

# Ortsmitte Heikendorf

## Verkehrskonzept

Stand: 19.04.2017



## **Ortsmitte Heikendorf**

### Verkehrskonzept

Auftraggeber: Amt Schrevenborn  
Fachbereich Bauwesen  
Dorfplatz 2  
24226 Heikendorf

Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
Admiralitätstraße 59  
20459 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0  
Fax: +49 (40) 309 709 - 199  
kontakt@argus-hh.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Markus Franke  
Dr. Philip Engler Dipl.-Geogr.

Projektnummer: 2016130

Stand: 19.04.2017

## **INHALTSVERZEICHNIS**

1	VERANLASSUNG.....	6
2	LAGE IM SIEDLUNGSGEFÜGE.....	7
3	BESTANDSAUFNAHME UND –ANALYSE DER VERKEHRSBEDINGUNGEN .....	11
3.1	Kfz-Verkehr.....	11
3.2	Fußverkehr .....	20
3.3	Radverkehr .....	23
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr .....	26
3.5	Straßenräumlicher Gesamteindruck.....	29
4	ZIELE UND GRUNDZÜGE DES VERKEHRSKONZEPTES.....	31
4.1	Konzeptionelle Schlussfolgerungen aus der Bestandsanalyse .....	31
4.2	Perspektiven der Ortsentwicklung .....	32
5	HANDLUNGSANSÄTZE .....	35
5.1	Straßenraumgestaltung.....	35
5.2	Umgestaltung der Bushaltestelle am Rathausplatz.....	37
5.3	Minikreisverkehr .....	38
5.4	Ruhender Verkehr .....	39
5.5	Anbindung des neuen Schulstandortes .....	40
	LITERATURVERZEICHNIS .....	42

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage des Plangebietes Ortsmitte Heikendorf .....	7
Abbildung 2: Versorgungsstrukturen im erweiterten Innerortsbereich .....	8
Abbildung 3: Hoher Grad an Naherreichbarkeit in Heikendorf .....	9
Abbildung 4: Untersuchungsraum Ortsmitte Heikendorf .....	10
Abbildung 5: B 502 als Ortsumfahrung .....	11
Abbildung 6: Durchfahrt durch die Ortsmitte Heikendorf .....	12
Abbildung 7: Erreichbarkeiten im Kfz-Verkehr in Heikendorf .....	12
Abbildung 8: Prinzip einer Kennzeichenerfassung an einem Kordon .....	13
Abbildung 9: Aufgenommene Fahrzeug-Bewegungen .....	14
Abbildung 10: Aufteilung der Fahrten nach Durchgangsverkehr und Quell-Zielverkehr .....	15
Abbildung 11: Hauptstrom des Durchgangsverkehrs .....	15
Abbildung 12: Aufteilung der Fahrten im Tagesverlauf .....	16
Abbildung 13: Polizeilich erfasstes Unfallgeschehen (2013 -2016).....	17
Abbildung 14: Parkplätze im Zentrum .....	18
Abbildung 15: Parkraumauslastung samstags.....	19
Abbildung 16: Parkraumauslastung dienstags.....	19
Abbildung 17: Parkraumauslastung maximal .....	20
Abbildung 18: Fußgängerquerungen im zentralen Abschnitt der Dorfstraße.....	21
Abbildung 19: Fußverkehrsbedingungen .....	23
Abbildung 20: Erschwertes Radfahren auf dem Zweirichtungsradweg in der Dorfstraße .....	24
Abbildung 21: Mangelhafte Verknüpfung von Hafestraße und Dorfstraße .....	25
Abbildung 22: Fahrradparkplätze in der Ortsmitte.....	26
Abbildung 23: Hohes Radverkehrsaufkommen und z.T. fehlende Abstellplätze .....	26
Abbildung 24: Buslinien 100 und 101 in Heikendorf .....	27
Abbildung 25: ÖPNV-Erreichbarkeit in Heikendorf .....	27
Abbildung 26: ÖPNV-Bedarfe zwischen Heikendorf und Umlandgemeinden .....	28
Abbildung 27: Bushaltestelle am Rathaus.....	29
Abbildung 28: Merkmale des straßenräumlichen Gesamteindrucks.....	30
Abbildung 29: Mögliche künftige Standortstruktur („Knochen“).....	32
Abbildung 30: Mögliche künftige Standortstruktur („Rathausplatz“) .....	33
Abbildung 31: Abhängigkeiten bei der Grundstückerschließung „Sky-Markt“ .....	34
Abbildung 32: Referenzorte für die Straßenraumgestaltung Dorfstraße .....	36
Abbildung 33: Buskap (Beispiel) .....	37
Abbildung 34: Möglicher Flächengewinn durch Buskaps .....	38

Abbildung 35: Minikreisel (Beispiele).....38  
Abbildung 36: Verkehrsplanung zur Schulneubauplanung (erste Überlegungen) .....41

## **1 VERANLASSUNG**

Heikendorf ist mit seinen ca. 8.000 Einwohnern Verwaltungssitz des Amtes Schrevenborn im Kreis Plön. Als Stadtrandkern I. Ordnung hat die Gemeinde Heikendorf zudem eine zentralörtliche Funktion für rund 20.000 Einwohner der umliegenden Gemeinden Mönkeberg, Laboe, Brodersdorf und Lutterbek. Auf landesplanerischer Ebene wird eine Stärkung der zentralörtlichen Funktion mit Nahversorgungs- und Dienstleistungsangeboten sowie eine Ausweitung des Einzugsgebiets auch durch Entwicklung neuer Wohngebiete angestrebt.

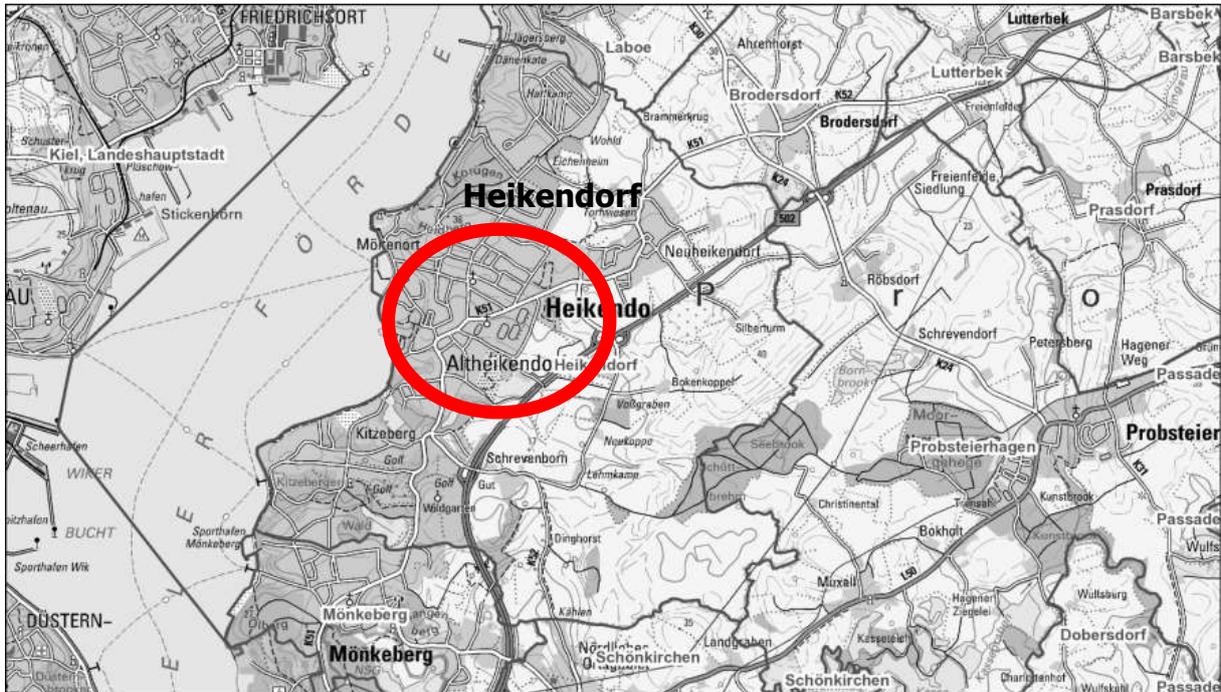
In den vergangenen Jahren hat sich aufgrund von mehreren einzelbetrieblichen Geschäftsaufgaben eine Verschlechterung der Versorgungsmöglichkeiten ergeben, die auch mit der mangelnden Attraktivität und Repräsentativität der Dorfstraße als zentrale Einkaufszeile in Verbindung gebracht wird. Zudem ergibt sich nach einer Wachstumsphase in den 1990er Jahren eine stagnierende bis leicht rückläufige Bevölkerungsentwicklung. Um dem Funktionsverlust der Ortsmitte entgegenzuwirken, bewarb sich die Gemeinde Heikendorf um Aufnahme in das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Diese Bewerbung wurde im Jahr 2015 positiv beschieden.

