

Beschlussmatrix zum VEP Seite 1 Stand 13.07.08

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

Ortsbeiräte

Suchsdorf	24.01., 12.02., 13.03.	0244/2008 Die vom Ortsbeirat im Rahmen der Diskussion 2005 vorgeschlagenen Maßnahmen sollen in den VEP aufgenommen werden:		
		Verbesserung der Radwegesituation in der Eckernförder Straße Richtung Kronshagen	Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegesituation in diesem Abschnitt sind bereits im VEP auf S. 33 unter Veloroute 3 aufgeführt.	o
		Verbesserung der Fußwegesituation in der Alten Dorfstraße	Die Verwaltung hat alle Anregungen, die im Rahmen der Mängeldiskussionen im Jahr 2005 eingebracht wurden, in einer Datenbank erfasst. Diese Datenbank dient als Arbeitsgrundlage für die Erarbeitung von Detaillösungen für die im VEP und darüber hinaus gehend vorgeschlagenen und zu entwickelnden Konzepte. Diese Datenbank wird den Ortsbeiräten mit Hinweisen zum aktuellen Bearbeitungsstand zur Verfügung gestellt.	+
		Verbesserung der Fußwege- und Radwegesituation im Suchsdorfer Weg / Holmredder	„	+
		Qualifizierte Umgestaltung des Rungholtplatzes	„	+
		Schifffahrtsanleger in Höhe der Gaststätte Margaretental	„	+
		Verbesserung der Straßenraumgestaltung, insbesondere im Bereich der Eckernförder Straße	„	+

Beschlussmatrix zum VEP Seite 2 Stand 13.07.08

		<p>Der Ortsbeirat begrüßt die Planung für eine Stadt- und Regionalbahn mit einer Trassenführung nach Suchsdorf</p> <p>Die Verwaltung wird gleichzeitig aufgefordert, alle den Ortsbeirat Suchsdorf betreffenden Punkte aus dem VEP rechtzeitig vor Beschlussfassung in den städtischen Gremien dem Ortsbeirat vorzustellen und gegebenenfalls mit ihm und den Bürgern zu diskutieren.</p>		o
Ravensberg / Brunswik/ Düsternbrook	15.01., 13.02., 12.03.	<p>0246/2008</p> <p>Antrag:</p> <p>Sofern die Änderung verfahrensmäßig noch umsetzbar ist, bittet der Ortsbeirat darum, den ersten Satz auf Seite 57 unter Punkt 31 (Feldstraße zwischen Brunswiker Straße und Beselerallee) wie folgt zu verändern: „Die Feldstraße als wichtige Zufahrt zur Innenstadt und Erschließungsachse des Stadtteils muss im Abschnitt zwischen den Unikliniken und der Beselerallee für die Belange insbesondere des ÖPNV ertüchtigt werden.“</p> <p>Begründung: Die im derzeitigen VEP-Entwurf gewählte Formulierung „Ausbau auf die Belange des Schwerverkehrs“ ist nach Auffassung des Ortsbeirats zu weitgehend.</p>	Die Ausschüsse haben inzwischen einen entsprechenden Änderungsbeschluss gefasst.	o
Schreventeich/ Hasseldieksdamm	15.01. 22.02.	<p>0260/2008</p> <p>Antrag 8:</p> <p>Im VEP wird die Ermöglichung und Umsetzung von Tempo 30 auf dem Russeer Weg, vom Skandinaviendamm bis zur Rendsburger Landstraße, eingefügt.</p> <p>Begründung zu Antrag 8: Der Russeer Weg ist eine dicht an der Fahrbahn liegende, von Wohnbebauung geprägte, stark befahrene Straße. Zur Sicherheit und Entlastung der Anwohner ist eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.</p>	Im Rahmen weiterer Planungen wird die Einführung von Tempo 30 geprüft. In der Regel ist die Einführung von Tempo im übergeordneten Straßennetz aber nur aus Verkehrssicherheitsgründen (im Umfeld von Schulen etc.) oder aus Lärmschutzgründen möglich.	+
		<p>Antrag 9 (von Seiten der Bürgerinitiative Hasselrade):</p> <p>Die Ratsversammlung möge beschließen:</p> <p>Im VEP wird die Ermöglichung und Umsetzung effektiver Lärmschutzmaßnahmen vom Olof-Palme-Damm über den Uhlenkrog bis zum Russeer Weg eingefügt.</p>	Inzwischen wurde in den Fachausschüssen ein entsprechender Beschluss gefasst.	o

