werden, dass nur P+R-Nutzer den Shuttleservice nutzen. Gegenüber "normalen" Nutzern des ÖPNV ist dies aus Sicht der Fachverwaltung zudem als ungerecht zu bewerten.			X	Kiel allgemein
4.15	ÖPNV deutlich billiger oder kostenlos. Einzelhandel soll dafür Umlage zahlen	2.16	s. 4.12			X	Kiel allgemein
4.16	Verstärkte Nutzung des Bahnhofs Hassee, vor allem von Citti- und Stadtwerke - Mitarbeitern	2.16	Eine verstärkte Nutzung der Bahn über den Haltepunkt Citti oder auch der Buslinien in dem Bereich könnte erreicht werden, indem im Rahmen von Betrieblichem Mobilitätsmanagements oder durch das Angebot Jobticket aktiv für den ÖPNV geworben wird. Diese Maßnahmen finden sich sowohl im VEP als auch im RNVP wieder und sollen in den nächsten Jahren untersucht und ggf. umgesetzt werden	X			Hassee
4.17	Mehr Zug- und Busverkehr zu Citti, Taktfrequenz erhöhen	2.16	s. 4.6 (zum Busverkehr) Der Haltepunkt Hassee-Citti ist eingebunden in größere Netze des Schienenpersonennahverkehrs, der durch die LVS betreut wird. Änderungen im Fahrtenangebot müssen von der LVS bei den Verkehrsunternehmen bestellt werden und müssen dann auch bezahlt werden. Zuerst wird jedoch geprüft, ob zusätzliche Halte (z.B. bei bereits bestehenden Fahrten) betrieblich überhaupt möglich sind. Dies ist im Moment auf dem Streckenabschnitt Kiel - Hassee nicht möglich. Erst wenn die Baumaßnahmen auf der Strecke nach Rendsburg fertig gestellt sind (voraussichtlich 2014) sind überhaupt zusätzliche Halte auf der Strecke möglich. Nach Aussage der LVS wird dann allerdings der bestehende Haltepunkt Hassee-Citti gegenüber noch gar nicht bedienten Haltepunkten der Vorzug zu geben sein. Die Finanzierungsfrage ist unabhängig von den technischen Schwierigkeiten in den nächsten Jahren seitens der Landeshauptstadt Kiel zusammen mit der LVS anzugehen.	X			Kiel allgemein
4.18	Mehr Zughalte in Hassee (Züge aus Husum u. a.)	2.19	s. 4.17	X			Hassee
4.19	Taktung Zugverkehr optimieren, speziell für Berufstätige	2.18.2	Die Gruppe der Berufstätigen ist im ÖPNV eine große Gruppe. Im Busverkehr werden u.a. wegen der großen Nachfrage bei Berufstätigen zusätzliche Fahrten angeboten. Eine Anpassung der Zeiten ist sogar im Bus schwierig, da meist viele Verflechtungen und Abhängigkeiten untereinander bestehen. Hinzu kommt, dass Berufstätige im Gegensatz zu Schülern eben nicht alle zur selben Zeit anfangen zu arbeiten. Da die Züge bisher nur einmal pro Stunde halten, aber in Abhängigkeit zu anderen Zügen stehen, ist es ungleich schwieriger, die Abfahrtszeiten der Züge zu ändern. Eine Änderung speziell für diesen Fall ist nicht möglich. Die Situation wird sich verbessern, wenn mehr und öfter am Bahnhof Haltepunkt Citti gehalten wird.			X	Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade

4.20	Einrichtung eines Bahnhofs in Russee	2.8	Die Wiedereinrichtung eines Bahnhaltes in Russee ist auch eine Forderung aus dem RNVP. Das Ergebnis einer Prüfung durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS), die für den Schienenpersonennahverkehr im Land zuständig ist, ist, dass kurzfristig gar keine zusätzlichen Halte auf der Strecke Kiel - Rendsburg möglich sind. Erst nach Ende der Baumaßnahmen auf dieser Bahnstrecke könnten zusammen mit einem völlig neuen Bedienungskonzept für diese Strecke weitere Haltepunkte eröffnet werden. Die Baumaßnahmen sollen 2014 beendet sein. Die Verwaltung der Landeshauptstadt Kiel hat den Auftrag, zum Ende der Baumaßnahmen ein Konzept zu erstellen, ob und wie eine Finanzierung möglich ist. Seitens des Landes ist die Finanzierung nicht gesichert.	X			Russee