Innerhalb der Rahmenbedingungen des Städtebauförderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ sowie der Städtebauförderrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein von 2015 sind, neben den gesetzlich vorgeschriebenen Vorbereitenden Untersuchungen (VU) in Verbindung mit dem Integrierten Entwicklungskonzept (IEK), flankierende Konzeptionen für Handel und Verkehr wichtige Bausteine für eine sorgfältige und fundierte Vorbereitung der weiteren Schritte im Prozess der Ortskernentwicklung. Ferner sind die beabsichtigte Umstrukturierung der Schulstandorte sowie die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des unmittelbaren straßenräumlichen Umfeldes zu berücksichtigen.

Ziel ist eine schlanke Verkehrskonzeption für die Ortsmitte Heikendorf mit detaillierten und im Prozess der Ortskernentwicklung abgestimmten Aussagen zu den verkehrlichen Belangen. Für diese Fragestellungen sind planerische und konzeptionelle Lösungen für die verschiedenen Verkehrsarten MIV, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger gefordert. Im Sinne der beschriebenen allgemeinen städtebaulichen Herausforderungen ist die Gestaltung der Verkehrsanlagen darüber hinaus vor allem unter dem Gesichtspunkt der Attraktivitätssteigerung zu planen.

## 2 LAGE IM SIEDLUNGSGEFÜGE

Heikendorf im Norden von Kiel ist aufgrund seiner Lage und Größe ein Ort mit einem hohen Grad an Eigenständigkeit. Eine Ausnahme dürften sicherlich die Bezüge nach Kiel sein, die im Zusammenhang mit Beschäftigung und – abgeschwächt – Ausbildung stehen.



**Abbildung 1: Lage des Plangebietes Ortsmitte Heikendorf**

Abbildung 2 zeigt insbesondere das umfassende und vielfältige Versorgungsangebot im erweiterten Ortskernbereich Heikendorfs, das neben Einzelhandelsangeboten auch Sozial- und Bildungseinrichtungen sowie Gastronomie umfasst.



**Abbildung 2: Versorgungsstrukturen im erweiterten Innerortsbereich**

(Kartengrundlage: Google Earth)

Diese siedlungsstrukturellen Voraussetzungen sind als sehr gute Basis für einen hohen Anteil an nicht-motorisierten Wegen an allen Verkehrsvorgängen zu sehen. Vieles ist in den klassischen Entfernungsbereichen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar (Abbildung 3).



**Abbildung 3: Hoher Grad an Naherreichbarkeit in Heikendorf**

(Kartengrundlage: Google Earth)

Der Untersuchungsraum in der Ortsmitte wird sehr stark von der Dorfstraße / dem Neuheikendorfer Weg dominiert (Abbildung 4). Das städtebauliche Umfeld bietet jedoch ein erkennbar großes Potenzial für eine attraktive Ortsmitte, was folgende Merkmale unterstreichen:

- Platzräume, teilweise abgeschirmt u./ o. schwer erkennbar
- Größtenteils offene Erdgeschosse
- Teilweise Gastronomie
- Geschlossener, weitgehend homogener Straßenraum
- Raumprägende Bäume
- Wichtige Anschlussbereiche: Passage, Hafenstraße
- Entwicklung einer Gebäudezeile mit Läden im Erdgeschoss auf der Nordseite geplant



