

Beschlussmatrix zum VEP Seite 1 Stand 13.07.08

Verfasser	Datum	Anträge/Bedenken/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag *)
<p>*) - wird entsprechend der Stellungnahme der Verwaltung übernommen: - wird nicht in den VEP übernommen: wird im Rahmen weitergehender Fachplanungen weiterverfolgt erledigt soll nicht weiterverfolgt werden</p>			<p>++ + o -</p>	

Ortsbeiräte

Schilksee	06.02.	1. Der Entwurf des VEP ist in Form und Inhalt eine neu gestaltete Weiterentwicklung des GVP von 1988 unter Berücksichtigung der sich ändernden wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen der Stadt Kiel und der Region. Gleichwohl besteht er im wesentlichen aus theoretischen Annahmen, Interpretationen, Schlussfolgerungen und Visionen.	Die Einschätzung des Ortsbeirats wird dem Entwurf in keiner Weise gerecht und verkennt, dass der VEP ein Rahmenplan ist (siehe zum Beispiel die Stellungnahme im OBR Pries/Friedrichsort)	o
	13.02.	2. Dem Ortbeirat ist unverständlich, warum von dem ursprünglich vorgesehenen Verfahren (Maßnahmediskussion in den Ortsbeiräten in der 2. von 3 Beteiligungsrunden) abgewichen wurde.	Es gibt keinen beschlossenen Verfahrensablauf. Soweit verschiedene Vorlagen der Verwaltung Aussagen über den möglichen Zeitablauf enthalten, ist darauf hinzuweisen, dass die Beschlussfassung des VEP seit fast einem Jahr in Verzug ist. Daher wurde der ursprünglich avisierte Zeitplan gestrafft: Soweit zunächst vorgesehen war, den Entwurf des VEP in die Fachausschüsse zu geben, um erst danach die Ortsbeiräte zu beteiligen, sind die Ortsbeiräte nach der Einbringung in den Bauausschuss in die Beratungskette der Vorlage einbezogen worden. Die Ortsbeiräte haben somit Gelegenheit erhalten, Anträge vor Beschlussfassung durch den Rat zu stellen. Zudem wurde eine Sondersitzung des Bauausschusses am 28.02.008 einberufen. Dadurch wurde die Beratungsmöglichkeit weiter verbessert.	o

		<p>3. Der Stadtteil Schilksee, das eigentliche Zentrum der „Welthauptstadt des Segelns“, findet kaum Erwähnung. Im Gegenteil: Endet die Stadt-Regionalbahn in der Wik, werden die drei nördlichen Stadtteile vom Zentrum von der Schiene abgekoppelt. Des weiteren wird Schilksee auch nicht von vornherein in die Tangentialverbindung Suchsdorf – Friedrichsort aufgenommen. Im übrigen entspricht das dargestellte Gleisnetz nicht den tatsächlichen Gegebenheiten.</p> <p>4. Insgesamt bedarf der Plan einer sorgfältigen redaktionellen Überarbeitung.</p> <p>Zusammenfassung: Der Ortsbeirat Schilksee nimmt den VEP 2008 zur Kenntnis. Eine detaillierte Beurteilung kann aber erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse über diesen Stadtteil bzw. der angekündigten Ergebnisse der zweijährigen Verkehrsplanung erfolgen. Der Ortsbeirat stimmt der Stellungnahme einstimmig zu.</p>	<p>Die drei nördlichen Stadtteile werden mit Einführung der SRB nicht vom Zentrum abgehängt. Eine Anbindung erfolgt über direkte und ergänzende Busverbindungen.</p> <p>Die gewünschte Verlängerung der Bustangentialverbindung und in einer späteren Realisierungsphase auch der SRB ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Ein entsprechender Hinweis kann übernommen werden. Eine Einbeziehung des Kieler Nordens in die SRB kann erst nach erfolgreicher Umsetzung des derzeit vorgeschlagenen Netzes weiter verfolgt werden.</p> <p>Die Endfassung des VEP wird mit dem Referat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit abgestimmt.</p>	<p>++</p> <p>++</p> <p>o</p>
<p>Pries/ Friedrichsort</p>	<p>06.02. 19.02.</p>	<p>Der Ortsbeirat Pries/Friedrichsort nimmt den VEP 2008 zur Kenntnis und nimmt wie folgt Stellung:</p> <p>A) Die allgemeinen Zielvorstellungen des VEP sind grundsätzlich zu begrüßen. Dies betrifft den weiteren Ausbau des Rad- und Fußwegesystems sowie die Absicht, den ÖPNV weiterzuentwickeln. Weitere Ziele, welche Familienfreundlichkeit und Umweltschonung berühren, sind dementsprechend einzuordnen.</p> <p>B) Die Einführung einer StadtRegionalBahn Kiel verspricht generell gute Akzente zu setzen: Für den Kieler Norden und speziell für Pries-Friedrichsort erweisen sich die</p>	<p>Die entsprechende Einordnung ist aus Sicht der Verwaltung erfolgt.</p> <p>vgl. Ortsbeirat Schilksee</p>	<p>o</p> <p>vgl. Ortsbeirat Schilksee</p>

derzeitigen Planungen, welche die Stadtbahnlinien nur bis in die Wik vorsehen, hinsichtlich der zu erwartenden Folgen als völlig inakzeptabel. Die Verbindung von Stadt und Region, d.h. beispielsweise zwischen Eckernförde und Kiel-Innenstadt wird verbessert. Der Kieler Norden wird dagegen abgehängt. Die Anbindung nur durch eine zusätzliche Buslinie ist wenig attraktiv und wird den Kieler Norden in seiner wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung stark beeinträchtigen. Es wird deshalb gefordert, dass die bestehende Bahnanbindung über die Stadtbahnhöfe Hassee und Suchsdorf weiter über die Levensauer Hochbrücke und die nach Pries/Friedrichsort führende Trasse in den Bestand aufgenommen und in die Überlegungen zur SRB einbezogen werden.

C) Grundsätzlich ist die Verkehrsplanung für Pries-Friedrichsort wenig ambitioniert. Die derzeitigen Planungen sind ungenau. Dies betrifft zum Beispiel Planungen zur Verbesserung der Anbindung des Falckensteiner Strandes, der Festung und der Industrie- und Gewerbeflächen des ehemaligen MAK-Geländes (vgl. S.54f.). Dabei wird der Versuch, den Ortskern, insbesondere den Straßenzug vom Flughafen bis zum Gewerbegebiet auf dem ehemaligen MAK-Gelände, zu entlasten durchaus positiv gesehen. Andere Möglichkeiten (neue Trasse parallel zum Palisadenweg) sind aufgrund der starken Eingriffe in Natur und Landschaft hinsichtlich der Realisierung noch völlig unklar. Gleiches gilt für Straßen- und Wegeverbindung sowie ÖPNV zwischen den nördlichen Stadtteilen Holtenau, Pries/Friedrichsort und Schilksee, möglicherweise auch unter der Einbeziehung der Umlandgemeinden Altenholz, Dänischenhagen und Strande.

D) Konkrete Projekte wie die Anbindung Friedrichsorter Straße/ Fördestraße stehen seit 1988 im GVP, ohne dass in konkretere Planungen übergegangen worden ist. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf. Dieser wird im VEP nicht festgestellt, sondern tendenziell lapidar bedacht (vgl. S.55). Wir fordern deshalb, dass dieses Problem kurzfristig aufgegriffen wird. Dabei ist die Kreisverkehrlösung, die mittlerweile landesweit

Der VEP ist eine Rahmenplanung. Hinweise sollen im Rahmen der weitergehenden Detailplanung Berücksichtigung finden bzw. geprüft werden.

+

Die Anbindung der Friedrichsorter Straße an die Fördestraße wird im VEP als wichtiges Projekt und im Zusammenhang mit der Anbindung der Gewerbeflächen des ehemaligen MAK, des Strandes und der Feste gesehen. Der VEP ist eine Rahmenplanung. Konkrete Planungen werden zu gegebener Zeit

+

		<p>auch für Bundesstraßen eingerichtet wurde, für diesen Bereich erneut in die Prüfung einzubeziehen.</p> <p>E) Der Ortsbeirat fordert die Einbindung der Verkehrsplanung in ein Gesamtkonzept der Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialentwicklung von Pries-Friedrichsort. Er wird diese Entwicklung aufgrund seiner Beteiligungsaufgabe als Teil der kommunalen Selbstverwaltung konkret und aktiv begleiten. Es werden zwar allgemeine Zielvorstellungen zum Verhältnis zwischen Stadtteilzentren und Stadtzentrum erwähnt (S.13), aber bisher nicht ausreichend konkretisiert.</p> <p>F) Wesentliche, drängende Forderungen zum vorliegenden VEP 2008 sind: Die bessere Vernetzung des Kieler Nordens bereits zum jetzigen Zeitpunkt, mit dem Ziel, dieses Netzwerk an die SRB Kiel anzubinden die zügige Umsetzung der Anbindung Friedrichsorter Straße/Koppelberg an die Fördestraße die Schaffung einer Querungsanlage in der Friedrichsorter Straße, etwa in Höhe der Klaus-Groth-Straße</p> <p>G) Der Ortsbeirat Pries/Friedrichsort bemängelt, dass nicht genügend Zeit vorhanden war, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern umfassend die Auswirkungen und möglichen Änderungsansätze zu diskutieren. Er geht aber davon aus, dass er im Rahmen der Fortschreibung des VEPs 2008 sowie bei der Planung und Umsetzung von den Ortsteil betreffenden Einzelmaßnahmen, zukünftig ohne einen derartigen Zeitdruck beteiligt wird. Der Ortsbeirat beschließt die Stellungnahme einstimmig.</p>	<p>erstellt.</p> <p>Der Entwurf zum VEP gibt entsprechende Hinweise. Der VEP ist eine Rahmenplanung. Die Detailplanung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem OBR.</p> <p>Die Anregungen sind im Rahmen weitergehender Planungen zu berücksichtigen.</p>	<p>+</p> <p>+</p>
Holtenau	06.02. 26.02.	<p>s. Anträge 0186/2008</p> <p>Antrag 1</p> <p>Am Holtenauer Ortseingang (Prinz-Heinrich-Straße/ B 503 / Richthofenstraße) ist ein Kreisverkehr als sinnvolle Maßnahme zu kennzeichnen.</p> <p>Begründung zu Antrag 1</p> <p>Die generelle Weiterentwicklung von Kreisverkehren erhöht die Sicherheit und den Verkehrs-fluss durch die Schaffung</p>	<p>vgl. Ortsbeirat Schilksee. Der Ortsbeirat wird bei der Detailplanung berücksichtigt.</p> <p>Der VEP ist eine Rahmenplanung. Die Art eines späteren Ausbaus des Knotenpunktes wird mit dem Ortsbeirat zu gegebener Zeit erörtert.</p>	<p>vgl. Ortsbeirat Schilksee</p> <p>+</p>

kreuzungsfreier Straßenführungen. Ein entsprechender, im Bau-ausschuss lediglich aus Kostengründen abgelehnter Antrag des OBR auf Einrichtung eines Kreisverkehrs am Holtenauer Ortseingang, der als komplementäre Maßnahme die Zusammenlegung der fünf in diesem Bereich vorhandenen Bushaltestellen zu einem „Mini-ZOB“ vorsieht, ist zur Kenntnisnahme nochmals beigefügt.

Antrag 2

Die Ausweitung der schon bestehenden Tempo-30-Zonen in Holtenau zu einer flächendeckenden, stadtteilweiten Groß-Zone ist in den VEP aufzunehmen.

Begründung zu Antrag 2

Die Maßnahme wird seit Jahren diskutiert und auch von der Verwaltung grundsätzlich begrüßt.

Antrag 3

Die bessere Anbindung der nördlichen Stadtteile an das ÖPNV-Netz einschließlich einer Erweiterung der geplanten Trassenführung der Stadt-Regional-Bahn (SRB) ist zu überprüfen.

Begründung zu Antrag 3

Die Überprüfung der noch besseren Anbindung ist eine wichtige Maßnahme, um einer befürchteten Abkopplung des Kieler Nordens entgegenzuwirken.

Antrag 4

Die konkreten verkehrlichen Probleme und Bedürfnisse aller Stadtteile sind zu analysieren und in einem Anhang dem VEP hinzuzufügen. Als Grundlage dafür könnten die vorliegenden Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde (Mängelanalyse aus dem Jahre 2005 dienen).

Begründung zu Antrag 4

Die Maßnahme erhöht die Detailschärfe des VEPs und bindet die Vorarbeiten der Ortsbeiräte mit ein.

Der Antrag wird im Rahmen der laufenden Verwaltungsarbeit außerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes erneut geprüft.

+

Die Gutachter haben bisher aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Netzausdehnung nicht bis in die nördlichen Stadtteile vorgesehen. Eine umstiegsfreie Busverbindung in die nördlichen Stadtteile ist im Rahmen des Gesamt ÖPNV Konzeptes bei der Realisierung der SRB geplant. Eine Einbeziehung des Kieler Nordens in die SRB kann erst nach der Umsetzung des derzeit vorgeschlagenen Netzes weiter verfolgt werden.