4.21	Höhere Zugfrequenz	2.22.1	s. 4.17	X			Citti-Park
4.22	Halt von Zügen aus Husum, Eckernförde/Gettorf, Rendsburg, Kiel-City	2.22.1	s.4.17	X			Citti-Park
4.23	Stadt-Regional-Bahn nach Mettenhof	2.24	In den Planungen zu einer StadtRegionalBahn Kiel ist die Anbindung des Stadtteils Mettenhof fest eingeplant. Noch im Frühjahr werden in Kiel und den angrenzenden Kreisen Beschlüsse erwartet, ob und wie an dem Projekt SRB Kiel weitergearbeitet wird.	X			Hofholz-allee
4.24	Mehr Hochkantbordsteine	2.19	Die Barrierefreiheit ist ein wichtiges Ziel in der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Kiel. Im RNVP ist dies definiert und es sind dort entsprechend auch Maßnahmen aufgezeigt. Der Aufgabenträger für den ÖPNV in Kiel führt zusammen mit dem Tiefbauamt eine Liste, nach der Schritt für Schritt kontinuierlich Haltestellen umgebaut werden. Da erhebliche finanzielle Mittel notwendig sind, können jedes Jahr nur ungefähr fünf Haltestellen umgebaut werden.	X			Kiel allgemein
4.25	Verbesserte Bahnanbindung von Citti durch Stadtbahn	2.16	Die Gutachten für eine StadtRegionalBahn sehen nicht vor, dass die Strecke, an der der Haltepunkt Hassee-Citti liegt, von der SRB befahren wird. Die SRB muss innerstädtisch die großen Siedlungsschwerpunkte bedienen. Sie wird dann auf der Straße mit besonderem Bahnkörper fahren. Die Bahnstrecke hingegen führt sehr umwegig und nicht durch dicht bebaute Bereiche. Die Nachfrage ist nicht hoch genug. Nichts desto trotz soll der Bahnhaltepunkt Hassee-Citti in Zukunft möglichst von mehr Zügen angefahren werden als bisher (s. auch Punkt 4.17)			X	Kiel allgemein
4.26	Mautsystem für Zufahrt zum Citti-Park (solange dortiges Parken kostenlos); aus den Einnahmen Finanzierung ÖPNV	2.16	Der Mühlendamm als gewidmete Straße kann nach den derzeitigen gesetzlichen Regelungen nicht in Mautsysteme einbezogen werden. Gebühren für Zufahrten oder das Parken auf dem Citti-Gelände würden im Übrigen den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere unerwünscht erhöhen.			X	Kiel allgemein
4.27	Langfristige Planung über Jahrzehnte	2.16	In und für die Landeshauptstadt Kiel wird neben dem Verkehrsentwicklungsplan, der langfristige Perspektiven auch für den ÖPNV aufzeigt, alle fünf Jahre der Regionale Nahverkehrsplan erstellt. Hier wird das mittelfristige Konzept insbesondere für den ÖPNV dargestellt. Zusätzlich stellen die Planungen für eine StadtRegionalBahn eine sehr präzise langfristige Planung dar. In den Gutachten wurden neben der Stadtbahn auch Möglichkeiten mit einem reinen Bus-/Bahnsystem untersucht.			X	Kiel allgemein


5. Themenfeld "Gestaltung Anbindung Citti-Park" (Vorschlagsnummer vergl. Auswertungsmatrix)

Nr.	Planungsvorschlag	Protokoll Planungs- werkstatt	Stellungnahme der Verwaltung der Landes- hauptstadt Kiel 	Zur weiteren Bearbeitung			Bereich
				grdsätzl. geeignet	teilweise geeignet	nicht geeignet	
5.1	Direkte Anbindung an B 76 / A 215	2.18.1 2.24	Die direkte Anbindung des Mühlendamms an die B 76 bzw. A 215 würde Brückenbauwerke mit einer Gesamtlänge von mind. 800 m und Brückenhöhen bis zu 14 m erfordern. Die Zusammenführung der neuen Zufahrten auf dem Citti-Gelände wäre wegen der begrenzten Platzverhältnisse nicht zu realisieren. Eine Entlastung des Knotens Saarbrückenstraße/Westring ist erkennbar. Es wird aber keine Lösung angeboten zur notwendigen Verbesserung der Ausfahrtssituation aus dem Citti-Park. Eine weitere Bearbeitung dieses Planungsansatzes wäre nicht zielführend.			X	Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