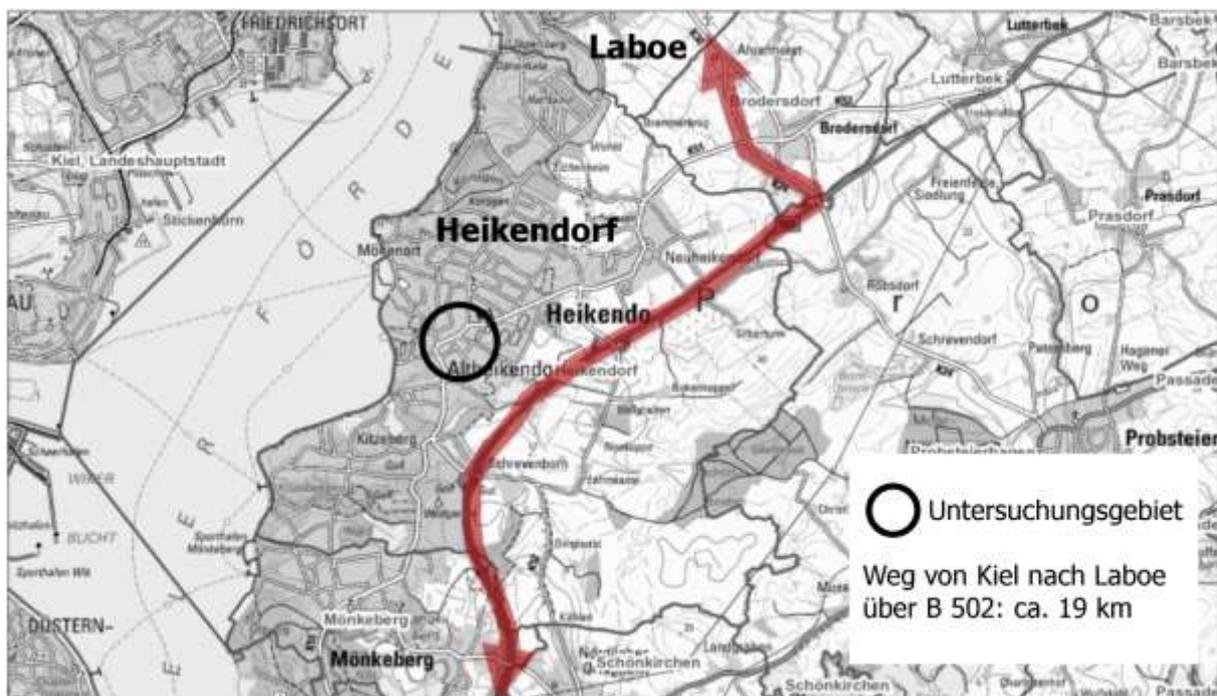
### 3 BESTANDSAUFNAHME UND –ANALYSE DER VERKEHRSBEDINGUNGEN

#### 3.1 Kfz-Verkehr

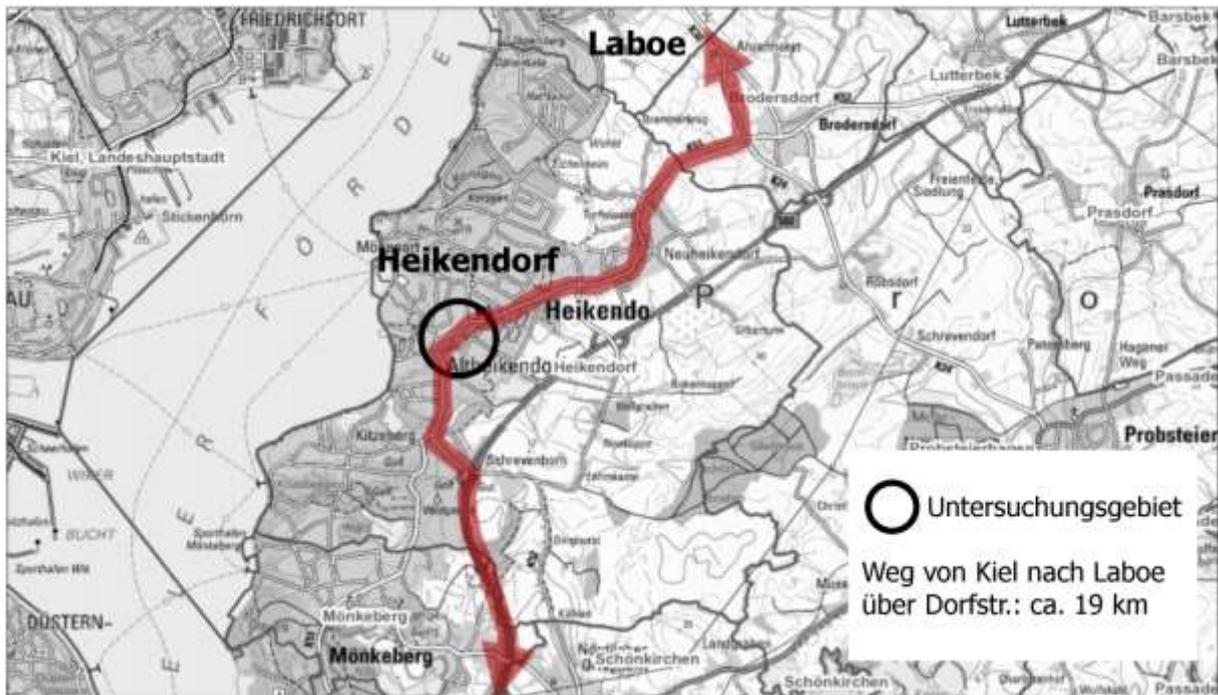
##### Durchgangsverkehr

Die Straßennetzstruktur in und um Heikendorf weist auf eine zentrale Fragestellung hin: in welchem Grad übernimmt die Dorfstraße / der Neuheikendorfer Weg Durchgangsverkehrsfunktionen?

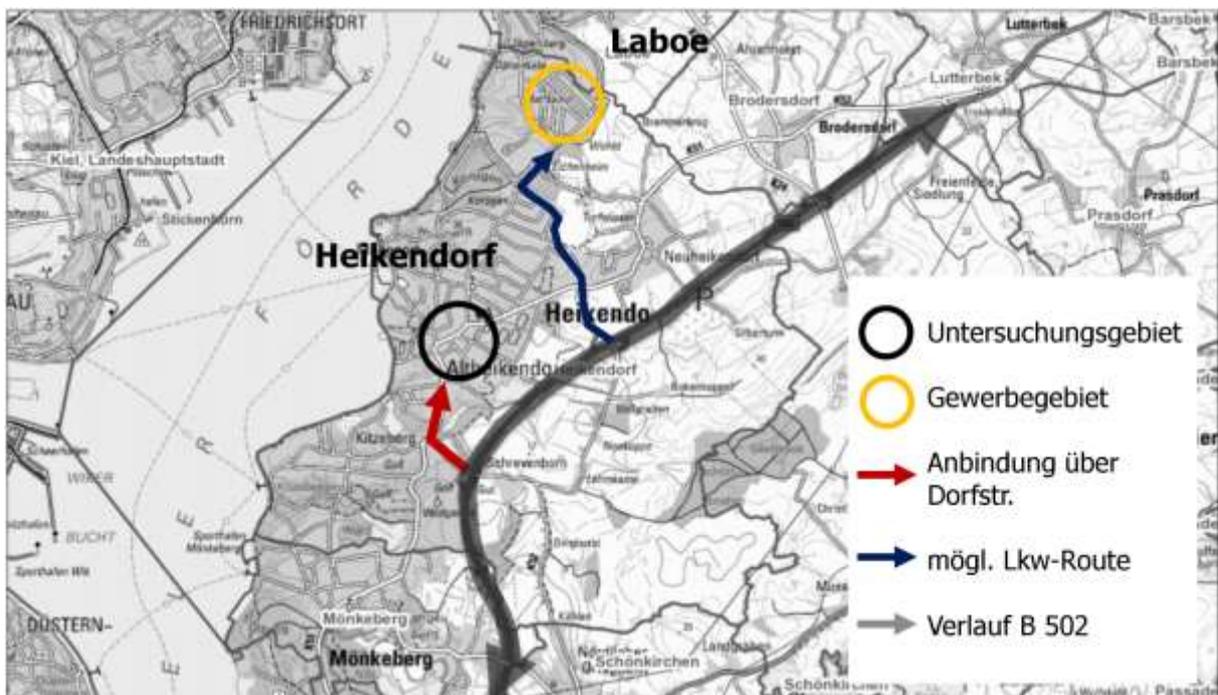
Wie die Abbildung 5 bis Abbildung 7 zeigen, ist eine geradlinige Umfahrungsmöglichkeit der Ortsmitte durch die B 502 gegeben. Auch das Erreichen des Gewerbegebietes im Norden ist darüber ohne Umwege möglich. Gleichwohl finden Durchgangsverkehre durch die Ortsmitte statt, deren Größenordnung eine wesentliche Aussage zu Veränderungspotenzialen des Charakters in der Ortsmitte ist.



**Abbildung 5: B 502 als Ortsumfahrung**



**Abbildung 6: Durchfahrt durch die Ortsmitte Heikendorf**



**Abbildung 7: Erreichbarkeiten im Kfz-Verkehr in Heikendorf**

Zur Aufklärung dieser maßgeblichen Frage für die Ortsentwicklung wurde eine Kennzeichenerfassung an einem sogenannten „Kordon“ mit dem Ziel einer Trennung nach Durchgangsverkehren einerseits und Quell-Ziel-Verkehren (also mit Aufenthalt im Ortskernbereich) durchgeführt. Ein aussagekräftiger Teil der Kennzeichen wird dabei minutengenau erfasst und mit den Kennzeichen der anderen Erfassungsstellen abgeglichen. Dabei erfolgte eine Zuordnung nach diesen Kriterien (vgl. Abbildung 8):

**Durchgangsverkehr:**

Fahrten, bei denen weniger als 10 min zwischen Ein- und Ausfahrt liegen und die an zwei verschiedenen Stellen erfasst wurden

(Fahrzeit bei eigenen Befahrungen: ca. 2 Minuten)

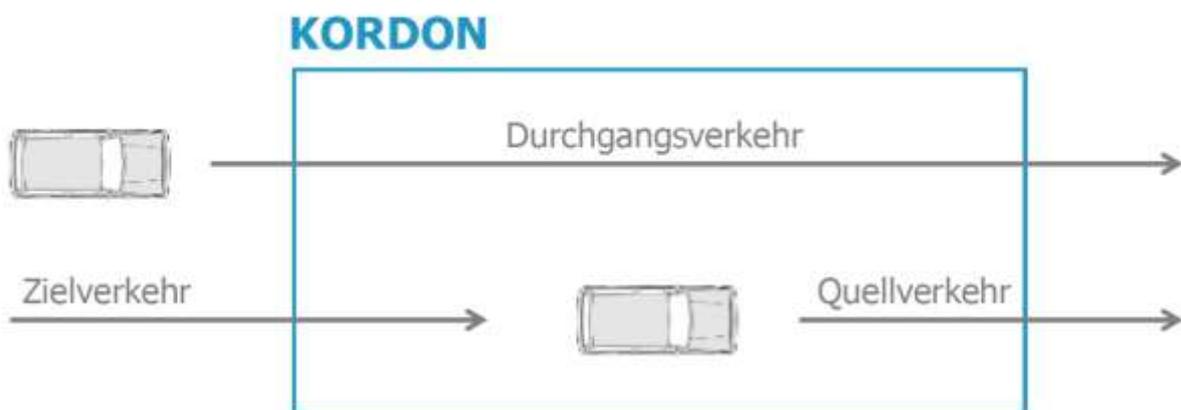
**Quellverkehr:**

- Fahrten, die nur beim Verlassen des Kordons erfasst wurden oder
- bei denen mehr als 10 min zwischen Ein- und Ausfahrt liegen