Beschlussmatrix zum VEP Seite 3 Stand 13.07.08

		<p>Begründung zu Antrag 9: Erhöhtes Verkehrsaufkommen und die daraus resultierenden enormen Lärmbelastungen wirken sich stark nachteilig auf die Lebensqualität der Anwohner an der Schnellstraße aus.</p>		
<p>Meimersdorf/ Mooresee</p>	<p>29.01., 14.02., 04.03.</p>	<p>Die anwesenden Mitglieder des Ortsbeirates beschließen den Verkehrsentwicklungsplan 2008 mit folgendem Zusatz: Die Verwaltung wird aufgefordert, die Planungen für den „Solldiekswall“ und die Ableitung des Verkehrs aus Flintbek vor Meimersdorf, westlich des „Rebens“ in Richtung „Meimersdorfer Weg“, vorrangig voranzutreiben.</p>	<p>Die Abarbeitung des VEP ist abhängig von weitergehenden Beschlüssen.</p>	<p>o</p>
<p>Gaarden</p>	<p>31.01., 13.02., 12.03.</p>	<p>0243/2008 Antrag 1: Es sind alle erforderlichen planerischen Aktivitäten zur Ostuferentlastungsstraße aufzunehmen, die eine beschleunigte Genehmigung und Realisierung der Ostuferentlastungsstraße ermöglichen. Die Planungen zu Streckenführung, Anbindung an die Preetzer Straße und Untertunnelung sind mit den Planungen für den Sportpark Gaarden und mit den anliegenden Schulen abzustimmen. Mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße ist der Ostring auf den notwendigen Erschließungsverkehr zu begrenzen. Der Ostring ist parallel in einer für den Stadtteil angemessenen Weise umzugestalten. Ergänzend dazu ist ein Verkehrskonzept zur Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Gaarden („Elisabethstraße/Vinetaplatz“) von den Anschlussstellen der Ostuferentlastungsstraße in Ellerbek und Preetzer Straße zu entwickeln.</p>	<p>Die Abarbeitung des VEP ist abhängig von weitergehenden Beschlüssen.</p>	<p>o</p>
		<p>Antrag 2: Die Maßnahmen zur Realisierung der Südspange Gaarden als Teil der A 21 mit einer Fortsetzung durch Anbindung an die Ostuferentlastungsstraße sind vordringlich zu verfolgen.</p>	<p>Mit dem Vorschlag zur Einbeziehung der Südspange in den Ausbau der A21 entspricht die Aussage des VEP-Entwurfs dieser Forderung.</p>	<p>o</p>