5.2	Kreuzung Saarbrückenstr. / Westring / B76 entlasten	2.6	Das Planungsziel "Entlastung des Knotenpunktes Saarbrückenstraße / Westring / B76" wird als Ziel in die weitere Bearbeitung mit aufgenommen.	X			Saar- brücken- straße
5.3	Umbau Kreuzung Saarbrückenstraße / Westring / B 76 ohne Ampel	1.23, 1.24 2.11, 2.20	Der Planvorschlag mit einem übergroßen Kreisverkehr über der B 76 wäre technisch machbar. Ein Knotenpunkt mit Lichtsignalanlagen (Ampeln) ist allerdings zur Abwicklung der hier anzutreffenden Verkehrsspitzenbelastungen leistungsfähiger als eine Kreisverkehrsanlage. Zu Spitzenzeiten können die Verkehrsströme im Bereich dieses Knotenpunktes durch eine Kreisverkehrsanlage nicht bewältigt werden. Die Querung der verschiedenen Fahrbahnen durch Fußgänger und Radfahrer ist ohne Signalisierung nicht verkehrssicher zu gestalten. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.			X	Saar- brücken- straße Citti-Park
5.4	Zu- und Abfahrt über alte Industriebahn	2.6	Der Plansatz ist technisch umsetzbar. Er ist prinzipiell Teil des Vorschlages 1.8, der zusätzlich noch einen verbesserten Abfluss von Mühlendamm und Citti-Gelände Richtung B 76/Holteinstadion, und damit eine weitaus größere Entlastung des Knotens Westring/Saarbrückenstraße ermöglichen würde.	X			Citti-Park
5.5	Ausbau Mühlendamm	2.6	Der weitere Ausbau des Mühlendamms ist technisch machbar; es werden hierdurch die Verkehrsverhältnisse jedoch nicht verbessert. Maßgebliche Problempunkte für die Verkehrsverhältnisse im Mühlendamm sind die Abflussbedingungen am Knotenpunkt Saarbrückenstraße / Westring / B 76 und am Kreisel vor dem Citti-Park. Durch den Ausbau des Mühlendamms würden für diese Knotenpunkte keine verkehrsentlastenden Effekte erzielt. Eine weitere Bearbeitung ist nicht sinnvoll.			X	Citti-Park

5.6	Abfluss über B 76 auf A 215 über 2 zusätzl. Schleifen	2.7.1	Der Vorschlag soll die Abfahrt vom Citti-Gelände Richtung A 215 nach Westen erleichtern. Verbunden wären damit nicht nur ein verkehrlich und verkehrsrechtlich unzulässiges Durchkreuzen der Zufahrt zum Citti-Gelände und der Eckverbindung A 215/B 76 auf kurzem Wege sondern auch erhebliche bautechnische Probleme. Für die Herstellung einer planungsgerechten Höhenabwicklung müsste die Ausfädelung in der angedachten nördlichen Schleifenverbindung bereits auf dem Brückenbauwerk über die A 215 beginnen. Dies ist auf der bestehenden Brücke nicht möglich, da das Gradientenband dieser Brücke nach Norden ansteigt und damit der Neigung einer möglichen Ausfädelungsspur entgegensteht. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.			X	Citt-Park
5.7	Anbindung an B 76 /A 215 über mehrere Schleifen	2.7.2	Mit diesem Vorschlag wird darauf abgezielt, unter Nutzung der vorhandenen Eisenbahnbrücke zumindest die Abfahrt zur A 215, Richtung Westen, zu ermöglichen. Das ließe sich realisieren. Gleichfalls soll unter Verlegung der Abfahrt von der A215 zum Mühlendamm dort auch eine Zufahrt zur B 76, Richtung Holteinstadion, geschaffen werden. Der neue Verknüpfungspunkt dieser Fahrbeziehung auf dem Citti-Gelände lässt sich jedoch wegen der erheblichen Höhenunterschiede nicht umsetzen.		X		Citt-Park