**Zielverkehr:**

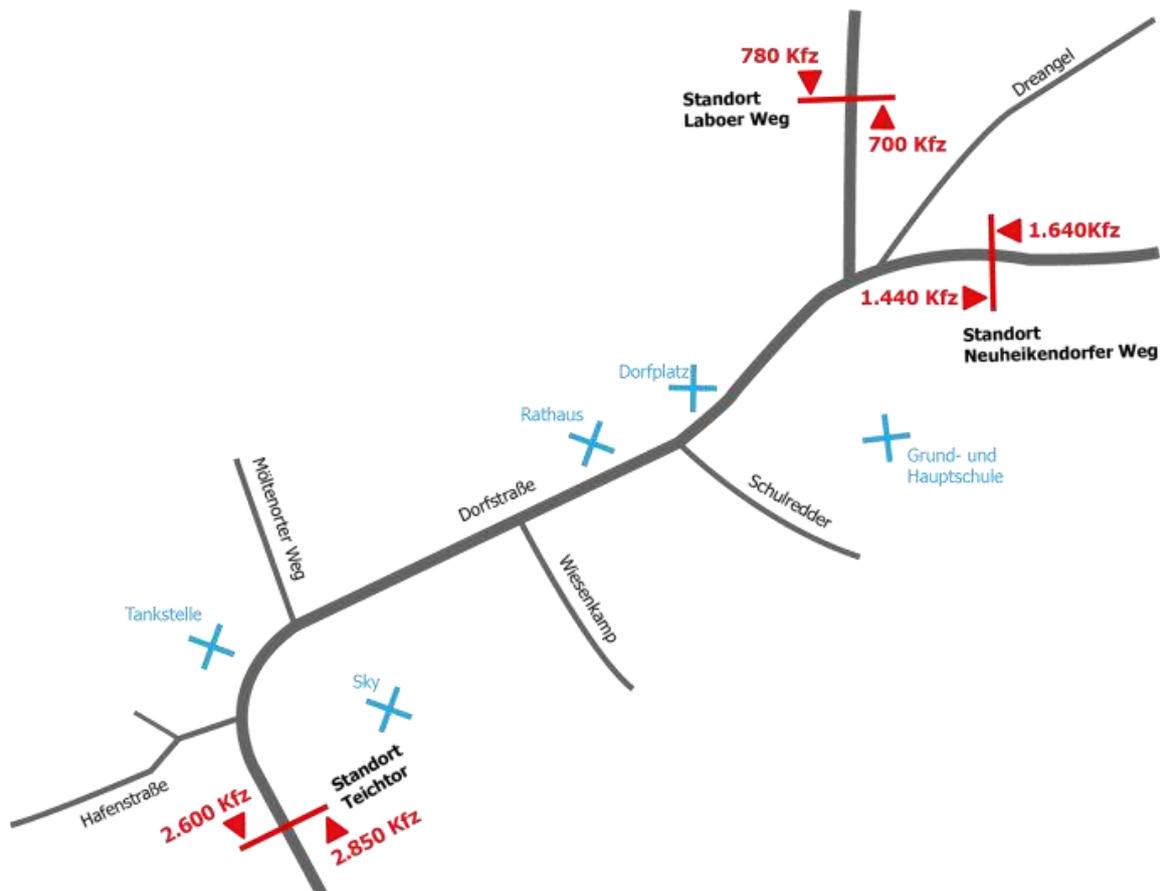
- Fahrten, die nur beim Einfahren des Kordons erfasst wurden oder
- bei denen mehr als 10 min zwischen Ein- und Ausfahrt liegen

Erfassungsorte waren die drei in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** rot dargestellten Querschnitte.



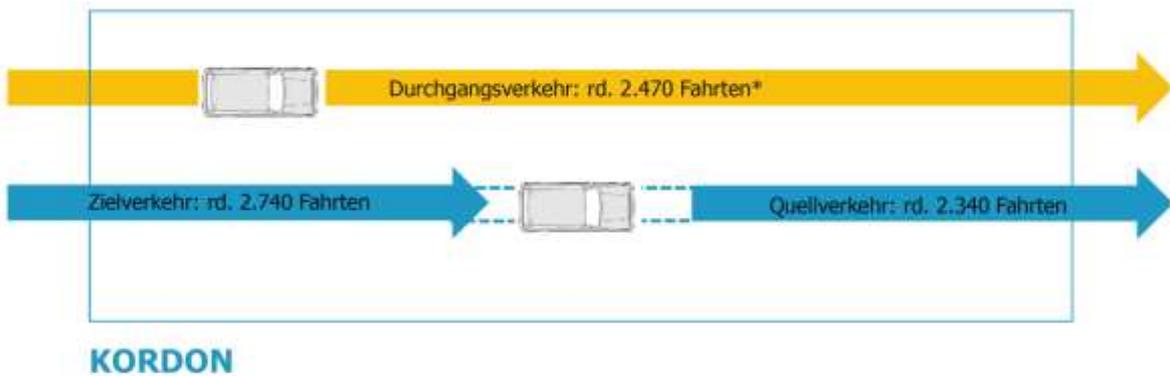
**Abbildung 8: Prinzip einer Kennzeichenerfassung an einem Kordon**

Als Erhebungstag wurde der 14.07.2016, ein Donnerstag, ausgewählt. Die Erhebung erfolgte in zwei Intervallen. Das erste Intervall erstreckte sich von 7:00 Uhr – 11:00 Uhr und das zweite Intervall von 15:00 Uhr – 19:00 Uhr. Es wurden ca. 10.000 Kennzeichen erfasst, die sich recht gleichmäßig auf Einfahrten und Ausfahrten verteilten (Abbildung 9).



**Abbildung 9: Aufgenommene Fahrzeug-Bewegungen**

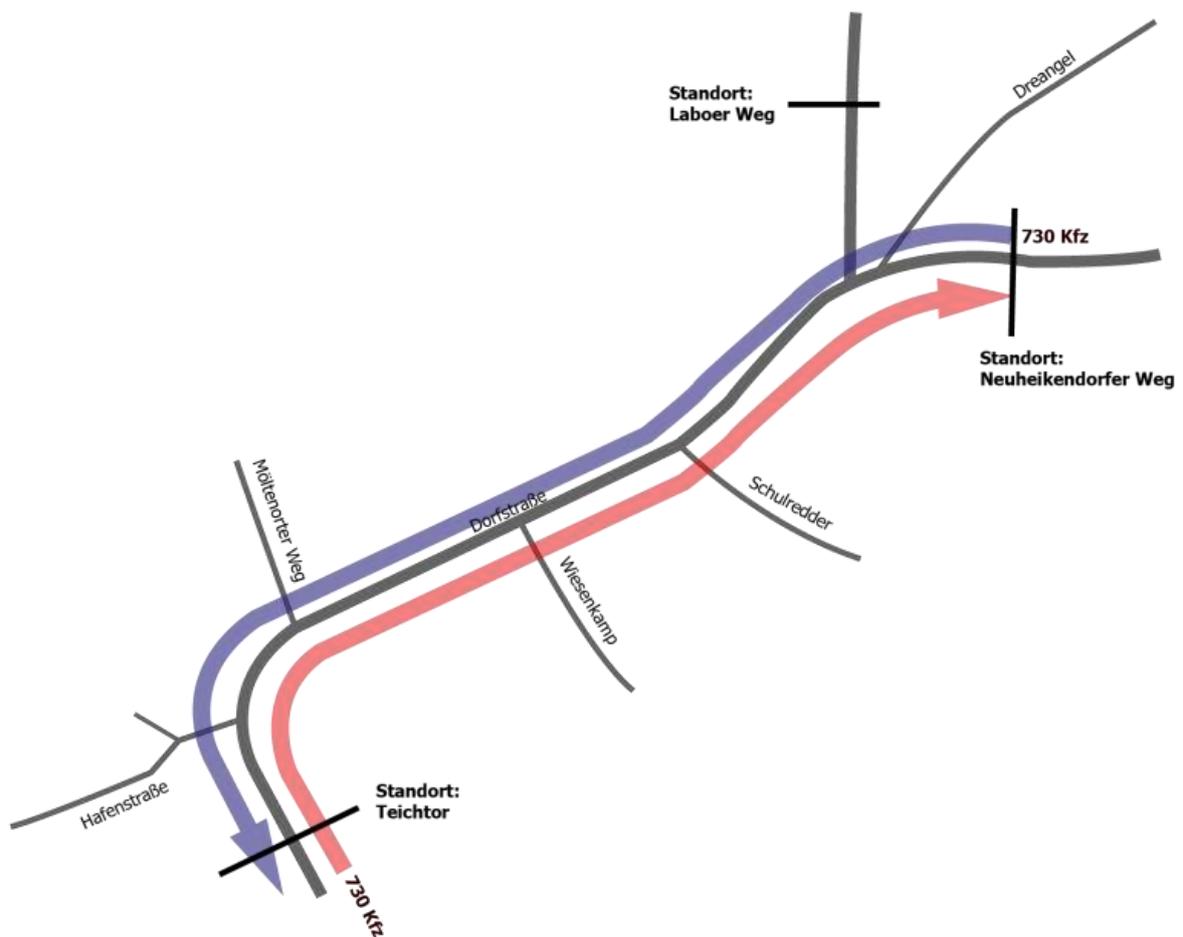
Die nach den o.g. Zuordnungskriterien erfolgte Auswertung weist einen Durchgangsverkehrsanteil von ca. einem Drittel an allen Fahrten im Kfz-Verkehr auf, der auf der Dorfstraße / dem Neuheikendorfer Weg fließt (Abbildung 10).