Beschlussmatrix zum VEP Seite 4 Stand 13.07.08

<p>Antrag 3:</p> <p>Zur Stärkung des ÖPNV und Attraktivitätssteigerung ist als Ergänzung zum Busverkehr die Stadtrationalbahn zügig als PPP-Projekt weiter zu entwickeln. Dabei sind Alternativen zu der im VEP dargestellten Streckenführung einer möglichen Stadtrationalbahn durch den Stadtteil Gaarden zu prüfen. In die Prüfung sind als Alternativen zur Elisabethstraße die Werftstraße, Schulstraße/Augustenstraße und Ostring einzubeziehen.</p>	<p>Anregungen werden im Rahmen weiterer Detailplanungen geprüft.</p>	<p>+</p>
<p>Antrag 4:</p> <p>Es ist zu prüfen, ob und wie die Bahnhofstraße durch ein umfassendes, weitläufiges Verkehrskonzept aus dem LKW-Vorzugsnetz heraus genommen werden kann. Auf Grund der hohen Lärm- und Schadstoffbelastung der Bewohner ist zudem zu prüfen, ob Geschwindigkeitsreduzierungen zur Verbesserung der Situation für die Anlieger ganztägig oder in der Nachtzeit erforderlich werden.</p>	<p>Das im Rahmen der Luftreinhalteplanung federführende staatliche Umweltamt ist hier mit den Fachverwaltungen der Landeshauptstadt im Gespräch.</p>	<p>+</p>
<p>Antrag 5:</p> <p>Der Ausbau der Werftstraße ist im Abschnitt zwischen Preetzer Straße und Karlstal wegen verkehrlicher und bautechnischer Mängel dringend anzupassen. Mit der Maßnahme muss nicht erst nach dem Abschluss der Arbeiten zum Neubau der Gablenzbrücke begonnen werden. Sie ist vielmehr spätestens dann zügig zum Abschluss zu bringen.</p>	<p>Die Abarbeitung des VEP ist abhängig von weiterführenden Beschlüssen.</p>	<p>o</p>
<p>Antrag 6:</p> <p>Die Detailplanungen für sämtliche obigen Punkte, insbesondere für</p> <ul style="list-style-type: none"> -den Ausbau der Anschlussstelle An der Kleinbahn/Segeberger Landstraße zu einem vollwertigen Knoten, -die Verlängerung der Segeberger Landstraße zum Ostring südlich der B76 und ihren Anschluss über den Ostring an die B76, - die Streckenführung und die Lage der Haltestellen einer 	<p>Die Detailplanungen werden entsprechend im Ortsbeirat vorgestellt.</p>	<p>o</p>

Beschlussmatrix zum VEP Seite 5 Stand 13.07.08

	<p>möglichen Stadtregionalbahn in Gaarden,</p> <p>-Maßnahmen aufgrund der Prüfergebnisse bzgl. der Bahnhofstraße, -den Ausbau der Werftstraße zwischen Preetzer Straße und Karlstal sind vor Realisierung der Maßnahmen erneut im Ortsbeirat Gaarden vorzustellen und zu diskutieren.</p>	
	<p>Antrag 7: Dem Ortsbeirat Gaarden ist mindestens einmal im Jahr, erstmalig im Juni 2009, ein Bericht der Verwaltung über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen aus diesem Antrag zu geben. Begründung: Der VEP 2008 bedarf einer politischen Prioritätensetzung. Diese wird für die Belange des Stadtteils Gaarden durch den Ortsbeirat Gaarden hiermit vorgenommen.</p>	<p>Die Berichterstattung erfolgt entsprechend den Aussagen zur Prioritätensetzung und zum weiteren Vorgehen (Kapitel 7) gegenüber der Selbstverwaltung.</p> <p>-</p>
<p>Ellerbek/Wellingdorf</p> <p>31.01., 06.02., 05.03.</p>	<p>0248/2008</p> <p>Antrag (7.1): Der Beschluss über den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird zurückgestellt. Begründung: Die Anträge, Anregungen und Anfragen u.a. der Ortsbeiräte zum VEP sollen vor einer endgültigen Beschlussfassung in der Ratsversammlung beantwortet bzw. bearbeitet werden und die Rückmeldungen aus den Ortsbeiräten hierzu gehört werden. Mit der verkehrlichen Entwicklung und seinen Folgen für die nächsten Jahrzehnte verbinden sich für die Bürgerinnen und Bürger viele Hoffnungen aber vor allem auch Ängste. Diese müssen ernst genommen und ausreichend diskutiert werden. Sie im Anhang nur anzufügen, reicht dem Ortsbeirat nicht aus. Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p>	<p>Zur Klärung offener Fragen und gründlicher Erläuterung bestand in den Sitzungen des Ortsbeirats mehr als ausreichend Gelegenheit</p> <p>-</p>
	<p>0249/2008</p> <p>Antrag (7.2) - Prüfauftrag Ausbau Wellseedamm:</p>	<p>Die Prüfung ist erfolgt. Der Wellseedamm erfüllt im wesentlichen die Funktion der</p> <p>o</p>

Effizienz und Folgen eines Ausbaus (der Streckenführung B404 zur B76) des Wellseedamms ab der Edisonstraße bis zur Preetzer Straße mit einem ausgebauten Anschluss an die B76 in Elmschenhagen sollen überprüft werden. Hierbei sollen insbesondere Veränderungen beim Verkehrsfluss bzw. Auswirkungen auf den Ostring sowie mögliche dadurch entstehende Schleichverkehre über den Ellerbeker Weg berücksichtigt werden.