+

Die Ergebnisse der Mängelanalyse werden im OBR vorgestellt. Sich daraus ergebende Detailmaßnahmen werden mit dem Ortsbeirat gesondert abgearbeitet.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

0162/2008

Im Rahmen der Stadtbahnplanung ist für die Wik ein Parkraumkonzept vorzulegen.

Begründung:

Durch die Umbaumaßnahmen in der Holtenauer Straße Ende

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelungsfunktion.

+

Im Rahmen der weiteren Planungen für die SRB und der im Kap. 6.5 vorgeschlagenen Parkraumuntersuchungen wird ein Parkraumkonzept für die Wik erstellt.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

der 90iger Jahre gingen viele Parkplätze verloren. Schon damals herrschte ein hoher Parkplatzdruck, der sich durch den Umbau weiter verschärft hat. Durch den Bau einer Stadtbahntrasse drohen weitere Parkflächen verloren zu gehen. Hier bedarf es eines Lösungskonzepts.

0163/2008

Die bestehende Kreisverkehrsplanung bzgl. Belvedere wird

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

umgesetzt.

Begründung:

Der jetzige Zustand der Kreuzung führt oft zu einem verkehrswidrigen Verhalten der Autofahrer auf der Kreuzung Belvedere. Dieses ist vor allem dann der Fall, wenn Pkw aus der Projensdorfer Straße kommen und auf die Holtenuer Straße einbiegen wollen oder zum Penny-Markt. Hinzu kommt, dass über die Hanssenstraße und die Kampenstraße

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Eine Kreisverkehrslösung ist eine mögliche Alternative für den Straßenausbau. Die Detailplanung erfolgt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Ortsbeiräten.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

ausgewichen wird, um über die Holtenauer Str. in Richtung Innenstandt fahren zu können. Beide Straßen sind sehr eng, so dass bei Begegnungen von zwei Fahrzeugen oft ausgewichen wird, indem über den Bürgersteig gefahren wird. Nur ein Kreisell kann dieses Problem lösen. Daher sollte die Kreisellösung mit in den VEP mit aufgenommen werden.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Ravensberg/
Brunswik/
Düsternbrook

15.01. **0153/2008**
13.02.

Mit geeigneten Maßnahmen ist die Qualität der angrenzenden Wohnviertel sicher zu stellen.

Begründung:

Der Ortsbeirat erkennt an, dass die Maßnahme „Anschlussstelle Olshausenstraße“ der Verkehrsentslastung der Wohnbereiche Klausbrook, Westring und Gutenbergstraße

Der Hinweis entspricht der grundsätzlichen Zielrichtung des VEP. Die Textpassage wird in Kap. 6.4.3.2 unter (10) eingefügt.

++

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

dient. Durch diese Maßnahme darf es aber zu keiner Verlagerung zusätzlicher Verkehre z.B. in den Wohnbereich Düsternbrook kommen. Dieses muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

0154/2008

Die beiden letzten Sätze im Absatz 1 unter Ziff. 18, S. 54 sowie der 1. Satz des 2. Absatzes sind zu streichen. Stattdessen soll es dort heißen:

Die Hinweise auf den Erhalt und die teilweise Steigerung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Innentadtangente sollen im

++

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes sollen weiterverfolgt werden.“

Begründung:

Der Ortsbeirat ist der festen Überzeugung, dass es möglich sein muss, weitere Maßnahmen der Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes umzusetzen, ohne die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges einzuschränken. Dabei definiert der Ortsbeirat „Leistungsfähigkeit“ nicht ausschließlich über die

Interesse der Erschließung der Innenstadt und der Terminals auf dem Westufer im Entwurf erhalten bleiben. Die vom Ortsbeirat gewünschte Ergänzung „Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes sollen weiter verfolgt werden“ soll aufgenommen werden.

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelungsfunktion.

+

Anzahl von KFZ-Bewegungen pro Zeiteinheit. Die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges hat sich selbstverständlich auch an die Bedürfnisse der dort wohnenden und arbeitenden Menschen zu orientieren.

Schreventeich/ 15.01.
Hasseldieksdamm 14.02.

0178/2008

5 Anträge über die einzeln abgestimmt werden soll.

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

1. Antrag:

Der Planungsbereich der Veloroute 4 am Hasseldieksdammer Weg ist klarzustellen.

Begründung zu Antrag 1:

In der Beschreibung der Maßnahme wird ein Bereich bezeichnet, der nicht im vorgehenden Planungsgebiet genannt

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Soweit sich die Maßnahme auf den Bereich Schreventeich bezieht ist die Maßnahme auf S. 33 korrekt beschrieben.

-

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

wird.

2. Antrag:

Ein Grundkonzept für den Knooper Weg ist zu erstellen. Für den Knooper Weg konnte kein schlüssiges Konzept gefunden werden.

Begründung zu Antrag 2:

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Im VEP kann kein Grundkonzept dargestellt werden. Detaillierte Maßnahmen sind den Ortsbeiräten entweder schon vorgestellt worden oder werden den Ortsbeiräten zu

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Im VEP finden sich viele Einzelmaßnahmen für den Bereich Knoopener Weg. Es wird dringender Handlungsbedarf gesehen, daher sollte eine Gesamtplanung gemacht werden, um die Einzelmaßnahmen prüfen zu können. Der Ortsbeirat sieht sich außerstande eine Wertung dieser Maßnahmen zu machen, um eine Gesamtplanung nicht zu blockieren.

3. Antrag:

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

gegebener Zeit vorgestellt.

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Der Straßenraum ist bei Grundsanierungen individuell einzuteilen.

Begründung zu Antrag 3:

Das Konzept der Straßenraumaufteilung wird grundsätzlich begrüßt, aber der Ortsbeirat sollte sich seine individuelle Entscheidungsmöglichkeit nicht nehmen, da gerade die Ortskenntnis das entscheidende Momentum ist.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Detailplanungen werden den Ortsbeiräten zu gegebener Zeit vorgestellt.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

4. Antrag:

Maßnahmen zur Temporeduzierung im Ortsbeiratsbereich sind vor der jeweiligen Einführung vorzustellen.

Begründung zu Antrag 4:

Einige vorgestellte Maßnahmen scheinen abweichende Verkehrsströme zu erstellen und auch die Sinnhaftigkeit aufgrund der Kürze der Straßenabschnitte in Frage gestellt. Die

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Detailplanungen werden den Ortsbeiräten zu gegebener Zeit vorgestellt.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Verabschiedung des VEP kann hierbei nur eine Absichtserklärung zur Prüfung sein und nicht eine Bestätigung der Maßnahmen.

5. Antrag:

Planungen für die Parkraumbewirtschaftungen im Bereich Schrevenpark, sowie Eckernförderstraße, Hasseldieksdammer Weg und Westring sind einzustellen.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Detailplanungen werden den Ortsbeiräten zu gegebener Zeit vorgestellt.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Begründung zu Antrag 5:

In dem Bereich gibt es viele Gewerbetreibende und Ärzte und für die Kunden bzw. Patienten keine alternativen Parkmöglichkeiten. Das Thema wurde schon intensiv diskutiert und es sind keine neuen Aspekte bekannt.

0193/2008

Antrag:

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Ratsversammlung möge beschließen:

Die im VEP unter Punkt 6.4.3.6 (S.59) genannte Grundsanierung des Westrings zwischen Gutenbergstraße und Eckernförder Straße wird in die Ausbaumaßnahmen unter Punkt 6.4.3.5 (S.56) eingeordnet.

Begründung:

Eine reine Instandsetzung ist an dieser Stelle nicht

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Unter Punkt 6.11.2 Funktionale Straßenraumgestaltung ist der Westring bereits mit aufgenommen. Bei der weiteren Detailplanung wird der Antrag im Rahmen der Verwaltungsarbeit abgearbeitet.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

ausreichend. Eine Überplanung des Westrings ist in diesem Bereich erforderlich.

0195/2008

Antrag:

Die Ratsversammlung möge beschließen:
In den VEP wird die Überplanung und Umgestaltung des

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Unter Punkt 6.11.2 Funktionale Straßenraumgestaltung ist der Westring

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Westrings zwischen Eckernförder Straße und Hasseldieksdammer Weg eingefügt.

Begründung:

Die Überplanung des Westrings wurde im Kontext des Baus der Mühlenwegtrasse zugesagt. Die Umgestaltung ist sinnvoll und steht noch immer aus.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelungsfunktion.

+

aufgelistet. Spätere Detailplanungen werden mit dem Ortsbeirat abgestimmt.

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Schreventeich/
Hasseldieksdamm 15.01.
22.02.

s. Antrag 0190/2008

Antrag 1:

1. Die Planungen zur Uhlenkrog-Rampe werden vom Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm abgelehnt.

2. Die Ratsversammlung möge beschließen: Die Planungen zur Uhlenkrog-Rampe werden aus dem Verkehrsentwicklungsplan gestrichen.

Eine wesentliche Wirkung der Uhlenkrog-Rampe ist die Verkehrsberuhigung der umliegenden Stadtteile. Die damit verbundenen positiven Wirkungen werden im Interesse des Oberzieles „Familienfreundliche Stadt“ nach

-

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Begründung zu Antrag 1:

Von Seiten der Bürger und Ortsbeiratsmitglieder besteht kein Wunsch zur Errichtung der Rampe. Durchschlagende Argumente der Verwaltung sind trotz mehrfach geführter Diskussionen nicht erkennbar.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

wie vor als anstrebenswert erachtet. Die mit der Rampe verbesserte Erschließung der Gewerbebetriebe im Uhlenkrog und des Einzelhandelsstandortes CITTI-Park steht u.a im Zusammenhang mit den Oberzielen der Stadt „Verbesserung der Verkehrswege“ und „Arbeitsplätze schaffen“.

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Antrag 2:

Die A 215 ist sechsstreifig fest auszubauen und mit dem notwendigen Lärmschutz zu versehen.

Begründung zu Antrag 2:

Die Verkehrsbelastung der A215 ist so hoch, dass ein echter Ausbau der Autobahn notwendig wird. Die provisorische Lösung, die kurzfristig umgesetzt werden soll, ist zu begrüßen,

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Der Antrag entspricht im wesentlichen den Ausführungen des Verwaltungsentwurfes zum VEP.

Die Verwaltung wird mit dem zuständigen Straßenbaulastträger im Sinne des Antrags weitere Gespräche über

++

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

jedoch nicht ausreichend. In diesem Zusammenhang wird Lärmschutz auf der gesamten Länge gefordert.

Antrag 3:

Die Planungen für die Russeer Rampe sind beizubehalten.

Begründung zu Antrag 3:

Die Erschließung des Stadtteils Russee darf nicht auf Kosten

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Lärmschutzmaßnahmen führen

Es gibt keinen neuen Erkenntnisstand, der weitere Planungen rechtfertigt.

-

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

der Hasseldieksdammer Bürger erfolgen. Durch eine Einrichtungslösung würden auch Schleichverkehre verhindert.

Antrag 4

Über Antrag 4 wird hilfsweise beschlossen, falls der Antrag Nr. 1 negativ durch die Verwaltung entschieden werden sollte:

Beim Bau der Uhlenkrog-Rampe ist auf eine Öffnung in Richtung Hasseldieksdamm zu verzichten. Ein entsprechender

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Eine Abbindung des Uhlenkroges von Hofholzallee und Hasseldieksdammer Weg hätte gegenüber dem Verwaltungsvorschlag Nachteile für den Ortsteil Hasseldieksdamm zur

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Lärmschutz für alle Anwohner ist vorzusehen.

Begründung zu Antrag 4:

Es wird keine Notwendigkeit für den verkehrlichen Anschluss der Hasseldieksdammer Bürger an die Autobahn gesehen. Die Anbindung der Einkaufsmärkte kann weiterhin über die bisher vorhandenen Wege erfolgen. Dadurch kann eine zusätzliche Verkehrsbelastung vermieden werden

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Folge. Es spricht allerdings nichts gegen eine Variantenuntersuchung im Zuge der weiteren Planung. Der Lärmschutz wird entsprechend der gesetzlichen Anforderungen vorgenommen.

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Antrag 5:

Die Verkehrsführung zwischen der Meldorfer Straße und der Straße Uhlenkrog ist zu verändern. (VEP S. 34, Veloroute 4)

Begründung zu Antrag 5:

Im Einvernehmen mit Herrn Schmeckthal soll eine bindende Lösung zum Thema Radwege in einer der nächsten Sitzungen

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Die Radverkehrslösung für Hofholzallee und Hasseldieksdammer Weg wird neutral beschrieben. Der VEP wird entsprechend geändert.

++

Dem OBR werden im Frühjahr 2008 entsprechende Varianten für eine

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

gefunden werden. Bis dahin sind die Umsetzungen dieser Maßnahmen zurückzustellen.