\*\* Innerhalb von weniger als 10 min.

**Abbildung 10: Aufteilung der Fahrten nach Durchgangsverkehr und Quell-Zielverkehr**

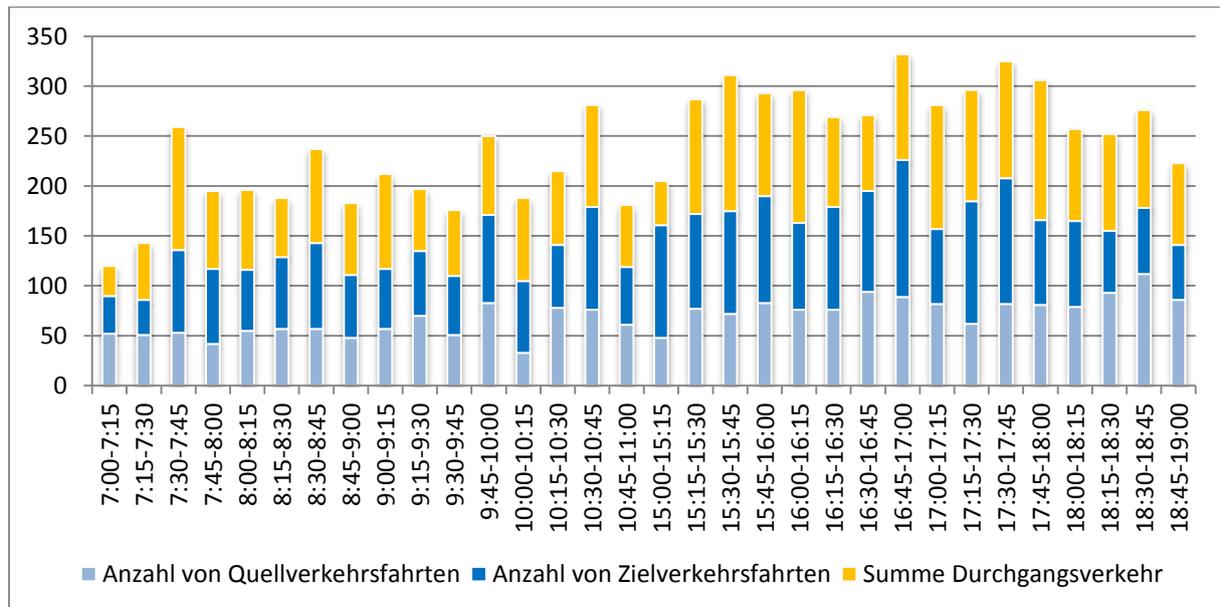
Der Hauptstrom der durchgehenden Verkehre fließt wie erwartet über die Erfassungsstellen „Teichtor“ und „Neuheikendorfer Weg“ (Abbildung 11).



**Abbildung 11: Hauptstrom des Durchgangsverkehrs**

Von den Kfz, die den Quell- und Zielverkehren zugeordnet werden, haben mehr als die Hälfte einen Aufenthalt zwischen 10 und 60 min.

Im Tagesgang zeigen sich keine sehr deutlichen Schwankungen (Abbildung 12).



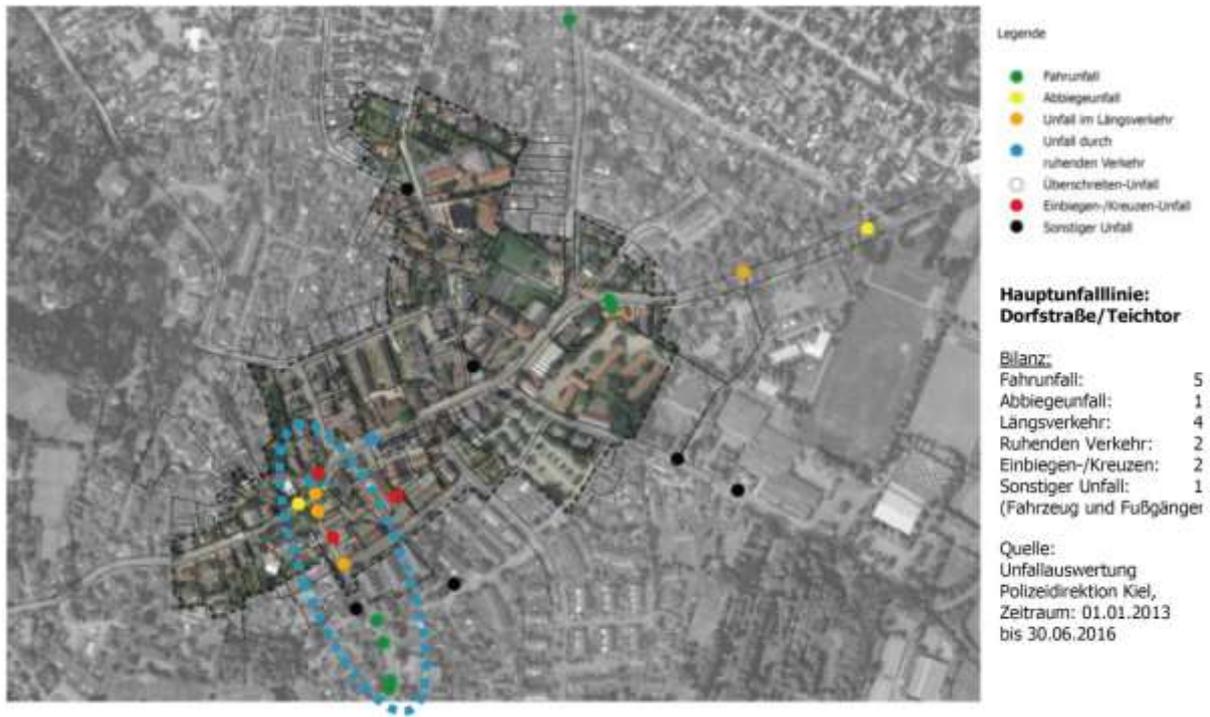
**Abbildung 12: Aufteilung der Fahrten im Tagesverlauf**

Dieser Befund deutet den Umfang möglicher Verkehrsreduzierungen in der Ortsmitte an, die z.B. in Folge von verkehrsberuhigenden Maßnahmen und damit verbunden höheren Zeitaufwendungen erzielt werden können.