Begründung zum Antrag (7.2):

Es soll geprüft werden, ob so zeitnah eine Entlastung des Ostrings zu erreichen wäre und ob dieses negative Auswirkungen auf den Stadtteil Ellerbek haben könnte. Abstimmung mit den betroffenen OBR ist hierbei notwendig.

Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.

Haupterschließung für das größte Gewerbegebiet in Kiel. Auch ein ausgebauter Wellseedamm kann nicht die Funktion einer Südspange übernehmen und würde dem Ellerbeker Weg zusätzlichen Verkehr zuführen und Wohngebiete belasten.

Antrag (7.3) – Keine SRB im Ortskern Wellingdorf:

Eine Streckenführung der Stadtregionalbahn (SRB) durch den Wellingdorfer Ortskern (Schönberger Straße ab Wischofstraße bis Wehdenweg) wird ebenso wie eine Rampe/Brücke über die Schwentine zum Stadtteil Diedrichsdorf abgelehnt und soll aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) gestrichen werden.

Begründung zum Antrag (7.3):

Der Wellingdorfer Ortskern wurde gerade erst mit finanziellen Mitteln der EU und Beteiligung der Öffentlichkeit umfangreich umgestaltet. Auch touristisch soll der Stadtteil an der Schwentinemündung stärker als Naherholungsgebiet aufgewertet werden. Dem würden diese Planungen entgegenstehen. Die SRB könnte an der Wischofstraße von der Schönberger Straße abknicken und einzig diese Strecke (im VEP enthalten) nutzen. Alternative Querungsmöglichkeiten der Schwentine könnten genutzt werden und zum Beispiel der Anschluss des Stadtteils Diedrichsdorf an die SRB über die bestehende Bahnstrecke zum GKK erfolgen.

Die Bedienung des Wellingdorfer Stadtteilzentrums durch die SRB stärkt das Zentrum. Für die Weiterführung nach Dietrichsdorf gilt entsprechendes. Die Einbeziehung Dietrichsdorfs in die SRB ist aus Sicht der Verwaltung notwendig.

<p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p>	
<p>Antrag (7.4) – Prüfauftrag SRB auf Kieler Hein-Schönberg-Gleis:</p> <p>Eine schnelle Streckenführung der Stadtrationalbahn (SRB) über den bestehenden Gleiskörper der so genannten Hein-Schönberg-Strecke (vom Bahnhof durch Gaarden am Freibad Katzheide vorbei durch Ellerbek/Franziusallee etc.) soll durch die Verwaltung auf Machbarkeit und Effizienz überprüft werden.</p> <p>Begründung zum Antrag (7.4):</p> <p>Schon die gelegentlich fahrende Museumsbahn (Dampflok) benötigt vom Bahnhof bis nach Wellingdorf nur wenige Minuten (etwa 12 M.). Die Attraktivität einer SRB ist besonders dann hoch und regt Autofahrer zum Umsteigen auf die Bahn an, wenn die Fahrzeiten hierbei kurz ausfallen. Dies könnte hier gegeben sein. Auch würde ein Bahnanschluss die Attraktivität des Freibades möglicherweise erhöhen. Abstimmung mit den betroffenen OBR ist hierbei notwendig.</p> <p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p>	<p>Eine Überprüfung anderer Streckenführungen ist im Rahmen der Untersuchungen zur SRB vorgenommen worden. Die Bedienung der Gleise des Hein-Schönberg im Bereich Gaarden mindern den Nutzen des Konzeptes (Streckenführungen außerhalb des Bevölkerungsschwerpunktes)</p> <p style="text-align: right;">0</p>
<p>Antrag (7.5) – Prüfauftrag SRB Emissionen + Fahrzeiten:</p> <p>Es wird um Überprüfung bzw. Beantwortung folgender Punkte gebeten: Welchen Emissionen (Lärm etc.) sind die Anwohner der SRB-Strecken während des Betriebs im OBR-Bezirk ausgesetzt (inkl. während der Dauer der Bauzeit und für wie lange?) Welcher Fahrtakt liegt den Planungen zugrunde? Wie lange würde eine Fahrstrecke von Wellingdorf zum Bahnhof dauern?</p> <p>Begründung zum Antrag (7.4):</p> <p>Begründung zum Antrag (7.5):</p> <p>Um über die Chancen und Risiken einer Stadtrationalbahn zu</p>	<p>Die Abwehr von Immissionen und Fahrplanüberlegungen sind Aufgabe weitergehender Detailplanungen.</p> <p style="text-align: right;">+</p>