Antrag 6: bereits vom OBR abgelehnt

Der Skandinaviendamm ist vierstreifig auszubauen.

Begründung zu Antrag 6:

Der allgemein zunehmende Kfz-Verkehr zur Erschließung des Stadtteils Mettenhof sollte gelenkt werden und es soll

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Radverkehrslösung dargestellt.

Ein vierspuriger Ausbau des Skandinaviendamm im Bereich zwischen Melsdorfer Straße/Claus Sinjen Str. und Kronshagener Weg wird auch aus Sicht der

o

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

vermieden werden, die Hofholzallee zu belasten.

Antrag 7:

Alle Änderungswünsche und Anträge die zum Verkehrsentwicklungsplan aus dem Ortsbeirat erfolgt sind und im Bauausschuss unberücksichtigt geblieben sind, sollen von

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Verwaltung nicht mehr benötigt, da die derzeitige Kapazität für den prognostizierten Verkehr ausreichend ist.

s. Antrag 0173/2008 OBR Mitte

-

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

der Verwaltung dem Verkehrsentwicklungsplan als Anhang beigefügt werden.

Begründung zu Antrag 7:

Durch diese Vervollständigung wird die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes optimal unterstützt. Bei Detailausführungen ist dadurch sichergestellt, dass das Votum des Ortsbeirates bereits mit einfließen kann. Ferner ist dann

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

eine Orientierungshilfe mit Blick auf das Votum der aktiven Bürger vorhanden.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

Mettenhof

30.01.
13.02.
27.02.

s. Antrag 0194/2008

Die den Stadtteil Mettenhof betreffende Ziffer 32 (S. 57) im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 ist redaktionell zu überarbeiten und wie folgt neu zu fassen:

Die Redaktionelle Änderung wird in den Entwurf eingearbeitet, da sie der Zielrichtung des VEP entspricht.

++

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

“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 weiterverfolgt

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

werden.

In diesem Zusammenhang sollte die Entwicklung der Stadtregionalbahn weiterberücksichtigt werden.“

Begründung:

Der Leiter des Tiefbauamtes hat in der Sitzung des Ortsbeirates erklärt, dass diese Änderung den Intentionen des VEP

0161/2008

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

Begründung:

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelfunktion.

+

entspricht und redaktionell übernommen werden kann.

Mitte	15.01. 19.02.	s. Antrag 0171/2008	Die Planung der SRB beinhaltet auch ergänzende bzw. alternative Buslinienplanungen. Diese sind nach Systementscheidung durch die Ratsversammlung detailliert zu erarbeiten und den Gremien vorzulegen. Das beinhaltet auch die Einbeziehung des Ortsbeirates.	+
		<p>Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf Seite 7 (Mitte) in Kapitel 1.1 Generalverkehrspläne und Verkehrsentwicklungsplan 2008 die dort ersichtliche Feststellung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des ÖPNV durch Bau einer StadtRegionalBahn (SRB) <p>ersetzt durch die Formulierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des ÖPNV durch StadtRegionalBahn (SRB) und Bus. <p>Begründung: Die für die Antragsberechtigung erforderliche Bezogenheit des Sachverhalts auf den Bezirk des Ortsbeirates Mitte leitet sich daraus ab, dass alle bestehenden und alle erwogenen ÖPNV-Linien das Gebiet des Ortsbeirates Mitte durchqueren und sich dort die am meisten frequentierten Halte- und Umsteigepunkte befinden: von der Gablenzbrücke über Hauptbahnhof und Holstenplatz bis zum Dreiecksplatz. Das vorgelegte Zahlenmaterial und die noch nicht planungssichere Vorhersehbarkeit zukünftiger Verkehrsmittelwahlen („modal split“) lassen im gegenwärtigen Zeitpunkt als ratsam erscheinen, die Weiterentwicklung des ÖPNV als Ziel zu setzen, die Wahl der Instrumente zur Erreichung dieses Ziels aber einem späteren Zeitpunkt und verlässlichen Entscheidungsgrundlagen zu überlassen.</p>		
		s. Antrag 0172/2008	Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften ist selbstverständlich bei entsprechenden Detailplanungen zu berücksichtigen.	+
		<p>Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf S. 43 in Kapitel 6.3.3.4 Fördeschiffahrt der erste Absatz um folgende Formulierung ergänzt:</p> <p>Bei der Erreichung dieses Zieles sind die bundesgesetzlichen Regelungen (Seeschiffahrtsstraßenordnung) zu beachten</p> <p>Begründung: Die für die Antragsberechtigung erforderliche Bezogenheit des Sachverhalts auf den Bezirk des Ortsbeirates Mitte ergibt sich daraus, dass das westliche Fördeufer von der Gablenzbrücke bis zur Seeburg zum Bezirk des Ortsbeirates Mitte gehört und</p>		

die Anlegestellen Hörn, Bahnhofsbrücke und Seegartenbrücke umfasst.

Auch für Fördedampfer gilt, dass sie südlich der Linie Laboer Ehrenmal - Strande/Bülk höchstens 18,5 km/h (= 10 kn) fahren und südlich vom Leuchtturm Friedrichsort innerhalb eines Uferabstandes von weniger als 200 m nur 10 km/h (= 5,4 kn) fahren dürfen (§ 26 SeeSchStrO).

Würden Fördedampfer zwischen Bellevue und Mönkeberg auf den ca. 1.500 m, auf denen zwischen diesen beiden Anlegestellen 18,5 km/h erlaubt sind, doppelt so schnell - also 37 km/h - fahren (dürfen), dann brächte das auf dieser Relation eine Fahrzeitverkürzung von knapp 2,5 Minuten. Auf der Relation Reventloubbrücke - Schwentinemündung würden bei gleicher Annahme 50 Sekunden gewonnen.

s. Antrag 0173/2008

Der - noch von der Ratversammlung zu beschließenden - endgültigen Fassung des Verkehrsentwicklungsplans 2008 werden als Anhang jene Anträge (mit Begründungen) der Ortsbeiräte beigefügt, die letztlich nicht im Verkehrsentwicklungsplan 2008 berücksichtigt wurden. Im Text des endgültigen Verkehrsentwicklungsplanes 2008 wird an den betroffenen Stellen durch eine Fußnote auf den im Anhang befindlichen Antrag des jeweils zuständigen Ortsbeirates hingewiesen.

Begründung:

Im Bezirk des Ortsbeirats Mitte stellen bei der zukünftigen Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 (VEP) Verfügbarkeit und Kenntnis der vom OBR Mitte eingebrachten, aber unberücksichtigt gebliebenen Vorschläge wichtige und kostenlose Orientierungshilfen für die Entscheidungsfindung dar. Von allein werden Überlegungen auf die Frage gelenkt: Warum ist damals dem Vorschlag des OBR Mitte nicht oder nur anders gefolgt worden und was spricht jetzt für oder gegen diesen früheren Vorschlag ?

Ferner finden sich in einem solchen Anhang Bürger und Ortsbeirat des Bezirks Mitte wieder, die sich jetzt intensiv mit dem VEP beschäftigt haben, deren Vorschläge - aus welchen Gründen auch immer - gegenwärtig nicht berücksichtigt wurden,

Mit dem Beschluss der Ratversammlung über den VEP werden divergierende Anträge der Ortsbeiräte erledigt. Die Zielplanung würde in der Lesefassung durch Beifügen der Anträge verunklärt. Der VEP muss aber klare Grundlage für Entscheidungen der Stadt und Dritter (Bundes- und Landesbehörden) sein. Die Darstellung abweichender Anträge ist unüblich und nicht hilfreich für das Zukunftsprogramm.

aber später nochmals auf den Prüfstand kommen: Keine Arbeit ist vergeblich gewesen.

Schließlich ermöglicht dieser einfache drucktechnische Vorschlag einen nachvollziehbaren methodischen Weg zum Verständnis dessen, was zwar heute in den VEP geschrieben ist, aber erst morgen oder noch später zur Entscheidung ansteht: Anerkannten Interpretationswerkzeugen, insbesondere der subjektiv-teleologischen („historischen“) und der objektiv-teleologischen („ratio legis“) Interpretation wird der Weg geebnet.

s. Antrag 0174/2008

Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf Seite 90 bei TOP 7 Weiteres Vorgehen, Prioritäten an vierter Stelle die Angabe eingefügt

„...den zuständigen Ortsbeirat bzw. die zuständigen Ortsbeiräte...“

Begründung:

Verkehrsprojekte im Bezirk des Ortsbeirates Mitte gehören zu den Angelegenheiten, die die Beteiligung des hierfür örtlich zuständigen Ortsbeirates Mitte auslösen (vgl. § 2 Abs. 1 Nrn. 6 bis 9 Geschäftsordnung für die Ortsbeiräte der Landeshauptstadt Kiel vom 23. Mai 2002).

Daher ist planerisch und methodisch nur konsequent, den Ortsbeirat (ggf. mehrere Ortsbeiräte) in das vorgeschlagene offizielle Arbeitsprogramm für Verkehrsplanungsprojekte aufzunehmen.

Die Ergänzung soll aufgenommen werden.

++

Beschlussmatrix zum VEP Seite 41 Stand 05.03.2008

Russee/ Hammer	30.01. 19.02.	Der Ortsbeirat Russee/Hammer nimmt den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 zur Kenntnis . Allerdings bedauert der Ortsbeirat, dass es wohl keine Lösungsmöglichkeiten für die Verkehrsentlastung in Russee und die Anbindung an die Innenstadt gibt.	Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der A215, die Einfügung einer Anschlussstelle Rumohr sowie der Ausbau der B404 zur A21 haben Entlastungen des Ortsteils Russee zur Folge.	o
Hassee/Vieburg	30.01 19.02.	s. Antrag 0181/2008 Der Ortsbeirat Hassee/Vieburg hat den Verkehrsentwicklungsplan 2008 nach ausgiebiger Diskussion zur Kenntnis genommen . Er weist darauf hin, dass zwei Hasseer Bürgerinitiativen erhebliche Vorbehalte gegen den geplanten Autobahnanschluss Uhlenkrog vorgebracht haben. PS: Der Bau der Südspange als nördlichstes Teilstück der A21 wurde auf gleicher Sitzung mit Stimmenmehrheit befürwortet.	Zu den Bedenken von Bürgern und Bürgerinitiativen zur Autobahnanschlussstelle Uhlenkrog wird an anderer Stelle Stellung bezogen. Die Maßnahme ist Bestandteil des VEP-Entwurfes	o o
Meimersdorf/ Moorsee	29.01. 14.02. 04.03.	Sitzung am 04.03.2008!	Stellungnahme steht noch aus.	
Wellsee/ Kronsburg/ Rönne	29.01. 18.02.	Der Ortsbeirat Wellsee/Kronsburg/Rönne nimmt den VEP soweit die Stadtteile Wellsee, Kronsburg und Rönne betroffen sind zustimmend zur Kenntnis . Der Ortsbeirat erachtet es als besonders vordringlich, die Südspange und die Ostuferentlastungsstraße zu realisieren und bittet, alle notwendigen Schritte, z.B. die Finanzierung, sicherzustellen.	Die Maßnahmen sind Bestandteil des VEP-Entwurfes	o
Elmschenhagen/ Kroog	29.01. 11.02.	s. Antrag 0160/2008 Der Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog befürwortet nachdrücklich den schnellstmöglichen Bau der Südspange und der Ostuferentlastungsstraße zur Entlastung des Stadtteils. Einschließlich der Änderung (0160/2008) wird dem VEP 2008 durch den Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog einstimmig die Zustimmung erteilt .	Die Maßnahmen sind Bestandteil des VEP-Entwurfes	o

		<p>0160/2008</p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan 2008 wird mit folgender Änderung beschlossen:</p> <p>Im Punkt 6.4.3 wird auf Seite 47 im 3. Absatz, 2. Satz die Formulierung „...oder die Verbindung der Straße Am Wellsee mit dem Wellseedamm...“ gestrichen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Kroog ist schon seit vielen Jahren ein Thema im Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog, da diese bedingt durch die Lage des Stadtteils immer auch direkte Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Elmschenhagen hat. Um sich für die Zukunft die Option offen zu halten, durch eine veränderte Anbindung des Stadtteils Verkehrsströme umzulenken, spricht sich der Ortsbeirat für die Streichung des Satzteils, wie es dem Antrag zu entnehmen ist, aus.</p>	<p>Dem Änderungsantrag des Ortsbeirates wird gefolgt.</p>	<p>++</p>
Gaarden	31.01. 13.02. 12.03	Sitzung am 12.03.2008!	Stellungnahme steht noch aus.	
Ellerbek/Wellingdorf	31.01. 06.02. 05.03.	Sitzung am 05.03.2008!	Stellungnahme steht noch aus.	
Neumühlen- Dietrichsdorf/ Oppendorf	31.01. 28.02.	<p>s. Antrag 0203/2008</p> <p>Antrag 1:</p> <p>Der Ortsbeirat fordert die Verwaltung auf, die Umsetzung der Westtangente weiter zu verfolgen.</p> <p>Begründung zu Antrag 1: Der Ortsbeirat begrüßt die Aufnahme des Vorhabens im Verkehrsentwicklungsplan. Diese Straße dient der Anbindung des Ostuferhafens sowie der Entlastung der Stadtteilmitte.</p>	<p>Die Maßnahme ist Bestandteil des VEP-Entwurfes</p>	<p>0</p>