5.8	Verlegung Zufahrt zum Citti-Park um Kreuzung Westring / B76/ Saarbrückenstraße zu entlasten	2.6, '2.13	Dieser Vorschlag versucht eine Verbesserung vom Citti-Gelände zur A 215, Richtung Innenstadt. Aufgrund der kurzen Entfernung zur Abfahrt A 215/B 76, Richtung Lübeck, ist der Anschluss an dieser Stelle nicht möglich. Nicht nachvollziehbar wird, warum in diesem Vorschlag gleichzeitig die Ausfahrt von der A 215 aus Richtung Westen zum Citti-Park geändert werden und eine Umkehrmöglichkeit auf der A 215 durch eine Schleifenverbindung (wie bei Vorschlag 5.6) geschaffen werden soll. Beides ist ebenfalls technisch nicht realisierbar.			X	Citt-Park
5.9	Anbindung Citti-Kreisel an B76 und A215	2.7.3	Der Vorschlag beinhaltet Ansätze zur Verbesserung der Abfahrtsbedingungen im Citti-Park durch direkte Zufahrten zur A 215 und B 76, Richtung Innenstadt, Mettenhof und Holteinstadion. Die Herstellung von Fahrbeziehungen vom Mühlendamm zur A 215 gemäß den Darstellungen dieser Planskizze ist nicht möglich. Der Anschluss an die A 215 in Richtung Stadtmitte erfolgt ohne Verflechtungsspur. Außerdem ist der Höhenunterschied auf diesem kurzen Weg nicht zu überwinden. Für den Anschluss des Mühlendamms an die A 215, Richtung Kiel-West, wird die Verbindungsrampe von der A 215 zur B 76 (sogenannter Überflieger) unzulässig auf kurzem Wege gekreuzt. Der Vorschlag ist nicht umsetzbar. Eine weitere Bearbeitung dieses Planungskonzeptes ist nicht sinnvoll.			X	Citt-Park
5.10	Verkehrsfluss Richtung Innenstadt direkt an B76	2.4, 2.6, 2.20	Dieser Vorschlag sieht die Herstellung einer Fahrbeziehung von der A 215, Fahrtrichtung stadtauswärts, auf die B 76, Fahrtrichtung Lübeck, sowie den Anschluss des Mühlendamms an die Eckverbindung B 76/A 215, Richtung Innenstadt, vor. Hierdurch könnte, die Machbarkeit vorausgesetzt, der Knotenpunkt Saarbrückenstraße / Westring / B 76 entlastet werden. Beide Anschlüsse sind gemäß dieser Darstellungen aber wegen der Höhenunterschiede und der kurzen Entfernungen baulich nicht umsetzbar. Weiterhin sind keine ausreichend langen Ein- und Ausfädelungsspuren zu realisieren. Eine weitere Bearbeitung ist nicht zielführend.			X	Citt-Park
5.11	Zusätzliche Citti-Abfahrt	2.1, 2.21, 2.22.2	Dieser Vorschlag bringt die immer wieder diskutierte Schaffung einer zusätzlichen Fahrbeziehung vom Mühlendamm auf die B 76, Richtung Norden, am "Überflieger" ins Gespräch. Die Herstellung dieser Fahrbeziehung könnte theoretisch den Knotenpunkt Saarbrückenstraße /Westring / B 76 entlasten und wäre bei Machbarkeit verkehrsplanerisch sinnvoll. Der Anschluss wäre technisch jedoch sehr schwierig oder nur mit Schaffung eines neuen Brückenbauwerkes zu gestalten. Die Abwicklung der Ein- und Ausfahrtsverkehre im Citti-Park würde in der Komplexität der eng aneinanderliegenden Knoten am Mühlendamm zusätzlich erschwert. Der Lösungsansatz ist nicht zielführend.			X	Haseer Straße Hofholzallee Citt-Park

5.12	Anbindung an A 215 und B 76	2.22.1	<p>Dieses Planungskonzept sieht zur Verbesserung der Abfahrt vom Citti-Gelände, Richtung B 76/A 215, eine großräumige Nutzung der Trasse der ehemaligen Industriebahn über den Hasseldieksdammer Weg hinaus vor. Über die Trasse sollen die Verkehre vom Mühlendamm zur B 76 in nördlicher Richtung sowie zur A 215 Richtung Kiel-West abgewickelt werden. Weiterhin wird eine Abfahrt von der B 76 (aus Richtung Holsteinstadion) aus der Verbindungsrampe zur A 215 zum Mühlendamm vorgeschlagen. Zusätzlich ist an dieser Stelle eine Abfahrt vom Mühlendamm auf die B 76 in Richtung Lübeck angedacht.