### Unfallgeschehen

Die polizeilich erfassten Verkehrsunfälle im Untersuchungsraum weisen kein dramatisches Bild auf (insgesamt 18 Unfälle in zweieinhalb Jahren). Lediglich im Abschnitt zwischen Buurvagt und Möltenorter Weg ist eine Häufungslinie zu erkennen (Abbildung 13). Die Unfalltypen sind jedoch uneinheitlich, so dass Rückschlüsse auf Defizite in der Verkehrsgestaltung nicht eindeutig gezogen werden können. Gemeinsam mit den Beobachtungen vor Ort lässt sich jedoch feststellen, dass die dichte Abfolge von Zufahrten und Einmündungen, zumal im Kurvenbereich gelegen, die Verkehrssicherheit der Abläufe mindert. Risikoreiche Einbiegevorgänge beispielsweise aus der Hafensstraße in die Dorfstraße oder vom

Sky-Parkplatz in die Dorfstraße sind des Öfteren zu beobachten und hängen mit Wartezeiten und Sichtbedingungen zusammen.

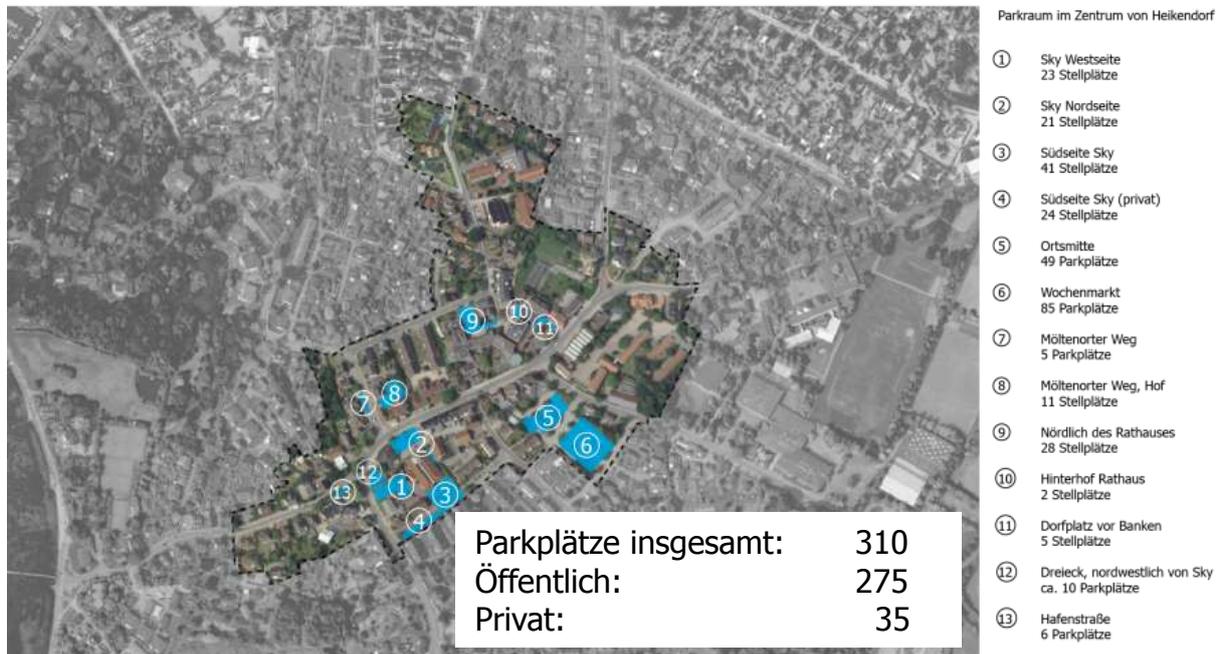


**Abbildung 13: Polizeilich erfasstes Unfallgeschehen (2013 -2016)**

Über die benannte, auch durch Unfälle sichtbare Problematik hinaus fiel in den Verkehrsbeobachtungen das Schulumfeld am Neuheikendorfer Weg auf, wenn dort Kinder auf dem Weg zur Schule mit dem Kfz gebracht und teilweise fahrbahnseitig abgesetzt werden, was besonders vor dem Hintergrund eingeschränkter Sichtverhältnisse und hoher Geschwindigkeiten als problematisch einzustufen ist.

#### Ruhender Kfz-Verkehr

Im Zentrum Heikendorfs befinden sich ca. 310 überwiegend öffentliche Parkplätze an 13 Standorten unterschiedlicher Größen (Abbildung 14). Der Standort „Marktplatz“ (Nr. 6) ist an Markttagen nicht für das Parken verfügbar.



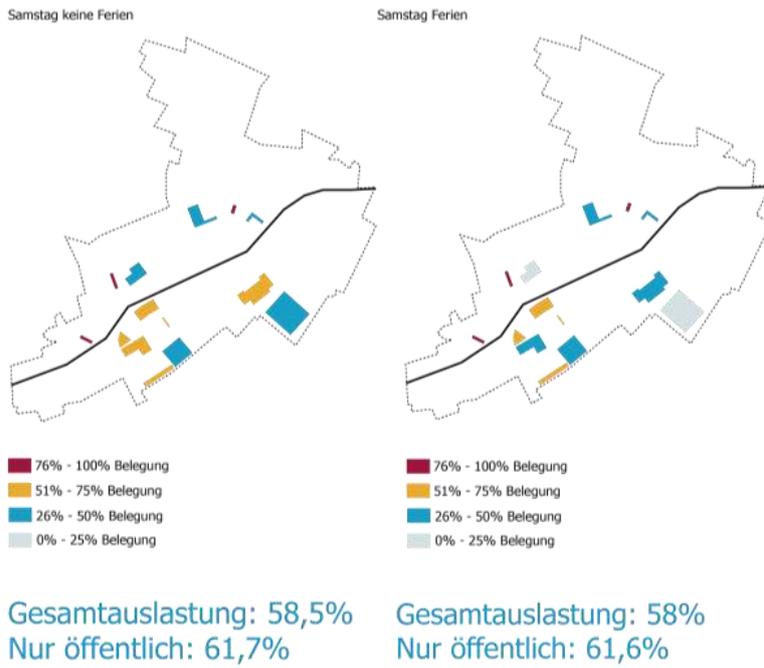
**Abbildung 14: Parkplätze im Zentrum**

(Kartengrundlage: Google Earth)

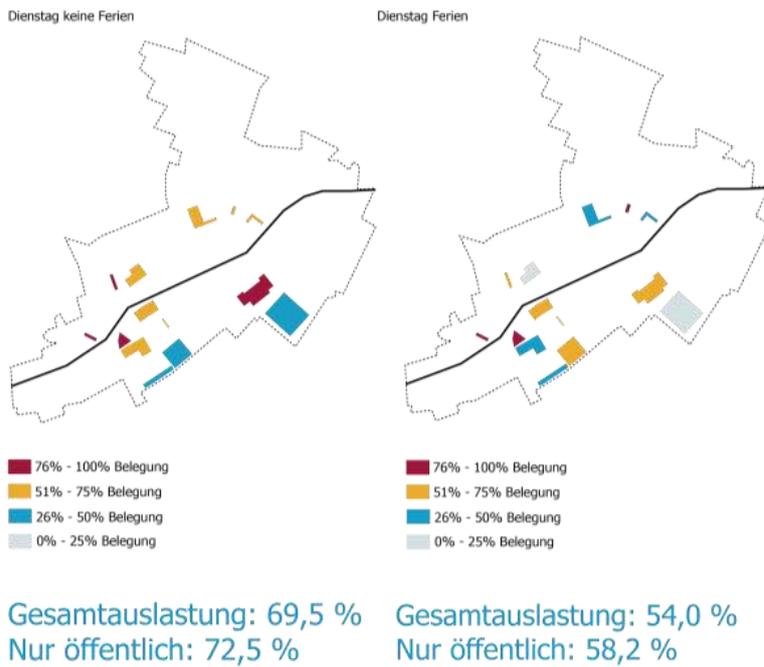
Zur besseren Beurteilung der Parkraumsituation im Hinblick auf Ausbauerfordernisse oder Verzichtbarkeit wurden an mehreren Tagen innerhalb und außerhalb der Ferien sowie werktags (nachmittags) und samstags (vormittags) stichprobenartige Erhebungen der Auslastung durchgeführt.