<p>Antrag 2:</p> <p>Der Ortsbeirat fordert die Verwaltung auf, das Projekt Stadtregionalbahn mit Nachdruck, insbesondere im Hinblick auf die notwendige Schwentinequerung, zu betreiben.</p> <p>Begründung zu Antrag 2: Die Stadtregionalbahn ist ein hervorragendes Mittel, um den Stadtteil in seiner Randlage in kürzester Zeit besser an die Innenstadt und die Region anzubinden. Dies fördert ebenfalls die Erreichbarkeit der Fachhochschule und ggf. auch die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen im Stadtteil.</p>	<p>Die Maßnahme ist Bestandteil des VEP-Entwurfes</p> <p>o</p>
<p>Antrag 3:</p> <p>Der Ortsbeirat fordert eine Bedienung der Schwentinelinie nicht nur Werktags, sondern insbesondere im Sommer auch am Wochenende, um die Schwentinerregion als Teil des städtischen Tourismuskonzeptes besser zu erschließen.</p> <p>Begründung zu Antrag 3: Die Schwentinelinie als Teil der Fördeschiffahrt ist die kürzeste Verbindung des Westufers mit dem Stadtteil. Darüber hinaus sollte die Linie auch die Erreichbarkeit der im Stadtteil vorhandenen Einrichtungen wie Mediendom, Planetarium und Metallgießerei unterstützen.</p>	<p>Die Forderung des Ortsbeirates wird im Rahmen der Fachplanung überprüft</p> <p>+</p>

Andere Beiräte

Beirat für Menschen mit Behinderung	01.02.	Der Entwurf wird zur Kenntnis genommen. Es wird erwartet, dass der Ausbau von Barrierefreiheit als Grundprinzip in allen Bereichen anzusehen ist. Dieses Grundprinzip soll in der Präambel Niederschlag finden. Der Beirat verweist an dieser Stelle auf das „Leitbild und die örtliche Teilhabepanung für Menschen mit Behinderung in der Landeshauptstadt Kiel“, in welche/s die Barrierefreiheit als oberste Priorität eingeflossen ist. Der Beirat erwartet weiterhin, in zukünftige Planungen von Einzelmaßnahmen einbezogen zu werden.	In der Präambel bzw. Vorbemerkung ist die Barrierefreiheit bereits genannt und wird von der Verwaltung als prioritär angesehen. Die Einzelmaßnahmen werden entsprechend bearbeitet.	+
Beirat für Seniorinnen und Senioren	07.02.	Es wird erwartet, dass der Verkehrsentwicklungsplan in den zuständigen Gremien der Landeshauptstadt Kiel weiterhin behandelt wird unter stärkerer Berücksichtigung der Interessen der Seniorenbevölkerung, z.B. der Verknüpfung der Regionalbahn mit dem sonstigen öffentlichen Nahverkehr.	Die Interessen der Seniorinnen und Senioren werden im Entwurf besonders in den Kapiteln Fußverkehr und ÖPNV berücksichtigt. Die Belange werden im Rahmen der Detailbearbeitung entsprechend berücksichtigt.	+
Forum für Migrantinnen und Migranten	noch nicht behandelt			
Beirat für Stadtgestaltung		Der Beirat begrüßt den Plan. Das Bestreben, den Fahrzeugverkehr in der Masse nach außen zu drängen und dadurch eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes zu erreichen, wird positiv bewertet. Großen Wert legt der Beirat auf eine Steigerung der Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Straßenräume. Weiterhin sollte eine Verbesserung der Fördequerung mittels Fördedampfer angestrebt werden, um einerseits das Straßennetz zu entlasten und andererseits die Attraktivität des Förderaumes für Touristen zu erhöhen.	Die Stellungnahme entspricht der Intention des VEP-Entwurfes.	0
Arbeitskreis Verkehrsmarketing	13.02.	Der AK Verkehrsmarketing stellt fest, dass eine moderne ausgewogene Planung vorgestellt worden und nimmt den vorgelegten VEP zustimmend zur Kenntnis.		0

Fahrradforum	<p>16.01. Das Fahrradforum hat grundsätzlich zu den Themen Fahrradfreundliche Ampelschaltungen, Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit, Radverkehrsanlagen und Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechende Ergänzungsvorschläge gemacht. Die Details sind den Protokollen der jeweiligen Sitzungen zu entnehmen. Der ADFC hat eine eigene Stellungnahme abgegeben. VCD und BUND haben Ihre Auffassungen in der Stellungnahme des Forum Nahverkehr Kiel (FNK) deutlich gemacht.</p> <p>Konkret macht das Fahrradforum folgende Vorschläge ,die in die Endfassung des VEP übernommen werden sollen:</p>	<p>Der Entwurf zum VEP gibt entsprechende Hinweise. Der VEP ist eine Rahmenplanung. Alle den Radverkehr betreffenden Planungen und Maßnahmen werden wie bisher in enger Abstimmung mit dem Fahrradforum abgearbeitet.</p>	+
	<p>6.2.1. Ziele für den Radverkehr Liste bitte um den Faktor "Gesundheit und persönliche Fitness" ergänzen</p>	<p>Die Liste wird entsprechend ergänzt.</p>	++
	<p>6.2.3 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen. Punkt "Lückenschluss von Zweirichtungsradwegen" bitte ersetzen durch "Lückenschluss von Radverkehrsanlagen und Beseitigung von Gefahrenpunkten an den Enden von Radverkehrsanlagen"</p>	<p>Die Änderung wird übernommen.</p>	++
	<p>zu Punkt 19: „Die Radverkehrsanlagen sind in angemessener Weise auszubauen bzw. zu ergänzen“.</p>	<p>Die Änderungswünsche werden übernommen. Im Rahmen der Detailplanung wird eine Abstimmung mit dem Fahrradforum zu den Punkten 19-33 erfolgen.</p>	++
	<p>zu Punkt 20: B90/Die Grünen weißt daraufhin, dass der Abschnitt auch Teil des Ostseeküstenradweges ist.</p>		
	<p>zu Punkt 23: „Ausbau des vorhandenen Weges mit</p>		

entsprechender veloroutengerechter Oberfläche“

zu Punkt 26: „In der Mittelstraße ist der notwendige
Netzlückenschluss umzusetzen.“

zu Punkt 28: „.....und zwischen Holstenbrücke und
Martensdamm.“

Zu Punkt 29: „.....inklusive der Führung bis Rondeel mit
Anschluss an die Veloroute 6.“

Zu Punkt 30: „ Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Zuge
des verkehrsgerechten Umbaus der Straße zw. Achterwehler
Straße und Russeer Weg.“

Zu Punkt 33: „Verbesserung der Radverkehrsanlagen ab B 76.“

6.2.5

Hier wäre der Punkt "Diebstahlprävention", beispielsweise durch Fahrradcodierung oder bewachtes Fahrradparken an zentralen Punkten bzw. bei Großereignissen zu ergänzen.

Die Ergänzung soll vorgenommen werden.

++

6.2.8

Ein Kapitel "Fahrradtourismus" soll eingefügt werden.

Die Ergänzung soll vorgenommen werden.

++

6.3

Des weiteren wird vorgeschlagen, die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad auch im Kapitel 6.3 anzusprechen

Die Ergänzung soll vorgenommen werden.

++

Es wird vorgeschlagen, die Passage zum Sicherheitsaudit verbindlicher zu formulieren

Die Formulierung soll entsprechend überarbeitet werden

++

Umlandgemeinden und –städte

Kreis Plön	12.02.	Es wird auf die Stellungnahme der VKP verwiesen.	vgl. VKP	vgl. VKP
Kreis Rendsburg-Eckernförde	12.02.	<p>ÖPNV</p> <p>Kreis RD schließt sich den Anregungen und Bedenken des VRK an. Es wird angeregt die positive Bedeutung des VRK für den ÖPNV in der Region erkennbar zu machen</p> <p>6.3.3.1 SRB</p> <p>Es wird eine geänderte Formulierung auf S. 41 bezüglich der SRB und der Mitfinanzierung der Region angeregt: „ ... sowie eine Mitfinanzierung durch die Region. Auf Basis der bisher vorgenommenen Untersuchungen laufen diesbezüglich Gespräche mit Bund und Land. Gespräche mit den Kreisen und den Kommunen im Einzugsbereich der SRB werden bei</p>	vgl. VRK	vgl. VRK
			Die vorgeschlagene Textänderung kann übernommen werden.	++

Beschlussmatrix zum VEP Seite 48 Stand 05.03.2008

		entsprechendem Zwischenstand zu führen sein. Gespräche laufen bereits mit der DB AG...“	
Stadt Neumünster		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.	
Stadt Preetz		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.	
Stadt Rendsburg		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.	
Stadt Eckernförde	21.02.	Es bestehen keine Bedenken gegenüber dem Plan. Es wird eine rechtzeitige Einbindung in das Verfahren der SRB gewünscht.	o
Gemeinde Klausdorf		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.	
Gemeinde Raisdorf		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.	
Gemeinde Altenholz	06.02.	6.3.3.1 SRB Die fehlende Anbindung nördlich der Kanals wird bedauert. Es wird angeregt zumindest, P+R Parkplätze an der Endstation einzurichten. Es wird außerdem angeregt, eine Anbindung der SRB über die Levensauer Hochbrücke und die Industriebahntrasse zu realisieren.	+
		6.4.3.1 (10) Maßnahmen im Bereich der Stadteinfahrten B503 (1). Die Erweiterung des Knotenpunktes B503/ Boelkestraße um eine weitere direkte Rampe aus Ri. Norden wird positiv gesehen.	o
		6.4.3.4 (22) Die Vollarbindung der Fördestraße an die Friedrichsorter Straße wird begrüßt. Es wird ein Kreisverkehr vorgeschlagen.	+
		6.4.3.4 (22) Die Führung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr über die	o
		In einer späteren Realisierungsphase ist die Führung der SRB in die Stadtteile und Gemeinden nördlich des Kanals nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Eine Einbeziehung kann aber erst nach erfolgreicher Umsetzung des derzeit vorgeschlagenen Netzes weiter verfolgt werden. Der Hinweis für P+R Parkplätze wird im Rahmen der weiteren Planungen Berücksichtigung finden.	
		Die Maßnahme ist im VEP genannt.	
		Die Maßnahme ist im VEP genannt. Im Rahmen der weiteren Detailplanungen werden Kreisverkehrslösungen mit untersucht.	
		Die Maßnahme ist im VEP genannt.	

Beschlussmatrix zum VEP Seite 49 Stand 05.03.2008

	Strandstraße wird begrüßt		
Amt Dänischenhagen 04.08.	6.3. ÖPNV Busingverkehr Kiel über Friedrichsort, Schilksee, Strande, Dänischenhagen, Altenholz	Der Hinweis wird im Rahmen der entsprechenden Fachplanungen geprüft.	+
Gemeinde Kronshagen	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Gemeinde Molfsee	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Gemeinde Flintbek	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Gmeinde Gettorf	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Amt Preetz-Land	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Amt Probstei	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Amt Achterwehr	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Amt Flintbek	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Amt Molfsee	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Amt Dänischer Wohld	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Amt Bordesholm	Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		

Andere Träger öffentlicher Belange

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr	05.02.	Kap. 1 Einleitung Seite 8 Aufstellung des VEP 2008		
		Die teilweise angestrebte Verbesserung der Anbindung der Häfen insbesondere vom Ostuferhafen und des 3. Fährterminals (Norwegenterminal) wird ausdrücklich begrüßt.	Keine Einarbeitung erforderlich.	o
		4.3 Mobilität 2020		
		Es wird auf die Stellungnahme der LVS vom 29.1.08 verwiesen.	vgl. LVS	vgl. LVS
		6.4 (3) Seite 48, 6-Streifigkeit A215/B76		
		Es wird daraufhingewiesen, dass die Umsetzung der Maßnahme auf der vorhandenen befestigten Fläche erfolgt. Sie ist mit keiner Inanspruchnahme von Freiflächen verbunden. Lediglich in der Mitte des Streckenabschnittes wird je Richtungsfahrbahn eine Nothaltebucht erstellt. Darüber hinaus werden durch die Baumaßnahme keine Lärmansprüche ausgelöst. Diese Baumaßnahme stellt keinen reinen sechstreifigen Ausbau dar, sondern eine Deckenerneuerung mit dauerhafter Ummarkierung der Standstreifen zu durchgehenden Verflechtungsstreifen mit Blockmarkierung.	Die Einforderung von Lärmschutzansprüchen insbesondere beim entsprechenden Ausbau, wird von der Verwaltung weiterverfolgt	o
		6.4 Seite 49, Südspange		
		Sollten die weiteren Planungen ergeben, dass der sich in der Planung und im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen befindliche Ausbau der B404 zur A21 nördlich des Knoten Karlsberg nicht im Bereich des Barkauer Kreuzes an die B76, sondern besser im Bereich Segeberger Landstraße/B76 angeschlossen werden sollte, würde die abgeschwenkte Trasse der A21 auf der Trasse der sich im weiteren Bedarf befindlichen B202, Eckverbindung A21 bis Segeberger Landstraße (B76) – sog. Südspange – verlaufen und diese damit im Bedarfsplan entbehrlich machen bzw. sie ersetzen. Die A21 endet in jedem Fall an der B76. Die Fortführung (OUE; weiterer Bedarf) wird als B502 geführt.		o

6.6.1 Fernverkehr - Schiene

Hier sollte auf die direkte ICE-Verbindungen hingewiesen werden.