</p> <p>Diese Maßnahmen würden theoretisch eine Entlastung des Knotenpunktes Saarbrückenstraße / Westring / B 76 bewirken. Technisch realisierbar erscheint jedoch nur die nördliche Anbindung an die B 76 über die ehemalige Industriebahntrasse. Hierdurch würde auch ein neuer, plangleicher Knotenpunkt mit dem Hasseldieksdammer Weg entstehen, was zur Folge hätte, dass Hasseldieksdammer Weg und Hofholzallee auch zur Abfahrt vom Citti-Park in das Stadtgebiet genutzt werden können. Die betroffene Wohnbebauung entlang der ehemaligen Industriebahntrasse müsste lärmtechnisch geschützt werden.</p> <p>Die Zufahrt zur A 215 Richtung Westen ließe sich hier analog zum Vorschlag 1.8 lösen. Die vorgeschlagenen Verknüpfungen der Kreisverkehranlage Mühlendamm mit der B 76 sind wegen der Höhenunterschiede nicht ausführbar.</p>		X		Citti-Park
5.13	Abfahrt über Tunnel	2.25	<p>In diesem Vorschlag wird eine Zufahrt vom Mühlendamm zur Autobahn Richtung Kreuz Kiel-West mittels eines Tunnelbauwerkes vorgeschlagen. Für die Zufahrt zum Tunnel würden Neigungen von über 10 % entstehen. Diese Neigung überschreitet die zulässige Höchstneigung erheblich. Eine weitere Bearbeitung dieses Planungskonzeptes ist nicht zielführend.</p>			X	Citti-Park
5.14	Ausfahrt vom Theodor-Heuss-Ring	2.15	<p>Dieser Planungsvorschlag beinhaltet an der Ausfahrt vom Theodor-Heuss-Ring auf den Westring die Anordnung von insgesamt drei Fahrspuren für Citti und Plaza. Dieses Planungskonzept ist bereits umgesetzt. Eine weitere Bearbeitung ist damit nicht erforderlich.</p>			X	Kiel allgemein
5.15	Verkehrsführung auf dem Citti-Parkplatz verbessern	2.6	<p>Citti hat einen Verkehrsplaner beauftragt, die innere Erschließung des Citti-Parkes zu überprüfen und Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung zu erarbeiten.</p>	X			Citti-Park
5.16	Citti-Tank-Montag abschaffen	2.6	<p>Das seit einiger Zeit zu beobachtende Verhalten der Mineralölgesellschaften und Tankstellenbetreiber, ihre Angebote über die Woche und sogar im Laufe des Tages im Preis deutlich zu variieren, ist auf örtlicher Ebene nicht zu beeinflussen. Lösungsmöglichkeiten für die dadurch ausgelöste Verkehrssituation sind im Rahmen der inneren Verkehrsführung zu suchen (vergl. 5.15).</p>			X	Citti-Park
5.17	Umwidmung der Autobahn, falls Anbindung problematisch	2.6	<p>Eine Umstufung der Autobahn wäre theoretisch zwar mit Zustimmung des Baulastträgers der Autobahn (Bund) möglich, hätte aber auf die Realisierungsmöglichkeit einer Anbindung keinen Einfluss. Die Straße bliebe in jedem Fall Teil des Fernstraßennetzes in der Baulast des Bundes. Die Anforderungen an Lage, Verkehrsaufkommen und Gestaltung von Anschlussstellen wären vergleichbar.</p>			X	Citti-Park

6. Themenfeld "Schul- und Radwege" (Vorschlagsnummer vergl. Auswertungsmatrix)

Nr.	Planungsvorschlag	Protokoll Planungs-	Stellungnahme der Verwaltung der Landes- hauptstadt Kiel 	Zur weiteren Bearbeitung			Bereich
				grdsätzl. geeignet	teilweise geeignet	nicht geeignet	
6.1	Sicherer Zugang zum Spielplatz Hedenholz / Schönwohlder Weg	2.12	Der Spielplatz liegt in einem abgegrenztem Wohnquartier in einer Tempo-30-Zone. Anliegerverkehre kennen die Situation. Auf die besondere Beachtung von Kindern in den Anliegerstraßen müsste auch in nachbarschaftlichen Kontakten hinzuweisen sein. Der benannte Bereich wird in die Liste der als problematisch benannten Kinderwege aufgenommen und im Rahmen der Kinderwegeplanung mit untersucht.	X			Hassee