urteilen, sind weitere Fakten notwendig. Gerade auch, um möglichen unnötigen Befürchtungen zu begegnen, sind weitere Informationen nötig. Auch um ggf. die Unterstützung zum Projekt SRB in der Bevölkerung zu gewinnen, müssen weitere Details öffentlich deutlich gemacht werden.

Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.

Antrag (7.6) – Ellerbeker Tunnel:

Der Bau der Ostuferentlastungsstraße kann nur unter der Voraussetzung einer unterirdischen Streckenführung (Tunnel) im Bereich Ellerbek (beginnend vor dem Schwanenseepark Höhe Klausdorfer Weg) bis mindestens zum Freibad Katzheide in Gaarden (Antrag im Protokoll nicht richtig ausformuliert)

Begründung zum Antrag (7.6):

Der Bau der Ostuferentlastungsstraße ist eines der größten Verkehrsbauprojekte Kiels. Dabei soll es für die am Ostring lebenden Menschen zu einer erheblichen Entlastung kommen und gleichzeitig die Verkehrsflüsse beschleunigt werden. Hierbei darf es aber nicht zu Lasten anderer Wohnviertel gehen, die durch einen neuen Ostring II in ihrer Lebensqualität eingeschränkt werden. Deshalb ist dieses Bauprojekt nur mit einer kurzen Bauphase und einem länger als bislang vorgesehenen Tunnel denkbar. Eine Abstimmung mit weiteren den betroffenen OBR ist hierbei notwendig.

Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig bei einer Enthaltung (mehrheitlich) beschlossen.

Der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entspricht den Aussagen des VEP und werden im weiteren Planverfahren berücksichtigt.

+

Andere Beiräte

Beirat für Menschen mit Behinderung	01.02.	Stellungnahme der Ag Verwaltung des Beirats für Menschen mit Behinderung	Die Stellungnahme trifft die Intention des VEP. o
<p>Thema: Stadtregionalbahn Kiel</p> <p>Für die Region Kiel ist ein Konzept für eine Stadtregionalbahn (SRB) entwickelt worden. Nach Kenntnis des Beirates steht die Frage der Umsetzung unmittelbar vor einer Entscheidung. Daher nutzt der Beirat die Gelegenheit, die vorliegende Stellungnahme abzugeben. Die Stellungnahme bezieht sich ausdrücklich und ausschließlich auf die Belange von Menschen mit Behinderung, die mit der Umsetzung einer Stadtregionalbahn berührt sein können. Andere Aspekte der Stadtregionalbahn wie insbesondere die Finanzierbarkeit, die Prospektivität im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerung in und um Kiel sind nicht Gegenstand der Stellungnahme, da es dem Beirat insoweit an einer tiefer gehenden Kenntnis und entsprechendem Auftrag mangelt.</p> <p>Der Beirat für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Kiel geht davon aus, dass die Stadtregionalbahn Kiel für Menschen mit Behinderung - insbesondere mit Gehbehinderung und Sehbehinderung - eine deutlich über das heutige Maß hinaus gehende Mobilität schaffen kann. So dürfte die Stadtregionalbahn für eine größere Anzahl von Rollstuhlfahrern Beförderungsmöglichkeit bieten als es in einem Bus derzeit möglich ist, so dass nicht zuletzt gemeinsame Fahrten leichter zu organisieren und durchzuführen wären. Auch geht der Beirat davon aus, dass im Verhältnis zu den bislang vorhandenen Buslinien der Radius der Stadtregionalbahn größer wäre, so dass auch dies weitere Möglichkeiten der Nutzung für Menschen mit Behinderung eröffnet.</p> <p>Der Beirat für Menschen mit Behinderung weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass diese positiven Aspekte einer Stadtregionalbahn nur dann für Menschen mit Behinderung</p>			