Der Hinweis soll in den Entwurf eingearbeitet werden.

++

6.4. Kfz-Verkehr, Anschlussstellen

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Einrichtung neuer Anschlussstellen an Autobahnen oder vierstreifige Bundesstraßen die Zustimmung des BMVBS einzuholen ist. Entsprechende Anträge wären über das MWV an das BMVBS zu richten. Dies bezieht sich u.a. auf die im VEP angesprochenen Anschlussstellen Rumohr, Russee, Uhlenkrog und Olshausenstraße. Die Kenntnisname dieser von der Landeshauptstadt gewünschten Anschlussstellen bedingt daher keine Zusage des MWV.

Entsprechend soll vorgegangen werden.

0

Abb. 6-10 Kfz-Netz, Anschlussstellen

Die Darstellung der künftig geplanten Anschlussstellen im Zuge der ausgebauten A21 ist unvollständig und entspricht nicht dem BMVBS zur Zustimmung vorgelegten Konzept. Der Knoten B404/Kronsborg/Neumeimersdorf ist demnach als Ertüchtigung der Anschlussstelle darzustellen.

Die im VEP vorgenommene Klassifizierung weist auf die insgesamt in diesem Bereich erforderliche Neuordnung hin und erfolgt unbeschadet der Festlegungen des BMVBS.

-

Abb. 6-10 Kfz-Netz, Anschlussstellen

Hinsichtlich der Anschlussstelle Edisonstraße (A21) wird darauf hingewiesen, dass eine schriftliche Entscheidung des BMVBS zur grundsätzlichen Zustimmung zur Einrichtung dieser Anschlussstelle sowie über die Finanzierung der Anschlussstelle noch aussteht.

0

Prioritäten

Hinsichtlich den im VEP genannten Projekten (Bau oder Ausbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen und Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, von Verkehrsleitsystemen und Kreuzungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz, Deckenbaumaßnahmen auf Bundes-, -Landes- und Kreisstraßen in kommunaler Baulast, Vorhaben zur Schulwegsicherung und Radverkehrsanlagen) ist

Entsprechendes gilt für die Bereitstellung städtischer Haushaltsmittel.

0

		in Zusammenhang mit der Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Rahmen des Förderprogramms Kommunaler Straßenbau nach GVFG-SH und FAG daraufhingewiesen, dass das für Verkehr zuständige Ministerium in jedem beantragten Einzelprojekt individuell nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel entscheidet. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.		
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume	06.02.	Abb. 6-21 Planfall 2020 Die Entwicklung der Verkehrszahlen auf den im VEP aus lufthygienischer Sicht benannten Streckenabschnitten ist nicht erkennbar. Es ist sicherzustellen, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid für den Prognosefall 2020 eingehalten werden.	Die Entwicklung der Verkehrszahlen wird eingearbeitet. Für die Prognose wird die Einhaltung der Grenzwerte im Rahmen der weiteren Detailplanungen überprüft.	++
KIWI		Keine Stellungnahme eingegangen		
Kiel - Marketing		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarket.
Stadtwerke Kiel AG	23.01.	keine Anmerkungen		0
Verkehrsverbund Region Kiel (VRK)	31.01.	Kap. 1, S.6 letzter Absatz Es sollte erwähnt werden, dass der Reisezeitvorteil für den Kfz-Verkehr durch die genannten Baumaßnahmen (Mühlenwegtrasse) noch vergrößert wurde Kap. 1, S.7 erster Absatz Auch die Schaffung des VRK führte zu den Grundlagen für ein leistungsfähiges und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot Kap 2, S.12 erster Absatz Die innerregionale Zusammenarbeit wird für die erfolgreiche Weiterentwicklung des ÖPNV nachdrücklich unterstrichen. Die LH Kiel sollte in diesem Zusammenhang eine Aussage zur Zukunft des VRK in den VEP aufnehmen.	Der Hinweis ist richtig. Eine Einarbeitung wird nicht als erforderlich angesehen. Der Hinweis ist richtig und soll wegen der großen Bedeutung des VRK für die Fortentwicklung des ÖPNV in der Region aufgenommen werden. Aussagen zum VRK sind Sache des nächsten RNVP. Dort werden auch die Vorschläge des VEP konkretisiert und in einem 5-Jahres-Programm zusammengestellt.	- ++ +

Kap 2, S.12 letzter Absatz

Hauptverkehrsachsen: Busse nutzen überwiegend Hauptverkehrsachsen, daher sind die Belange des Busverkehrs dort unbedingt zu berücksichtigen

Der Hinweis soll eingearbeitet werden. ++

Kap 2, S.13 erster Absatz

Auch für Sonderflächen ist eine ÖPNV-Anbindung nötig.

Das Erfordernis ist vom Einzelfall abhängig und Gegenstand weitergehender Fachplanung +

Kap.3, S.18 erster Absatz

Es wird angemerkt, dass innenstadtorientierte Einkaufsverkehre ein bedeutendes Potential für den ÖPNV darstellen. Der Freizeitverkehr ist für hochfrequentierte Ziele für den ÖPNV ebenfalls sehr wichtig

Der Hinweis soll eingearbeitet werden. ++

Kap.4, S.20 1. Absatz

Gibt es eine Abstimmung mit der Region über Ziele und Aufgabe?

Die Landesplanung und die daraus abgeleitete Entwicklungspotentiale der verschiedenen Gemeinden wurden für die Prognose übernommen. 0

Kap. 4, S.22/23 Tabelle

Verkehrsreduzierend wirkt außerdem die sinkende Schülerzahlen, verkehrssteigernd höhere Erwerbstätigenzahlen, nicht nur der Frauen

Der Hinweis soll eingearbeitet werden. ++

6.1 Fuß

Der Fußverkehr hat eine wichtige Zubringerfunktion für den ÖPNV, daher sollten die Zuwege möglichst nutzerfreundlich sein

Der Hinweis soll eingearbeitet werden. ++

6.2 Rad

Es sind bei den Baumaßnahmen für den Radverkehr viele Buslinien betroffen. Für den Busverkehr dürfen dadurch keine nennenswerten Behinderungen/ Fahrzeitverlängerungen oder Konfliktpotenzial an Haltestellen entstehen.

Im Rahmen weiterer Detailplanungen ist dieser Konflikt zu lösen. +

6.2 Rad

Erweiterung der Velorouten ins Umland: Erfolgte eine Abstimmung mit den Umlandgemeinden?

Die Umlandgemeinden sind in den Abstimmungsprozeß des VEP einbezogen..

0

6.3 ÖPNV

Das Kapitel stellt die SRB sehr stark in den Vordergrund, was hinsichtlich der Bedeutung auch berechtigt ist. Es fehlt aber eine kritische Würdigung des Ist-Zustandes im Vergleich mit den detaillierten Darstellungen zum GVP 1988.

Der Entwurf des VEP macht die Probleme des derzeitigen ÖPNV hinreichend deutlich.

-

6.3 ÖPNV S.38

Die Verbundgründung 1988 sollte genannt werden. Außerdem sollten die Erfolge des regionalen SPNV, die Einführung des "Supertickets" und „Semstertickets“ genannt werden.

Die Vorschläge sollen eingearbeitet werden.

++

6.3.2 Potentialanalyse

Die Herleitung der Potentiale sollte dargestellt werden. Ferner haben Fahrradfreundlichkeit und Motorisierungsgrad Auswirkungen auf die Nutzung des ÖPNV.

Die Herleitung der Potentiale soll eingearbeitet werden.

++

6.3.3.1 SRB S.40, letzter Absatz

Auch und gerade die Region profitiert von der SRB (siehe Entwicklung Karlsruhe -Bretten)

Der Hinweis soll eingearbeitet werden.

++

6.3.3.1 SRB S.41, 3. Absatz

Stand der Abstimmung mit der Region zur Finanzierung sollte dargestellt werden (siehe auch Kreis Rendsburg-Eckernförde)

Zum Stand der Verhandlungen kann nicht jederzeit eine Überarbeitung des VEP erfolgen.

-

6.3.3.2, S.42, Abs. 2

Eine Darstellung der Wirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage sollte anhand bestehender ALiTa Angebote erläutert werden.

Eine Darstellung würde hier zu sehr ins Detail gehen. Eine Darstellung erfolgt vor Einführung dieses Systems.

+

6.3.3.3 SPNV

Es ist bei Einführung einer SRB genau zu prüfen, wo SRB und RB und wo nur die SRB oder die RB hält.

Diese Prüfung erfolgt im Rahmen der weiteren Detailplanungen. Eine Einarbeitung in den Entwurf ist daher nicht erforderlich.

+

		6.3.3.4 Fördeschiffahrt, S. 43		
		Die Finanzierung der Nordlinie F 1 muss geklärt werden	Die Prüfung soll im Rahmen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV erfolgen	+
		Busbeschleunigung, S 45		
		Weitere Wirkungsanalysen (nach dem Vorbild von HC Consult 2004) sind wünschenswert.	Die Überprüfung der Ampelschaltungen für weitere Vorrangschaltungen soll erfolgen. In einem Bericht sollen die Wirkungen dargestellt werden.	+
		A 21, S.49		
		Für das gesamte Projekt sind die Belange des örtlichen und regionalen Busverkehrs unbedingt zu beachten	Der Hinweis wird in der weiteren Detailplanung beachtet.	+
		Sperrung Saarbrückenstraße, S 48		
		Die Folgen für den Busverkehr sollen aufgezeigt werden	Der Hinweis wird in der weiteren Detailplanung beachtet	+
		S 44. letzter Absatz		
		Die ÖPNV- Servicestation sollte Mobilitätszentrale heißen	Der Hinweis soll eingearbeitet werden	++
Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS)	29.01.	4.3. Mobilität 2020		
		Laut einer Studie der LVS zum SPNV wird für 2025 eine Steigerung des Fahrgastaufkommen in Kiel im SPNV bei gleichbleibendem Angebot um +20% prognostiziert.	Der Hinweis wird in Kapitel 4.3 eingearbeitet. Szenarien und Verkehrsprognosen des VEP werden durch den Hinweis bestätigt	++
Kieler Verkehrs Gesellschaft (KVG)		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.
Autokraft		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.
Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP)	23.01.	6.3 ÖPNV		
		Aus Sicht der VKP wird die Attraktivität auf der Strecke Kiel - Schönberger Strand durch die SRB nicht verbessert. Die Fahrzeiten sind nicht schneller und die Lage der Haltestellen ist ungünstiger als bei der derzeitigen Busbedienung.	Die Aussage mag richtig sein für einige Teilbereiche der Probstei. Für den Fall einer Einführung der SRB werden auf der Achse in Richtung Schönberger Strand aber deutliche Fahrgastzunahmen im ÖPNV prognostiziert.	-

		Zubringerdienste sind in dem die SRB ergänzenden Buskonzept enthalten. Die Aussagen der VKP werden als generelle Aussage nicht nachvollzogen.	
Nord-Ostsee-Bahn	Keine Stellungnahme eingegangen.		
Deutsche Bahn AG	Keine Stellungnahme eingegangen.		
Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK)	Keine Stellungnahme eingegangen.		
Seehafen Kiel GmbH 07.02.	4.4.2 Prognose-Null-Fall 2020		
	Mehrbelastungen auf dem Ostring haben ihre Ursache auch in den steigenden Umschlägen im Ostuferhafen. Die Seehafen-Prognosen unterstützen die Annahme für den Ostring	Keine Einarbeitung erforderlich.	o
	6.4.3.1 (3) A215 6-Streifigkeit zw. A210 und B76		
	Die Sechsstreifigkeit ist aus Sicht des Seehafens sinnvoll.	Keine Einarbeitung erforderlich	o
	6.4.3.1 (5) Südspange, (8) Knoten Ostuferentlastungsstraße, (13) Ostuferentlastungsstraße nördl. B 76		
	Die Realisierung der Südspange und der Ostuferentlastungsstraße sollte wegen des boomenden Ostuferhafens dringend umgesetzt werden. Die Stadt sollte alles daran setzen die Ostuferentlastungsstraße in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan hochzustufen.	Keine Einarbeitung erforderlich.	o
	6.4.3.3 (19) Werftstraße		
	Die Ausführung werden nachdrücklich unterstrichen. Insbesondere die Maßnahme (19) Werftstraße sollte prioritär verfolgt werden.	Im Zuge der Erstellung des in Kap. 7 genannten Arbeitsprogramms wird eine Prioritätenliste erstellt. Der Vorschlag wird bei Aufstellung der Liste berücksichtigt.	o