Die Gesamtauslastung lag dabei – bezogen auf die gesamte Erfassungszeit (im Wochenverlauf tendenziell relativ hohe Nachfrage) - nicht über 70 %. Unter der theoretischen Annahme einer kompletten Austauschbarkeit aller Parkmöglichkeiten bestehen im Normalfall dauerhaft Reserven, so dass der Verzicht einzelner Parkstandorte diskutabel erscheint, wenn dort andere Flächenansprüche bestehen. Allerdings ist grundsätzlich einzuschränken, dass zum einen weitere Ansiedlungen möglich sind und dass zum anderen im Rahmen dieser Voruntersuchung lediglich Stichproben gezogen werden konnten.

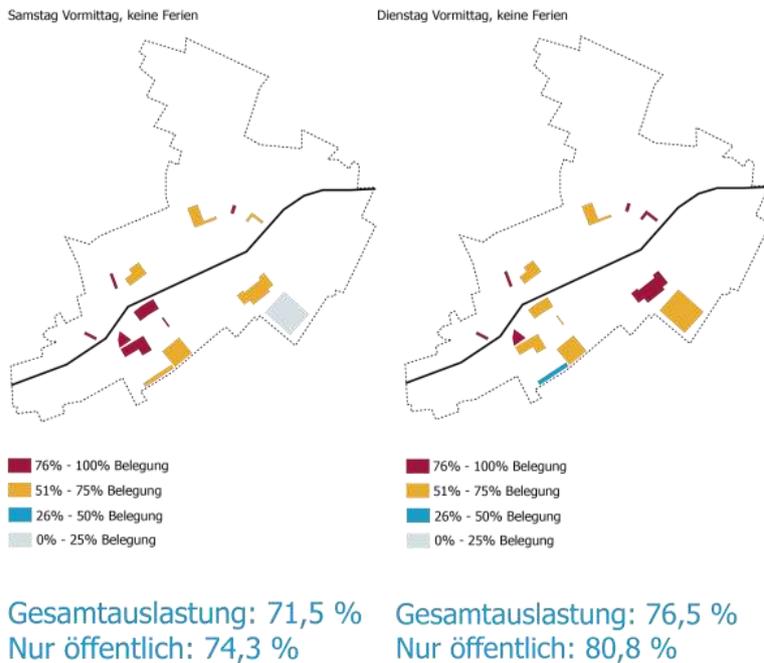
Darüber hinaus wurde festgestellt, dass in einzelnen Stunden die maximalen Auslastungsgrade der einzelnen Parkmöglichkeiten über 70 % lagen (Abbildung 17).



**Abbildung 15: Parkraumauslastung samstags**



**Abbildung 16: Parkraumauslastung dienstags**



**Abbildung 17: Parkraumauslastung maximal**

Darüber hinaus wurde über einen kurzen Zeitraum an einem Samstag die Nutzung der Transporthilfsmittel beim Einkaufen erhoben – mit dem Ergebnis, dass die Benutzung von Einkaufskörben die Benutzung von Einkaufswagen deutlich überstieg, ein Pkw für den Transport nach Hause demnach in diesen Fällen nicht nötig schien.

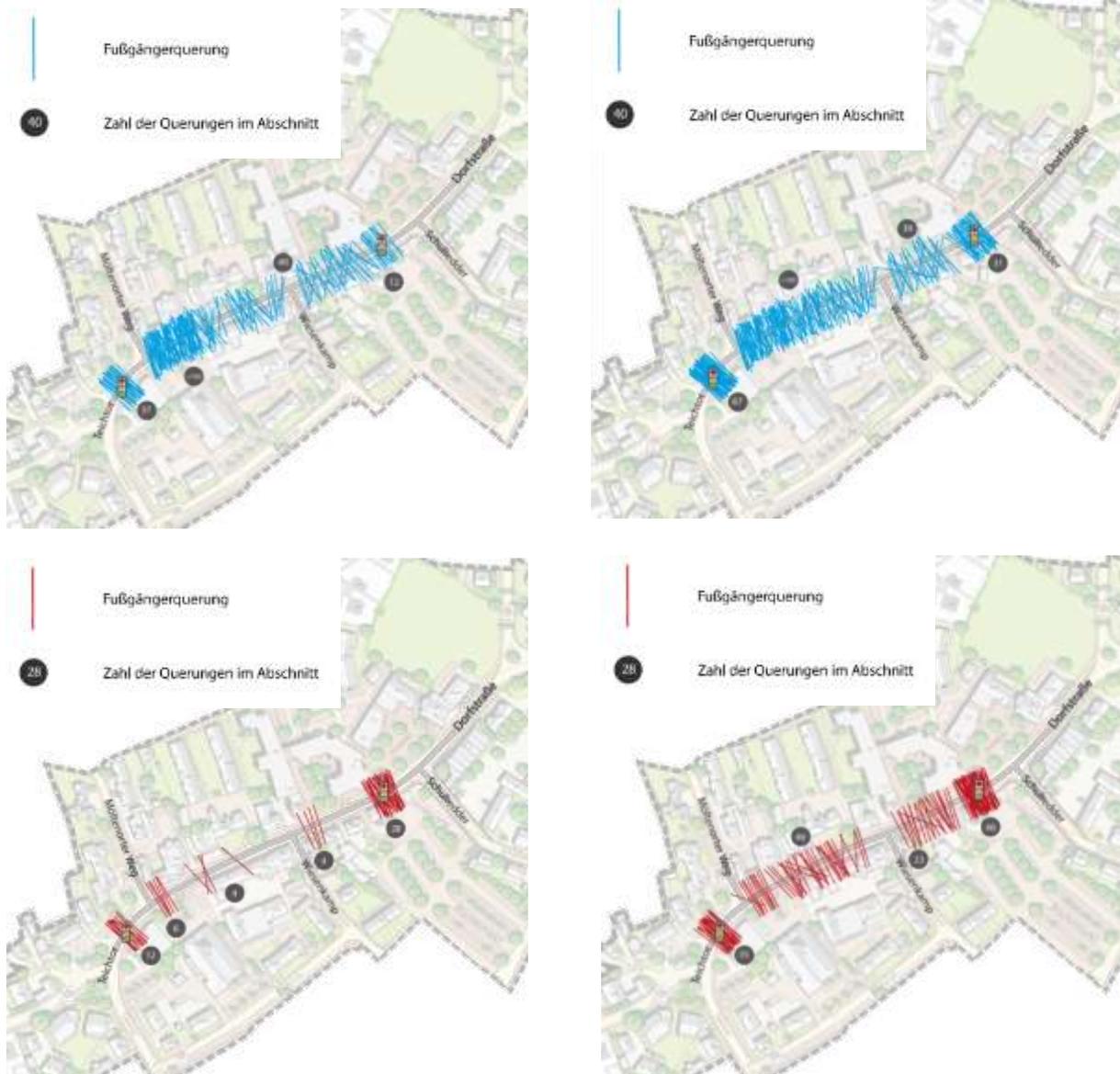
### 3.2 Fußverkehr

#### Querverkehr

Die Bedingungen für den Fußverkehr im Untersuchungsraum sind verbesserungsbedürftig. Insbesondere das Querungsverhalten und der Querungsbedarf spielen dabei eine wichtige Rolle.

Zur Ermittlung des bereits unter heutigen Randbedingungen stattfindenden Querens der Fahrbahn wurden zu vier verschiedenen Zeiten werktags und samstags jeweils stundenweise stichprobenhaft Beobachtungen im zentralen Abschnitt der Dorfstraße durchgeführt und dokumentiert (Abbildung 18). Jeder Strich auf den Skizzen entspricht einer Querung an diesem Ort.

Es zeigt sich ein intensives Querungsgeschehen an den Vormittagen (blau) sowie werktags nachmittags (rot), das sich linear erstreckt und nicht auf die Fußgänger-Lichtsignalanlagen konzentriert ist.



**Abbildung 18: Fußgängerquerungen im zentralen Abschnitt der Dorfstraße**

Teilweise wurden beim Queren Probleme mit den Bordkanten beobachtet.