zum tragen kommen, wenn bereits in der Planungsphase die Barrierefreiheit nicht nur (mit-) berücksichtigt wird, sondern als eine Priorität in Planung und Umsetzung eingeht. Dabei ist Barrierefreiheit in absolut umfassendem Sinn zu verstehen, nämlich Barrierefreiheit unter allen Aspekten, die Behinderungen mit sich bringen können. Dies betrifft mithin nicht nur die Möglichkeit der Nutzung für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Gehbehinderung, sondern auch eine entsprechende Funktionalität für Menschen mit Sehbehinderung sowie hörgeschädigte und gehörlose Menschen. Ferner sind die Rahmenbedingungen bspw. hinsichtlich der Fahrplaninformationen und des Fahrkartenerwerbs in jeder Hinsicht barrierefrei zu gestalten. Sofern dies bereits konzeptionell umgesetzt wird, erachtet der Beirat für Menschen mit Behinderung das Konzept einer Stadtreionalbahn für eine deutliche Verbesserung der Mobilität und damit der Lebensqualität für Menschen mit Behinderung in der Landeshauptstadt Kiel.

Der Beirat für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Kiel würde eine Umsetzung des Konzepts begrüßen und seine Fachkompetenz gerne zur Verfügung stellen, wenn es um die Planung und Umsetzung von Barrierefreiheit geht.

gez. Helga Kiel
 Vorsitzende des Beirats für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Kiel

Umlandgemeinden und –städte

Gemeinde Kronshagen	April	Der VEP wird am 15.4. abschließend im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Verkehr und Kleingarten beraten.	
Amt Flintbek Gemeinde Flintbek	28.02.	Der Bau- und Verkehrsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 7.2. mit dem VEP befasst und folgende Beschlüsse gefasst: 6.4.3.4 (24) Kreisstraße 1 (Solldiekswall) a) Die Gemeinde Flintbek hat den Neubau und Weiterführung der K14/K15 zur Kenntnis genommen und bittet die Stadt Kiel um konkrete Auskunft, mit welcher Mehrbelastung des Verkehrs im Ortsteil Kleinflintbek gerechnet werden muss, da diese neu	Die Belastungszahlen sind für Kleinflintbek unkritisch, nämlich rückläufig. Die Daten werden der Gemeinde Flintbek zur Verfügung gestellt. o

Beschlussmatrix zum VEP Seite 11 Stand 13.07.08

		zu erreichende Kreisstraße in Weiterführung der K14 „Am Reben“ mit direktem Anschluss an die Autobahn doch zu erheblichem Parallelverkehr zur A21 führen kann.		
		6.4.3.1 (2) Anschlussstelle Rumohr b) Die Gemeinde Flintbek lehnt kategorisch einen Autobahnzubringer bzw. eine Abfahrt aus Richtung Kiel von der L 255 auf die A215 ab. Es wird befürchtet, dass vermehrt Autofahrer versuchen bereits von Kleinbarkau über Schönhorst, Flintbek auf die A215 in Rumohr zu gelangen	Die Verwaltung hält die Anschlussstelle Rumohr für sinnvoll, da weiterer Verkehr aus dem Kieler Süden auf der A215 gebündelt werden kann und dieses zu Entlastungen in der Hamburger Chaussee führt. Die partiellen Verkehrszunahmen in Flintbek und Rumohr werden im Vergleich zu den deutlich höheren Verkehrsbelastungen in der Hamburger Chaussee für vertretbar gehalten. Ebenso wie die Landeshauptstadt im Verkehrssystem für die ganze Region Lasten übernimmt, muss auch von Umlandgemeinden eine Mitwirkung an der Lastenübernahme im Gesamtsystem erwartet werden. Die Gespräche mit dem Umland sind entsprechend weiter zu führen. Mit den betroffenen Gemeinden sowie mit dem Land ist nach verträglichen Detaillösungen zu suchen.	-
Amt Molfsee – Gemeinde Rumohr	13.03.	"Es wird seitens der Gemeinde Rumohr keine Notwendigkeit für die Anschlussstelle Rumohr / A 215 gesehen. Ferner wird befürchtet, dass der durchgehende Schwerlastverkehr überproportional ansteigen und sich die jetzt schon relativ angespannte Situation (Durchgangsverkehr L 255 / K 32 und Lärmemissionen durch die A 215) durch die vorgenannte Anschlussstelle Rumohr noch weiter verschärfen wird."	vgl. Stellungnahme zur Gemeinde Flintbek	-
Amt Preetz-Land	02.04.	Es wird keine Stellungnahme eingereicht.		o
Stadt Schwentinental	28.03.	Die Stadt Schwentinental spricht sich ausdrücklich für die Umsetzung der vorgeschlagenen Planungen (insbesondere Südspange) aus, da diese die Überlastungen der B76 im Abschnitt zw. Ostring und A215 mindern und damit auch die Staubbildungen in Elmschenhagen verringern. Insbesondere die		o