6.2	Aubrook für Pkw-Verkehr sperren, stattdessen als Radweg einrichten	1.27 2.16	Die Straße Aubrook muss für die Erreichbarkeit der angrenzenden Kleingartenanlage bzw. Wohngebäude mit Kraftfahrzeugen befahrbar sein. Sie wird aber auch von innerörtlichen Verkehren und vereinzelt von ortsfremden Durchgangsverkehren genutzt. Eine effektive Lösung zum Ausschluss dieser Durchfahrten wäre nur über eine bauliche Sperrung für Kraftfahrzeuge zu erreichen. Diese wäre zur Vermeidung verstärkter Verkehre im Bereich der Gorch-Fock-Schule nur im Bereich der Autobahnquerung, möglichst auf Hasseldieksdammer Seite, sinnvoll. Die Auswirkungen, u. a. ausschließlich Anbindung des Aubrookgeländes über den Uhlenkrog, wären mit den Betroffenen in den beteiligten Ortsbeiräten zu erörtern.		X		Hassee
6.3	Fußgänger sichern im Bereich zwischen Gärtnerstraße und Bahnübergang (sehr schmaler Bürgersteig)	1.19, 2.12	Die Gehwege in der Hasseer Straße zwischen Gärtnerstraße und Bahnübergang sind schmal. Entsprechendes gilt auch für die Fahrbahn. Ein in der derzeitigen Verkehrssituation sinnvoller Ausbau der Gehwege wäre nur zu Lasten der Anliegergrundstücke möglich. Vor weiteren Überlegungen sind die Entscheidungen zu übergeordneten Erschließung abzuwarten. Lösungsansätze müssten auch die aufgeworfenen Fragen zur inneren Erschließung (vergl. z. B. 1.11, 1.12, 6.4) einbeziehen.	X			Hasseer Straße
6.4	Radwegenetz schließen am Übergangsbereich Hasseer Straße - Saarbrückenstraße	1.19, 2.12	Das Radverkehrsnetz weist hier eine Lücke auf, die mit den in den letzten Jahren durchgeführten Ergänzungen des Systems im Umfeld (u. a. Wegeverbindungen an der Struckdieksau oder parallel zur Christianistraße entlang der Bahn) besonders deutlich wird. Lösungen sind u. a. abhängig von den Entscheidungen zur übergeordneten Erschließung und zur inneren Erschließung im Bereich Hasseer Straße/Altenrade/Neuenrade (vergl. 1.11, 1.12).	X			Hasseer Straße
6.5	Einmündung Gärtnerstraße: Übersichtlichkeit der Kreuzung herstellen	2.12	Die vorhandene Situation ist nicht optimal. Änderungen der vorhandenen Situation wären erst mit größeren baulichen Maßnahmen im Einmündungsbereich möglich. Der Problempunkt wird in die Liste der als problematisch benannten Kinderwege aufgenommen und im Rahmen der Kinderwegesicherung mit überplant.	X			Hasseer Straße

6.6	Fußgängerrechte Kreuzung Uhlenkrog / Neuenrade		Im Kreuzungsbereich befinden sich zwei Bushaltestellen. Hierdurch ist ein erhöhter Querungsbedarf für Fußgänger gegeben. Die zu querenden Fahrbahnflächen haben aufgrund einer Linksabbiegespur im Uhlenkrog bzw. großer Einmündungsradien erhebliche Abmessungen. In Abhängigkeit von den Entscheidungen zur übergeordneten Erschließung sind Lösungen für die innere Erschließung des Gebietes zu erarbeiten. Zunächst ist hier, nachlaufend zur Deckenerneuerung im Uhlenkrog, die Realisierung einer provisorischen Mittelinsel im Uhlenkrog vorgesehen.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
6.7	Bedarfsampel (Schülerverkehr) auf Höhe van-der-Camer-Haus / Tiergehege	2.12	Im Uhlenkrog besteht nicht zuletzt seit Ausbau des Weges an der Strucksdieksau auf Höhe des Tiergeheges ein erhöhter Querungsbedarf für Fußgänger. Eine Querungshilfe in Form einer Einengung der Fahrbahn wurde daher seinerzeit realisiert. Weitergehende Maßnahmen sind mit den Überlegungen zur Einbeziehung von Teilen des Uhlenkroges in die Tempo-30-Zone (vergl. 3.5) zu prüfen.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