		<p>6.4.3.4 (25) Westumgehung Neumühlen/Dietrichsdorf</p> <p>An der vollständige Realisierung der Westumgehung sollte unbedingt festgehalten werden.</p>	Keine Einarbeitung erforderlich.	0
		<p>6.4.3.6 Grundsanie rung</p> <p>Die Großwegweiser sind für den Hafenstandort von herausragender Bedeutung. Das Sanierungsprogramm muss konsequent umgesetzt werden.</p>	Anmerkung wird in den Entwurf eingearbeitet.	++
		<p>6.4.5.3 Temporeduzierung</p> <p>Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den vorgeschlagenen Netzabschnitten erscheint im Interesse eines zügigen und reibungslosen Verkehrsflusses fraglich und muss sehr sorgfältig geprüft werden.</p>	Bei Einführung von Tempo 30 werden die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss geprüft. Ggf. muss die Koordinierung der Signalanlagen angepasst werden.	+
Wasser- und Schiffahrtsamt Kiel-Holtenau	06.02.	Es bestehen keine inhaltlichen Bedenken .		0
		<p>6.4.3.3</p> <p>Richtigstellung: Der Scheerhafen ist auch Bestandteil des Nothafenkonzeptes des Bundes.</p>	Wird im Entwurf korrigiert.	++
Wasser- und Schiffahrtsamt Lübeck	27.02.	Die Belange werden ausreichend berücksichtigt . Es wird gebeten, das WSA Lübeck in alle weiteren Planungen mit einzubeziehen, da Lübeck für den gesamten Bereich zuständig ist, der direkt an die Förde grenzt.	Der Hinweis wird bei weitergehenden Planungen berücksichtigt	+
CAU		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
FH Dietrichsdorf		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
K.E.R.N.		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
IHK Kiel		Es wird festgestellt, dass der VEP nicht das enthält was die IHK unter einer „ideologiefreien Verkehrsplanung“ versteht: Es zieht sich wie ein roter Faden durch den VEP, dass der Kfz-Verkehr zugunsten ökologisch vermeintlich ebenso geeigneter Verkehrsmittel eingedämmt werden kann. Das Kfz ist aber im Wirtschaftsverkehr in etlichen Branchen nicht ersetzbar. Das	Die Stellungnahme der IHK ist diesbezüglich nicht nachvollziehbar. Der Bedeutung des Kfz für den Wirtschaftsverkehr kommt der Entwurf des VEP in besonderem Maße nach.	0

Ziel, „den Kfz-Verkehr...soweit wie möglich einzugrenzen“
lehnen wir daher ab.

Kap. 2 Ziele

Es wird begrüßt, dass sich im Ziel „wirtschaftsdienende Verkehrsabwicklung“ die Interessen der IHK wieder finden.

Der Wirtschaftsverkehr wird durch die Zieldefinition hervorgehoben. Dies zeigt das er gleichberechtigt neben den anderen herausgehobenen Zielen Berücksichtigung findet.

o

Region und Gesamtstadt: Es wird angezweifelt, dass es ein wichtiges Ziel ist, das Rad- und Fußverkehrsnetz zwischen Stadt- und Umland zu verbessern.

Die Stellungnahme der IHK wird diesbezüglich nicht nachvollzogen. Die Verbesserung des regionalen Fuß- und Radwegenetzes dient nicht nur der Entlastung des Straßennetzes sondern auch der Tourismusförderung.

-

Raumbezogenen verkehrliche Anforderungen insgesamt: Es wird kritisiert, dass sich die Ziele für den ruhenden Kfz-Verkehr nur auf den notwendigen Kfz-Verkehr beziehen, während für den Radverkehr ausreichend Parkmöglichkeiten angesprochen werden.

Durch diese Definition soll ausgedrückt werden, dass ein Teil des Kfz-Verkehr soweit möglich durch gute Angebote bei anderen Verkehrsmitteln ersetzt werden kann und im Interesse des Kfz-Verkehrs auch soll.

-

Kap. 3.5 Wirtschaftsverkehr

Es wird positiv bemerkt, dass dem Wirtschaftsverkehr eine Kurzanalyse gewidmet wird. Darin wird deutlich, welche alternativlose Bedeutung das Kfz für den Wirtschaftsverkehr hat.

In den Planungen im VEP wird der Kfz-Verkehr daher auch nicht restriktiv behandelt. Es werden für die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel Alternativen geboten.

o

Für Fehl am Platz wird die Bemerkung gehalten „die negativen Folgen ... des Lkw-Verkehr [seien] erheblich, denn ein Lkw verursacht so viel Lärm wie 10 Pkw“, denn die Transportkapazität ist erheblich höher als die eines Pkw. Das gilt im übrigen auch für Busse, was nicht erwähnt wird.

Die negativen Folgen sind aber trotzdem unbestreitbar. Die Bemerkung soll auf die Dringlichkeit für eine Führung des Lkw-Verkehrs auf unsensiblen Routen außerhalb dicht bebauter Bereiche hinweisen.

o

Kap. 4.3. Mobilität 2020

Das Auswahlzenario mit der moderaten Weiterentwicklung wird für geeignet angesehen. Der Trend zu stärkeren Motorisierungen bei Kfz wird für eine nicht belegbare Prognose gehalten. Auch die These, dass steigender Pkw-Besitz zum Rückgang des Radverkehr und ÖPNV wird als nicht begründet angesehen. Der Kfz-Gebrauch sollte nicht vorsätzlich

Der VEP versucht die Attraktivität durch Alternativangebote zu steigern. Der Kfz-Verkehr wird nicht durch restriktive Maßnahmen eingedämmt.

o

unattraktiv gemacht werden sondern die Attraktivität der übrigen Verkehrsmittel gesteigert werden.

Kap. 5 Verkehr und Umwelt

Eingriffsmaßnahmen sollten nur dann umgesetzt werden, wenn die rechtliche Verpflichtung zum Eingriff besteht. Verkehrslenkung sollte vor Fahrverboten umgesetzt werden.

Dies entspricht der Intention des VEP.

o

Kap. 6.1 Fuß

Mängel im Fußwegenetz dürfen nicht grundsätzlich zum Straßenrückbau führen, da diese in vielen Fällen zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs führen würden.

Es wird im Rahmen der weiterführenden Planungen eine Abwägung unter gleichrangiger Berücksichtigung aller Interessen vorgenommen..

o

Kap. 6.2 Rad

Grundsätzlich gilt die selbe Aussage, wie für den Fußverkehr. Eine Flächenbereitstellung für den Radverkehr darf nicht zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs gehen.

Siehe oben

o

Abgelehnt wird die Idee der Fahrradfreundlichen Ampelschaltungen, da dies zu zusätzlichen Halts für den Kfz-Verkehr führen würde.

Fahrradfreundliche Ampelschaltungen werden unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel umgesetzt. Das heißt auch, dass die Koordinierung der LSA für den Kfz-Verkehr beachtet wird. Verbesserungen für den Radverkehr ergeben sich hauptsächlich aus einer Veränderung der Phasenabfolge.

-

6.3 ÖPNV

Die Maßnahmenvorschläge zum ÖPNV abgesehen von der SRB treffen auf weitgehende Zustimmung. Hinsichtlich der Busbeschleunigung wird für einzelfallbezogene Maßnahmen plädiert.

Busbeschleunigungen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung des Individualverkehrs umgesetzt. In den meisten Fällen profitiert der Kfz-Verkehr davon, da es zu Grünphasenverlängerungen auf den Hauptstraßen kommt

o

Aufgabe von Busspuren auch in der Andreas-Gayk-Straße zu Gunsten weiterer Parkmöglichkeiten.

Ist im Rahmen weiterer Detailplanungen zu prüfen.

+

Die Einführung der SRB in Kiel kann aus lokaler Standortmarketingpolitik nachvollzogen werden. Es muss aber

Die Standardisierte Bewertung hat gezeigt, dass die Wirtschaftlichkeit für ein SRB-System

o

bedacht werden, dass neben den erheblichen Investitionskosten auch eine beträchtliche Erhöhung der Betriebskostenzuschüsse erforderlich werden. Es wird bezweifelt, dass die Attraktivität wirklich so hoch ist wie angenommen, da das alte Straßenbahnsystem gezeigt hat, dass es kein so attraktives Angebot machen konnte, um Kfz-Nutzer zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen.

gegeben ist. Der Vergleich mit dem alten Straßenbahnsystem kann nicht geführt werden, da es sich um ein gänzlich anderes Verkehrssystem mit modernen Fahrzeugen mit Anbindung ins Umland handelt. Von der Einführung der SRB würde unabhängig von den verkehrlichen Vorteilen die Wirtschaft der Region aufgrund des Investitionsvolumens und der externen Zuschüsse in hohem Maße profitieren.

6.4 Kfz-Verkehr

Die zur Leistungssteigerung des Straßennetzes vorgeschlagenen Maßnahmen werden begrüßt. Das in Abb. 6-18 dargestellte Konzept wird den Ansprüchen gerecht.

0

Die Option für eine die Kernstadt südlich umfahrende Trasse sollte die Stadt sich offen halten.

Zur Zeit sind realistische Planungsansätze hierzu nicht erkennbar.

-

Die aufgeführten Maßnahmen zum Ausbau der Stadttangenten werden ausdrücklich begrüßt. Als besonders wichtig werden die Projekte „Ostuferentlastungsstraße“, und „Südspange“ angesehen.

0

Ebenfalls begrüßt werden die Ausbaumaßnahmen der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Auch das Bekenntnis für die nördliche Innentangenten wird positiv aufgenommen.

0

Das Abrücken vom vierstreifigen Ausbau des Lehmbergs wird aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt.

Der Ausbau des Lehmbergs wird auf Grund der prognostizierten Verkehrszahlen nicht mehr benötigt. Auch aus Verkehrssicherheitsgründen wird keine Veranlassung gesehen den Abschnitt weiter auszubauen. Erforderlich ist lediglich der im Entwurf des VEP benannte Ausbau des Knotenbereichs Lehmberg/Knooper Weg

-

Die Anbindung der Feste Friedrichsort und des Falckensteiner Strandes über die industrie- und Gewerbeflächen kann nur in Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen vorgenommen

Die Anregung wird im Rahmen weiterer Detailplanung berücksichtigt.

+

werden.

		<p>6.5 Parken</p> <p>Die im VEP angeführten Vorschläge zur Parkraumbewirtschaftung werden als akzeptable Kompromisslösungen eingeschätzt. Die Innenstadt wird als mit gutem Parkplatzangebot ausgestattet bewertet. Eine bessere Vermarktung ist wünschenswert. Das Rabattsystem „Innenstadtplus+“ wird positiv gesehen.</p>	Die Ausführungen werden entsprechend der Intention des VEP-Entwurfes im Rahmen weiterer Verwaltungsarbeit berücksichtigt.	+
		<p>6.7 Mobilitäts- und VSM</p> <p>Die Entwicklung von Modulen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement wird positiv gesehen. Bezüglich der Entwicklung eines LKW-Führungskonzeptes wird die Zusammenarbeit mit der Stadt angekündigt.</p>		o
		<p>6.10 Kinder im Verkehr</p> <p>Das Ziel, Kinder im Verkehr besser zu schützen, wird unterstützt. Die unter 6.10.2 formulierten „grundsätzlichen Anforderungen“ werden allerdings abgelehnt.</p>	Die Verwaltung begrüßt die Sichtweise der IHK. Bedauert wird allerdings die Ablehnung grundsätzlicher Anforderungen an eine kinder- und familienfreundliche Straßenraumgestaltung.	o
Polizeiinspektion Kiel		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Wehrbereichsverwaltung Nord Bundeswehr	23.01.	Durch die aufgeführten Planungen werden die Belange der Bundeswehr nicht berührt.		o
Bundespolizei Kiel	23.01.	<p>6.9.2 Unfallprävention</p> <p>Die Bundespolizei weist daraufhin, dass sie Unfallprävention für Schulen im Bereich von Bahnanlagen anbietet.</p>	Die Hinweise werden in den Entwurf eingearbeitet.	++
Kreishandwerkerschaft	16.01.	Nutzung der wirtschaftlichen Möglichkeiten, die sich aus dem Ausbau der B404 zur A21 und B206 zur A20 für Kiel ergeben.	Die Stellungnahme entspricht der Intention des VEP.	o