Beschlussmatrix zum VEP Seite 12 Stand 13.07.08

		hohen Belastungen der B76 werden mit Sorge betrachtet.	
		Die Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Verkehr werden begrüßt.	
Amt Schrevenborn	18.03.	Es bestehen seitens des amtsangehörigen Gemeinden keine Bedenken.	o

Andere Träger öffentlicher Belange

Christian-Albrechts-Universität Kiel	07.03.,	Die Planungen zur StadtRegionalBahn werden begrüßt.	o
		Die Radverkehrsförderung hat für die CAU einen besonderen Stellenwert. Die Umwandlung der brachliegenden Gleisanlage als barrierefreie brückengeführte Fuß- und Radverkehrsverbindung unterstreicht dies und bietet die erstmalig die Anbindung des Pharmazeutischen Instituts an den Campus.	o
		Die Olshausenstraße ist das verbindende Element des durch die B76 getrennten Universitätsgeländes. Diese Verbindung sollte durch eine attraktivere Gestaltung gefördert werden. Eine Anbindung der B76 in diesem Bereich wird daher kritisch gesehen.	
		Die Planungen zur StadtRegionalBahn und zur AS Olshausenstraße bieten die Möglichkeit die derzeit in diesem Bereich überdimensioniert und unattraktiv strukturierte Olshausenstraße aufzuwerten und dadurch die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs weiter zu stärken. Durch direkte Anbindung der Universität an die B76 wird der Campus-Charakter gefördert und die Belastung der benachbarten Stadtteile vom Universitätsverkehr gemindert.	+
Polizeidirektion Kiel	11.03.	Der Leiter der Polizeidirektion Kiel hat im Innen- und Umweltausschuss am 11.03.2008 eine allgemein positive Stellungnahme abgegeben.	o

Andere Einrichtungen

Plaza/Coop	14.03.	Kap. 6.4 (4) Sperrung des Bahnüberganges Saarbrückenstraße	Die Abschneidung ist aus Sicht der Verwaltung nicht gegeben. Der Plaza-Standort ist nicht nur besterschlossener SB-Warenhausstandort im Stadtgebiet. Durch Entlastung der Kreuzung Saarbrückenstraße/ Westring wird die Erschließungsqualität des Standortes noch gefördert.	-
		Die Firma Coop eG spricht sich wegen vermuteter Abschneidung von Verkehrsströmen durch Sperrung des Bahnüberganges Saarbrückenstraße noch einmal gegen die Sperrung der Saarbrückenstraße aus.		
		Coop weist darauf hin, dass mit der Sperrung des Bahnüberganges die Nahversorgung im Stadtteil Hassee südwestlich der Bahngleise gefährdet sein könnte.	Die Einwohner jenseits der Bahn können den Plaza Standort gut erreichen:	
			- mit dem Kfz über den Winterbeker Weg	-
			- zu Fuß oder mit dem Fahrrad über die auch weiter zu erhaltende entsprechende Verbindung in Verlängerung der Saarbrückenstraße	+
			- Mit dem ÖPNV über entsprechende Neuordnung der Linien in der Detailplanung	+