6.8	Überwegung Russeer Weg zum Astrid-Lindgren-Weg verschieben	2.12	Der jetzige Standort der Fahrbahneinengung als Querungshilfe für Radfahrer / Fußgänger befindet sich direkt gegenüber der Straße Am Wohld. Die Lage dieser Querungshilfe ist aufgrund eines weiterführenden Weges in Richtung Mettenhof sinnvoll. Ein grundsätzlicher Umbau des Einmündungsbereiches wäre mittelfristig im Auge zu behalten. Ein dringender Änderungsbedarf wird jedoch nicht gesehen.	X			Hassel- dieks- damm
6.9	Kreuzung Hofholzallee / Russeer Weg: Linksabbieger-Spur für Radfahrer	2.12	Im Einmündungsbereich Hofholzallee / Russeer Weg ist die Radverkehrsführung auf separaten Radwegen neben der Fahrbahn vorhanden. Eine Linksabbiegespur für Radfahrer kann nur in Verbindung mit Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen für Radfahrer auf die Fahrbahn markiert werden. Die Radverkehrsführung für Linksabbieger von der Hofholzallee in den Russeer Weg ist in der Tat kompliziert. Die Verwaltung untersucht zur Zeit Lösungsmöglichkeiten für eine Umgestaltung/Ummarkierung des Knotens, die allerdings kostengünstig sein muss, wenn sie eine Realisierungschance haben soll. Lösungsansätze werden im Laufe des Jahres im Fahrradforum erörtert.	X			Hassel- dieks- damm
6.10	Fahrradstreifen zwischen Melsdorfer Straße und Uhlenkrog	1.26, 2.24	Die Anregung ist schon mit dem laufenden Verkehrsversuch in der Hofholzallee aufgenommen worden.	X			Hofholz- allee
6.11	Kreuzung Melsdorfer Straße/Hofholzallee: STOPP-Schild und Verkehrsinsel	2.24	Ein verkehrsrechtliches Erfordernis ist aufgrund bisheriger Beobachtungen und des Unfallgeschehens nicht ersichtlich.			X	Hofholz- allee
6.12	Rendsburger Landstraße zwischen Waldwiesenkreisel und Wulfsbrook: Radfahrverkehr besser sichern (Einbahnstraße)	2.12	Die Verwaltung beabsichtigt die Ausweisung der Rendsburger Landstraße in diesem Bereich als Fahrradstraße. Sie soll nur in einer Richtung für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben werden. Eine entsprechende Vorlage wird zur Zeit in den Selbstverwaltungsgremien diskutiert. Die Maßnahme könnte im Frühjahr umgesetzt werden.	X			Rends- burger- Landstraße
6.13	Bedarfsampeln Russeer Weg und Martenshofweg auch Sonntags	2.12	Die Schaltung der Fußgängerampeln auch an Sonntagen erscheint bei den wenigen Querungsfällen an diesen Tagen nicht vertretbar. Es besteht die Gefahr der Missachtung der Regelung. Es wäre zu prüfen und mit dem Ortsbeirat zu erörtern, ob die vorhandene Einrichtung durch sogenannte schlafende Ampeln oder Zebrastreifen ersetzt werden können.	X			Hassel- dieks- damm

6.14	Absolutes Halteverbot Einmündung Martenshofweg	1.22 2.12	Die Einmündung Martenshofweg wird zur Zeit im Rahmen der Schulwegsicherung überplant. Die Lösungsmöglichkeiten wurden im Ortsbeirat erörtert. Die Verwaltung ist bemüht, die Finanzierung notwendiger Maßnahmen in diesem oder im nächsten Jahr sicherzustellen.	X			Hasseldieksdamm