Beschlussmatrix zum VEP Seite 64 Stand 05.03.2008

Haus & Grund Kiel	10.01.	Es wird Wert darauf gelegt, dass durch die Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur die Verbesserung des Wohnwertes erreicht wird. Neben dem Ausbau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen gehört dazu auch eine Fortführung der Planungen für Schienennahverkehr	Die Stellungnahme entspricht der Zielrichtung des VEP.	o
Flughafen	15.01.	6.6.3 Fernverk. - Luft Redaktionell Hinweise zur Darstellung des aktuellen Sachstandes.	Die Hinweise werden in den Entwurf eingearbeitet.	++
StattAuto Kiel		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing		Vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.
Color Line		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Stena Line		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Klaipeda Fähre		Bisher keine Stellungnahme eingegangen.		
Asta der CAU		vgl. Fahrradforum		vgl. Fahrradforum
ADAC		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.
ADFC	15.01.	Die Stellungnahme des ADFC ist maßgeblich auch für die Stellungnahme des Fahrradforums zu sehen. Darüberhinaus bezieht der ADFC zu bestimmten Dingen Stellung, die im einzelnen nicht in der Stellungnahme des Fahrradforums eingegangen sind. Die Gesamtkonzeption des VEP mit dem hohen Stellenwert für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Verkehrssicherheit und Kinder im Verkehr wird begrüßt Besondere Zustimmung finden u.a. folgende Punkte - Steigerung des Anteils vom Radverkehr am Modal Split von 17% auf 25% - Radverkehrsförderung darf nicht zulasten des Fußverkehrs erfolgen - Radverkehrsförderung steigert die Familienfreundlichkeit der Stadt		vgl. auch Fahrradforum

	<ul style="list-style-type: none"> - Radverkehrsförderung ermöglicht Mobilität für alle sozialen Gruppen - Fahrradfreundliche Ampelschaltungen - Stadtregionalbahn . <p>Zu dem Punkt "Verbesserung der Beläge ..." möchten wir anmerken, dass Bordsteinkanten in Längsrichtung innerhalb für den Radverkehr markierter Bereiche dringend zu vermeiden sind. Also nicht wie in der Alten Lübecker Chaussee stadteinwärts zwischen Barkauer Kreuz und Stormarnstraße derzeit zu finden, oder wie schon mal am Hindenburgufer nördlich der Blücherbrücke schon mal so gewesen</p> <p>Desweiteren wäre Fahrradparken im privaten Umfeld zu beleuchten, also in Wohn- und Büro/Geschäftsgebäuden. Könnte man beispielsweise durch eine Stellplatzsatzung oder ein Ausweitung derselben, z.B. auf Bestandsgebäude, angehen.</p> <p>6.2.8 (ein zusätzliches Kapitel) zum Thema "Fahrradtourismus" mit den Unterpunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Führung des Ostseeküstenradwegs (OKR) des Nord-Ostsee-Kanal-Radwegs (NOK) - Qualität des OKR und NOK - Serviceeinrichtung im Stadtgebiet für Fahrradtouristen <p>Desweiteren sollte das Thema "Verknüpfung mit dem ÖPNV / SPNV" gestärkt werden, insbesondere um den Punkt "Förderung von Fahrradmitnahme im ÖPNV". Die Stadtregionalbahn würde diesem Thema unseres Erachtens natürlich auch die notwendigen Impulse geben.</p> <p>6.9.2 Unfallprävention</p> <p>Radverkehrserziehung (in den 4. Klassen) darf sich nicht alleine im Schonraum Verkehrsübungsplatz erschöpfen sondern sollte auch im realen Straßenverkehr stattfinden</p>	<p>Detailplanungen werden wie bisher im Fahrradforum abgestimmt</p> <p>Wie bereits im Fahrradforum abgestimmt, wird das Fahrradparken im gesamten Stadtgebiet im Rahmen der weiteren Detailplanung verbessert</p> <p>Die Ergänzung soll vorgenommen werden.</p> <p>Die Verknüpfung mit dem ÖPNV/SPNV wird in der Endfassung des VEP deutlicher herausgearbeitet.</p> <p>Die Ergänzung soll vorgenommen werden. Die Verwaltung wird entsprechende Gespräche mit den zuständigen Polizeidienststellen führen.</p>	<p style="text-align: right;">+</p> <p style="text-align: right;">+</p> <p style="text-align: right;">++</p> <p style="text-align: right;">++</p> <p style="text-align: right;">++</p>
<p>BUND</p>	<p>siehe Stellungnahme Forum Nahverkehr</p>		<p style="text-align: right;">vgl. Forum Nahverkehr</p>

VCD	siehe Stellungnahme Forum Nahverkehr	vgl. Forum Nahverkehr
<p>Forum Nahverkehr</p>	<p>19.02. Angesichts des Umfangs der Stellungnahme können hier nur die wichtigsten inhaltlichen Anregungen dargestellt werden. Die Punkte, die schon in den Stellungnahmen von Fahrradforum und ADFC angesprochen wurden, werden hier nicht erneut aufgeführt.</p> <p>Die Umsetzung des Plans und damit die Umsetzung jeder einzelnen Baumaßnahme muss künftig direkt an den im Plan formulierten stadt- und verkehrspolitischen Zielen wie zum Beispiel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kinderfreundlichste Stadt Deutschlands • Minus 17% CO2-Ausstoß im Verkehrssektor • Radverkehrsanteil von 25% im Modal Split bis 2020 <p>Folgende Ziele sind zusätzlich aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25% ÖV am Modal Split • keine Zunahme beim Kfz-Verkehr <p>Positiv wird bewertet, dass Kindern, Fußgängern und Behinderten eigene Schwerpunkte eingeräumt werden.</p> <p>Wichtigster Punkt des Plans ist das klare Bekenntnis zur Stadtregionalbahn.</p> <p>Sie hat nicht nur eine herausragende verkehrspolitische Bedeutung für die gesamte Region. Darüber hinaus wird sie positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung, eine Aufwertung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts sowie ein modernes Image für die Region bringen. Ohne die StadtRegionalBahn wird der Öffentliche Verkehr den Anforderungen der Zukunft nicht gewachsen sein.</p> <p>Problematisch ist aus Sicht des FNK die lange Liste von Straßenbaumaßnahmen, die der Plan enthält. Wesentliches Ziel der künftigen Verkehrsentwicklung muss es sein, den Umweltverbund attraktiver zu gestalten, damit künftig mehr Menschen auf das Auto verzichten. Menschen benutzen bevorzugt das Auto, wenn es Kosten- und Komfortvorteile</p>	<p>-</p> <p>-</p>

gegenüber anderen Verkehrsmitteln bietet. Dass dies in Kiel derzeit der Fall ist, sieht man an dem im Vergleich zu anderen Städten hohen Anteil des Kfz am Modal Split. Vordringlichstes Ziel vor weiteren Komfortverbesserungen im Kfz-Bereich muss daher sein, die bestehenden Komfortdefizite des Umweltverbunds abzubauen.

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

6.3.3.4 Fördeschiffahrt

Hier wird ein aussagekräftigerer Abschnitt gewünscht, der auch ein Konzept für die Fördeschiffahrt darstellt und z.B. die notwendige Vertaktung in den Verkehrsverbund anspricht.

6.2.3. Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen.

Punkte 19-33 (Vgl. Fahrradforum)

6.4.3. Maßnahmen im Kfz Netz

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

Alle Maßnahmen des VEP dienen der Verfolgung des vorgegebenen Zielsystems. Eine Priorisierung der jeweiligen Maßnahmen erfolgt durch gesonderte Entscheidungen zur Planung, Finanzierung und Umsetzung

Der Hinweis wird im Rahmen weitergehender Detailplanung verfolgt.

+

vgl. Fahrradforum

vgl. Fahrradforum

Die Umsetzung von Maßnahmen im Kfz-Netz ist erforderlich, um die Wohngebiete zukünftig besser vor den negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu schützen. Eine Bündelung auf leistungsfähigen Trassen ist dafür ebenso notwendig wie für die bessere Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und umweltfreundlicher Verkehrsmittel in Wohngebieten und in der Innenstadt sowie für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.

-

		<p>6.4.5.2. Verkehrslenkungskonzept der Innenstadt</p> <p>Es fehlt die Sperrung der Holstenbrücke für den Kfz-Verkehr. Dies war schon im GVP 88 vorgesehen und sollte mit Fertigstellung der Mühlenwegtrasse umgesetzt werden.</p>	<p>Die notwendige Umgestaltung von Innenstadtstraßen wird im Rahmen von weiteren Detailplanungen geprüft und zu gegebener Zeit zur Abstimmung vorgestellt.</p>	+
		<p>6.7.2. Verkehrssystemmanagement</p> <p>Für die Kür im Bereich Kfz-Verkehr sollte erst dann Geld ausgegeben werden, wenn die Pflichtaufgaben für den Umweltverbund erfüllt sind.</p>	<p>Das im Aufbau begriffene Verkehrsmanagementsystem beabsichtigt in seiner Wirkung eine effektivere Auslastung der Straßen zu erreichen und wird gerade deshalb verfolgt um weiteren Straßenausbau soweit wie möglich entbehrlich zu machen. Insofern ist es eine längst überfällige Pflichtaufgabe</p>	-
		<p>6.10.2 Grundsätzliche Anforderungen</p> <p>Kiel braucht mehr Spielstraßen um eine kinderfreundliche Stadt zu werden.</p>	<p>Der Entwurf zum VEP weist den Weg zu einem weiten Spektrum von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsicherheit und der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen zur besseren Berücksichtigung der Belange der Kinder. Einzelmaßnahmen sind Gegenstand weiterer Detailplanungen. .</p>	+
Arbeitskreis Fußverkehr	05.02.	<p>Vorbemerkung S.5</p> <p>"nachhaltige Mobilitätskultur" wird nicht erläutert</p>	<p>Eine Erläuterung wird in den Entwurf eingearbeitet.</p>	++
		<p>1.1 GVP und VEP 2008</p> <p>Die Aussage "flächendeckende Einführung von Tempo 30" in Wohngebieten stimmt nicht. An vielen Straßen, die durch Wohngebiete führen z.B. Beseler Allee ist dies nicht der Fall.</p>	<p>Die Aussage wird wie folgt korrigiert: „... die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten außerhalb des übergeordneten Straßennetzes viel für die Sicherheit...“</p>	++

6.4 Kfz-Verkehr

Aus- und Umbau der Straßen darf nicht auf Kosten der Gehwegflächen erfolgen.

Mit dem Ausbau von Verkehrsstraßen werden die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr gleichermaßen verbessert. Die Forderung entspricht den Intentionen des Entwurfes.

o

2.2.3 Qualitäten

Evaluierung durch Indikatoren ist nicht dargestellt

Die Erarbeitung von prüffähigen Indikatoren wird im Rahmen kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung vorgenommen

+

2. Ziele

Es werden Zielkonflikte gesehen. Der Platz reicht nicht aus, um z.B. die Ziele Flächenbereitstellung für den Rad- und Fußverkehr" und "Bereitstellung von Angeboten für den ruhenden Verkehr" nebeneinander umzusetzen.

Es wird im Rahmen der weiterführenden Planungen eine Abwägung unter gleichrangiger Berücksichtigung aller Ziele vorgenommen.

+

6.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Zielkonflikte werden zwar aufgezeigt. Es wird aber nicht genannt, wo welche der erwähnten Maßnahmen z.B. CarSharing umgesetzt werden sollen. Beim fließenden Kfz-Verkehr werden dagegen konkrete Maßnahmen genannt.

Die konkreten Maßnahmen werden im Rahmen der weiterführenden Planungen erarbeitet.

+

6.4 Kfz-Verkehr

Zielkonflikte: Das Straßenneu- und ausbauprogramm ist unvereinbar mit den in Kap. 6.1, 6.2 und 6.10, 6.11 aufgeführten Zielen

Grundsätzlich finden bei allen genannten Projekten die Belange des Fuß- und Radverkehrs wie im Text erläutert gleichrangig Berücksichtigung. Ziel ist es aber auch den Kfz-Verkehr auf wichtigen Trassen zu bündeln, um ihn aus den Wohngebieten herauszuhalten und dadurch die in den Kapiteln genannten Ziele zu unterstützen.

o

4.3. Mobilität 2020

Es wird nicht nach den Empfehlungen des VEP "im Einzelhandel die vorhandenen Standorte in den Quartieren sichern" gehandelt.

Der VEP soll dazu beitragen, dass danach gehandelt wird. Letztendlich muß aber bei jedem neuen Projekt zw. verkehrlichen und anderen Gesichtspunkten abgewogen werden.

o

S. 5, 26, 32 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit wurde vor finanziellem Hintergrund nicht berücksichtigt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Investitionen in die Stadt und tragen zur Verbesserung der Lebensqualität bei. Daher sind Sie auch aus finanzieller Sicht nachhaltig.

o

4.3 Mobilität 2020 S. 23 und 25

Es werden Steigerungen des Kfz-Verkehrs mit Maßnahmen um 5% und im Prognose-Null-Fall auch mit 5% angegeben.