6.15	Radfahrer-Zugang zum Citti-Park vergrößern	2.12	Der Zugang von der Stadtrade/Afrade zum Citti-Park konnte bei den beengten Platzverhältnissen bei Sicherstellung des Lärmschutzes für das Saarviertel seinerzeit nur relativ schmal hergestellt werden. Begegnungsfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern sind allerdings bei gegenseitiger Rücksichtnahme gut zu lösen. Das notwendige Absteigen von Radfahrern erscheint an dieser Stelle unmittelbar vor dem Ziel oder am Beginn der Fahrt zumutbar. Im Übrigen wurden die Sichtverhältnisse durch Anordnung von Gittern verbessert. Ein Änderungserfordernis wurde nach örtlicher Prüfung mit Ortsbeirat und Anliegern nicht gesehen.			X	Citti-Park
6.16	Verbesserter Zugang für Radfahrer von Hasseldieksdamm aus	2.16	Entsprechende Lösungen für den Fuß- und Radverkehr werden im Rahmen der Überlegungen zur Verbesserung der übergeordneten Erschließung von Hassee und Hasseldieksdamm mit untersucht.	X			Citti-Park

7.7	Beseitigung aller verkehrlichen Gefahrenpunkte	2.10	Das Verkehrssystem in Hassee ist sicher. Das schließt Verbesserungsmöglichkeiten und -erfordernisse nicht aus. Diese sind nach Entscheidung zur übergeordneten Erschließung zu identifizieren und entsprechende Lösungen zu erarbeiten.	X			Hassee
7.8	Einrichtung von Anwohnerparkplätzen an der Saarbrückenstraße im Bereich Saarviertel	2.11	Die Probleme des ruhenden Verkehrs und die begrenzten Möglichkeiten zur Realisierung von Bewohnerparkplätzen im Saarviertel sind intensiv im Ortsbeirat und in den Selbstverwaltungsgremien diskutiert worden. Die Möglichkeit wird auf der Basis der derzeitigen Rechtslage und Bedingungen nicht gesehen.			X	Saarbrückenstraße
7.9	Parkplatz Stadtwerke öffnen	2.18.2	Eine Öffnung wurde bislang von den Stadtwerken nicht als möglich angesehen. Ob mit Neuordnung des östlichen Stadtwerkegeländes oder anderweitig zusätzlich Möglichkeiten zugunsten der Anwohner für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs geschaffen werden können, bleibt zu prüfen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass es im Straßenraum verhältnismässig viele öffentliche Parkplätze gibt und es zunächst Sache der Grundstückseigentümer bleibt, notwendige Stellplätze zu realisieren.	X			Uhlenkrog Altenrade/ Neuenrade
7.10	Mehr Parkmöglichkeiten schaffen	2.17	Das für Altenrade, Neuenrade und Uhlenkrog Festgestellte gilt vom Grundsatz auch für den Bereich Schleswiger Straße/Danewerkstraße. Hier sind in den letzten Jahren mit der Befestigung des Parkstreifens in der Rendsburger Landstraße oder auch beim Ausbau des Karpfenteiches zusätzlich legale Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen worden. Weitere Möglichkeiten werden zur Zeit nicht gesehen.			X	Schleswiger- Straße/ Danewerk- straße
7.11	Sperrung des Saarviertels an Aktionstagen	2.21	Eine gewisse Absperrung des Saarviertels wird schon mit Erfolg praktiziert. Wegen der Widmung der öffentlichen Straßen sind weitergehende Maßnahmen nicht möglich.			X	Citti-Park
7.12	Zugang für Fußgänger und Radfahrer zu Citti im Saarviertel schließen, um Saarviertel zu entlasten	2.25	Eine Sperrung des Durchganges von der Stadtrade zum Citti-Park würde auch das Saarviertel vom Citti-Park weitgehend abriegeln und die Wege der Quartiersbewohner erschweren. Da der Zugang zum Citti-Park auch über den Bahnhof zu erreichen ist, wären die Durchfahrten von Radverkehren durch das Saarviertel und auch das Parken von Ortsfremden letztlich nicht zu verhindern. Eine weitere Verfolgung dieser Anregung erscheint nicht sinnvoll.			X	Citti-Park
7.13	Mehr Ökologie statt kurzfristiger Ökonomie	2.16	Die entsprechende Abwägung von Belangen ist im Rahmen der jeweiligen Planungsentscheidung vorzunehmen.	X			Kiel allgemein