Die dort aufgeführten Steigerungen im Kfz-Verkehr beziehen sich beide auf das im Prognose-Null-Fall zu Grunde gelegte Straßennetz mit keinerlei Änderungen für Fuß-, Radverkehr sowie ÖPNV. Eine Klarstellung wird eingearbeitet.

++

Die Maßnahmen sind völlig nutzlos und bewirken nichts, da der Verkehr auch ohne Maßnahmen zufriedenstellend abwickelbar wäre.

Es ist richtig, dass der Verkehr auch ohne diese Maßnahmen größtenteils leistungsfähig abwickelbar wäre. Die Maßnahme führen aber zu einer Verflüssigung, Verlagerung und zum Rückgang des Kfz-Verkehrs. Dies hat zur Folge, dass die Bevölkerung die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs gemindert werden.

-

Das finanzielle Volumen der vorgeschlagenen Maßnahmen wird im VEP nicht genannt.

Die Kosten der Maßnahmen werden im Rahmen der weiteren Objektplanung ermittelt und der Selbstverwaltung mit Förderanteilen und Leistungen Dritter zur Entscheidung vorgelegt. In Kapitel 7 wird das weitere Vorgehen dargestellt.

+

Politische Prioritäten sollen gesetzt werden.

Die Prioritätensetzung erfolgt im weiteren Verfahren (vgl. Kapitel 7)

o

		Externe Überarbeitung des Entwurfs wird gefordert	Der Verkehrsentwicklungsplan wird nach Entscheidung der Ratsversammlung entsprechend der Entscheidungen sowie redaktionell und ggf. graphisch überarbeitet..	0
NABU Kiel		<p>Neue Straßen - StadtRegionalBahn</p> <p>Durch den Bau der Stadtautobahnen wurden viele Grünflächen in Kiel geopfert. Es fehlen zunehmend „grüne Flecken“. Daher wird der Bau weiterer neuer Straßen, wie der Ostuferentlastungsstraße abgelehnt. Das Vorhaben der StadtRegionalBahn wird begrüßt, da die Attraktivität der Stadt gesteigert wird und keine zusätzliche versiegelte Fläche benötigt wird.</p>	Der Bau der genannten Straßen führt zu einer Entlastung der Bevölkerung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen vor allem am Ostring. Die Lebensqualität im Wohngebiet wird durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs gesteigert. Auch die Führung der geplanten Trasse entlang der Bahnlinie führt dazu, dass der Naturraum nicht durch eine weitere Trasse zerschnitten wird, so dass der Eingriff in die Natur in Grenzen gehalten werden kann.	-
Interessengemeinschaft Alt Hassee Und Bürgerinitiative gegen die Uhlenkrog-Rampe Unterschriftenaktion	30.01.	<p>Kap. 6.4 (4) Anschlussstelle Uhlenkrog</p> <p>Gemeinsame Erklärung zur Uhlenkrog Rampe</p> <p>Die Bürgerinitiative und Interessengemeinschaft wenden sich gegen eine Vorfestlegung bzw.. Festschreibung der Anschlussstelle Uhlenkrog an die A215 im Entwurf des VEP. Aus Sicht der Bürgerbewegung ist die Uhlenkrog-Rampe aus folgenden Gründen abzulehnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es bestehen bereits ausreichend leistungsfähige Verkehrsanbindungen: Der Hasseer Quellverkehr/Individualverkehr benötigt neben der Plaza-Rampe/Waldwiesenkreisel keine weitere Anbindung an das Schnellstraßennetz. - Die als attraktiver Verkehrsknotenpunkt geplante Uhlenkrog-Rampe wird Verkehr nach Hassee anziehen: Mit einer Planungsumsetzung der Uhlenkrog - Rampe würde eine Verkehrszunahme in der überwiegenden Anzahl der zuführenden Straßen eintreten (Mit der Verkehrszunahme im Bereich Uhlenkrog, Hofholzallee/Hasseldieksdammer Weg, südliche Hasseer Straße, Gärtnerstraße ist zu rechnen.). 	Die Bürgerinitiativen sorgen sich verständlicherweise um die Entwicklung des Verkehrs im Stadtteil und vermuten negative Auswirkungen auf die Wohngebiete in Hassee. Die Sorgen sind aus Sicht der Verwaltung unbegründet. Die Planung eines Anschlusses des Uhlenkrogs an die A215 mit Verlängerung des Mühlendamms zum Uhlenkrog und Schließung des Bahnüberganges Saarbrückenstraße für den Kfz-Verkehr reagiert auf Verkehrsprobleme in Hassee und Hasseldieksdamm, verursacht durch Durchgangsverkehr in Saarbrückenstraße/ Hasseer Straße und übermäßigen Quell-/ Zielverkehr im Bereich des Stadtwerkegeländes und im CITTI-Park. Durchgangsverkehre werden aus dem Gebiet weitestgehend herausgehalten. Die Quell-/	+

Nur ein kleiner Bereich in Hassee hätte durch die Schließung des Bahnübergangs abnehmenden Verkehr zu erwarten. Das ist unverhältnismäßig.

- Die Anlage der Kreisel sowie das erhöhte Verkehrsaufkommen bedeutet eine höhere Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbes. Schulkinder in Hassee/Hasseldieksdamm
- Mit der Autobahnezufahrt durch Wohngebiete werden unhaltbare Verkehrszustände im Bereich Hassee dauerhaft festgeschrieben und Verkehrsberuhigungsinitiativen stark erschwert. Verkehrsbelastungen werden ungerecht verteilt.
- Der Gewerbe-/Kundenverkehr des citti-Parks kann ohne Inanspruchnahme öffentlicher Straßen an das Schnellstraßennetz angebunden werden. Dies hat die Bürgerinitiative exemplarisch und fundiert dargelegt.
- Das Uhlenkrog-Projekt ist ökonomisch und ökologisch fragwürdig. Durch umfangreiche und schwierige Baumaßnahmen kommt es zu hohen Kosten. Gleichzeitig wird wertvoller Naturraum zerstört, bzw. nicht mehr nutzbar.
- Alternativen zu der geplanten Uhlenkrog Rampe sind nach Ansicht der BI vorab nicht ausreichend geprüft worden. Zum Prozedere des VEP / Bürgerinformation
- Es gibt keine grundlegenden Informationen über den gesamten Planungsumfang für die Bevölkerung. Die Notwendigkeit des Umfangs der Verkehrsplanung in Hassee ist damit für die Bevölkerung nicht transparent.
- Der allgemeine Informationsstand der Bürger(innen) ist nach den Kenntnissen der BI mangelhaft. Viele Bewohner(innen) erhalten Ihre Erstinformationen über die Uhlenkrog-Rampe erstmalig durch die Tätigkeit der BI
- Das kurzfristige Beschlussverfahren in den zuständigen Gremien der Landeshauptstadt Kiel verhindert nach Auffassung der BI eine angemessene und übliche Bürgerbeteiligung.

Zielverkehre des Gewerbegebietes und Einkaufsparks werden auf kurzem Wege an die Autobahn angeschlossen.

Der neue Autobahnanschluss zieht nur bedingt mehr Verkehre auf sich. Die Entlastungen sind insgesamt höher zu bewerten. Vorteile haben insbesondere der nordöstliche Teil der Hasseer Straße mit Altenrade und Neuenrade (Kinder- und Alteneinrichtungen) und das bisher hochbelastete Saarviertel sowie die Wohngebiete am Hasseldieksdammer Weg und am Westring. In der südlichen Hasseer Straße können die eingeleiteten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen weitergeführt werden, ohne die Gärtnerstraße und die Rendsburger Landstraße übermäßig zu belasten.

Grundsätzlich andere Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil sind nicht zu erkennen. Ein Anschluss nur von CITTI an die A215 lässt sich nicht realisieren und hätte nicht die entlastenden Wirkungen für Alt Hassee und Hasseldieksdamm zur Folge.

In der Detailplanung wird darauf zu achten sein, dass mit dem Anschluss des Uhlenkrogs eine flächensparende Lösung gefunden wird, die die Inanspruchnahme von Freiflächen und Kleingärten minimiert und den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen auf beiden Seiten der A215 –auch gegenüber der A215- sicherstellt. Die Querung der Bahn im Bereich der Saarbrückenstraße soll für Fußgänger und Radfahrer durch geeignete Maßnahmen sicher gestellt bleiben. Für den Busverkehr ist die Verbindung Alt Hassee – Innenstadt in der Detailprüfung zu gewährleisten.

Interessengemeinschaft Saarviertel	<p>Kap. 6.4 (4) Anschlussstelle Uhlenkrog</p> <p>Die Interessengemeinschaft beklagt die Nutzungsänderungen und –erweiterungen in der Vergangenheit, die zu Verkehrszunahmen geführt haben, spricht sich aber uneingeschränkt für den Bau des Verwaltungsvorschlags für einen Anschluss des Uhlenkrogs an die A215 mit begleitenden Maßnahmen aus, da in Kombination mit einer Sperrung der Saarbrückenstraße erhebliche Entlastungen erwartet werden.</p>	0
Plaza/Coop	<p>Kap. 6.4 (4) Anschlussstelle Uhlenkrog</p> <p>Es wurden von Plaza/Coop in schriftlichen Stellungnahmen und in den Ortsbeiratssitzungen Bedenken gegen eine Sperrung der Saarbrückenstraße für den Kfz-Verkehr wegen der vermuteten Abtrennung von Kundenströmen aus Hassee und Russee geäußert.</p> <p>Die mit einem Anschluss des Uhlenkrogs und der Verlängerung des Mühlendamms zum Uhlenkrog geplante Sperrung des Bahnübergangs in der Saarbrückenstraße für den Kfz-Verkehr führt aus Sicht der Verwaltung nicht zu einer Verschlechterung sondern zu einer Verbesserung der Erschließungssituation für das Plaza- Einkaufszentrum. Mit wesentlichen Entlastungen des Knotenpunktes Saarbrücken Straße/Westring wird das Zentrum besser aus der Innenstadt erreichbar. Aus Russee und Hassee bleibt die weitestgehend umwegfreie Anbindung über die Rendsburger Landstraße und den Winterbeker Weg ebenso erhalten, wie für städtische, regionale und überregionale Verkehre direkt von der B76 aus über den Winterbeker Weg.</p>	-
Bürgerstellungen Hasselrade	<p>11.02. AS Uhlenkrog, Sechsstreifiger Ausbau der A215 17.02.</p> <p>Es wird eine sehr starke Lärmbelastung beklagt, die durch den Ikea- und CITTI-Verkehr noch gestiegen ist. Die oben genannten Maßnahmen führen zu einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung. Die Stadt wird aufgefordert für ausreichenden Lärmschutz ab Olof-Palme-Damm zu sorgen, auch wenn kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz besteht.</p>	+

<p>Unterschriftenaktion 16.02. Kronsburg</p>	<p>Kap. 6.4 (5) Südspange Der Bau der Südspange wird abgelehnt. Es wird die Wohnqualität in einigen Bereichen von Kronsburg (u.a. Kirschenkamp, Kieler Kamp) sehr stark gemindert, Kleingärten und Grünzonen zerstört, es sind keine Rad- und Fußwege dargestellt und es fehlt eine Verbesserung der Anbindung über Molfsee an die A215. Stattdessen wird vorgeschlagen den Verkehr über den Wellseedamm zur B76 zum Ostring zu leiten. Im Rahmen der Ortsbeiratssitzung am 18.02. in Kronsburg wurde außerdem vorgeschlagen den Wellseedamm entlang der Industriebahntrasse zw. Kronsburg und Wellsee zu verlängern und als Autobahn anstelle der Südspange auszubauen. Für den Fall des Baus einer Südspange wurde dafür plädiert, die Straße in Tieflage an Kronsburg vorbei zu führen. Es wird darüber hinaus befürchtet, dass Kronsburg nicht mehr mit allen Verkehrsmitteln direkt mit der Innenstadt verbunden werden kann.</p>	<p>Alternativen für den Bau der Südspange bestehen aus Sicht der Verwaltung nicht. Trassen zwischen Wellsee und Elmschenhagen bzw. Kronsburg und Wellsee lassen sich baulich nicht vollwertig realisieren und haben keine ausreichenden verkehrlichen Wirkungen, belasten aber Ortslagen und Straßen mit Fußgänger- und Radverkehr. In der Detailplanung sind für die Südspange Lösungen zu erarbeiten, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung in Kronsburg und im Bereich der Hofteichstraße möglichst gering zu halten. Im Rahmen der weiteren Detailplanungen wird die direkte Verbindung von Kronsburg mit der Innenstadt sicher gestellt.</p>	<p>+</p>
<p>Interessengemeinschaft „Erhalt der Neuen Hamburger Straße“</p>	<p>Die Interessengemeinschaft unterstützt die Verschwenkung der A21 über die Südspange zur B76/ Ostuferentlastungsstraße. Sie drängt darauf, die Planungen möglichst zügig in Angriff zu nehmen.</p>	<p>Die Südspange soll weiter verfolgt werden. Das oben gesagte gilt entsprechend.</p>	<p>o</p>