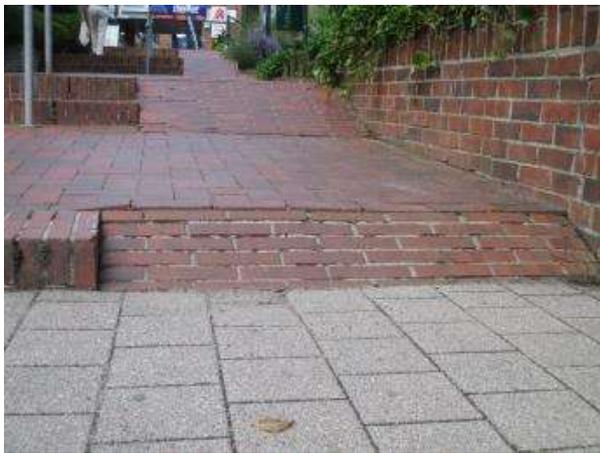
Der Querungsbedarf wird mit einer ergänzenden Ladenzeile auf der Nordseite zunehmen.

### Längsverkehr

Viele Wege innerhalb Heikendorfs liegen in Fußgängerdistanz, eine große Bandbreite an Aktivitäten kann zu Fuß wahrgenommen werden. Die mittelstarke bis starke Fußgängerpräsenz in der Ortsmitte ist bereits Ausdruck dessen, sicherlich jedoch noch steigerbar.

Über die genannten Themen beim Queren hinaus ist im Längsverkehr insbesondere ein potenziell konfliktreiches Nebeneinander mit dem Radverkehr festzustellen, das auf das Nutzungsverhalten der Gehwege (Konzentration auf die Südseite) sowie auf die Dimensionierung der Geh- und Radwege zurückzuführen ist, die bei nebeneinander gehenden oder fahrenden Personen häufig die Mitbenutzung des jeweils anderen Verkehrsraums mit sich bringt.

Darüber hinaus ist ein grundsätzlicher und flächendeckender Anspruch an die Barrierefreiheit zu stellen. Beispielsweise ist die Verknüpfung mit der nördlich einmündenden Passage westlich des Rathauses auffällig wenig geeignet für gehbehinderte Menschen. Gleichzeitig gibt es ganz offensichtlich einen großen Teil von Senioren, die im Ortskern zu Fuß unterwegs sind (teilweise mit Hilfsmitteln). Auch für Personen mit eingeschränkter Sehfähigkeit sind Probleme erkennbar, z.B. die für diese Gruppe schwer zu erfassende Trennung zwischen Geh- und Radweg auf der Südseite der Dorfstraße (keine taktile Wahrnehmbarkeit, geringer Kontrast).



**Abbildung 19: Fußverkehrsbedingungen**

(Eigene Aufnahmen)

### 3.3 Radverkehr

Das Fahrrad kann auf vielen Wegen in Heikendorf ein geeignetes Verkehrsmittel sein. Bereits heute sind ganz offensichtlich viele Heikendorfer aller Altersgruppen mit dem Rad unterwegs. Darüber hinaus haben die Radverkehrsbedingungen – wenn vielleicht auch nur untergeordnet – eine touristische Bedeutung. Die lokale Topografie mit nur wenigen und eher leichten Steigungen stellt dafür eine günstige Voraussetzung dar.

Es gibt zahlreiche Bezüge zwischen den Einrichtungen in der Ortsmitte und anderen Quartieren bzw. Ortsteilen. Neben der Dorfstraße und dem Neuheikendorfer Weg selbst ist die Beziehung zur Förde an den dortigen Förde-Radweg (Fähranleger!) hervorzuheben. Die Anbindung an die Hafenstraße hat unter diesem Gesichtspunkt eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz.

### Radfahren in der Dorfstraße und der Umgebung

Der Zweirichtungsradweg in der Dorfstraße ist im wörtlichen Sinne von zentraler Bedeutung im Heikendorfer Radverkehrsnetz. Die bereits im Kapitel „Fußverkehr“ angesprochene Konflikthaftigkeit zwischen Fuß- und Radverkehr ist auch aus Radverkehrssicht zu bemängeln (Abbildung 19). Sie führt auch zu einer langsamen Fahrweise, die zumindest für einige Radfahrende ein negativ wahrgenommener Zeitverlust ist. Über die Konflikte mit Fußgängern hinaus sind Konflikte zwischen einander entgegenkommenden Radfahrenden zu beobachten.



**Abbildung 19: Erschwertes Radfahren auf dem Zweirichtungsradweg in der Dorfstraße**  
(Eigene Aufnahmen)

Es gibt unterschiedliche Nutzergruppen (Schüler u.a.) mit ihren spezifischen Verhaltensweisen, nicht selten treten Pulks auf oder es fahren mehrere Radfahrende nebeneinander.

Die Verknüpfungen mit dem Nebennetz sind nicht optimal. Hier ist besonders auf die Radverkehrsverbindung mit der Hafenstraße hinzuweisen (Abbildung 20).



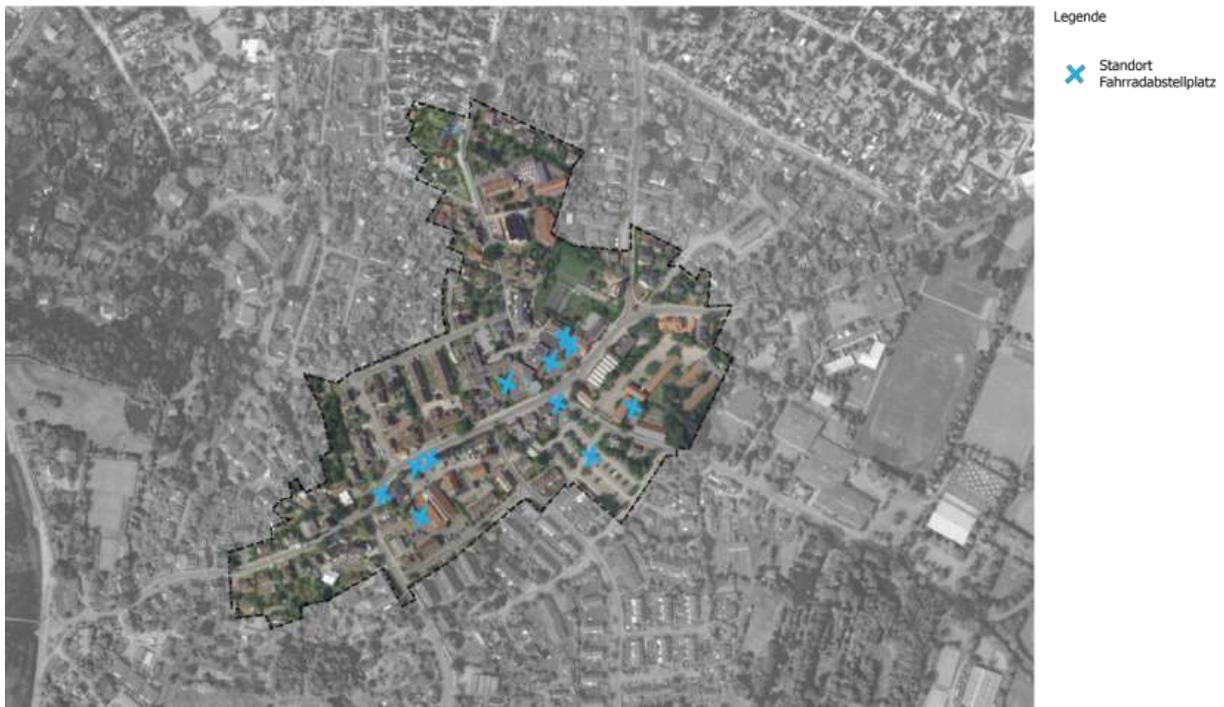
**Abbildung 20: Mangelhafte Verknüpfung von Hafenstraße und Dorfstraße**  
(Eigene Aufnahme)

Eine Chance stellt es dar, dass zurzeit parallel südlich zur Dorfstraße eine weitgehend durchgängige und sichere Radfahrmöglichkeit für Kinder besteht, die ggf. punktuell verbesserungsbedürftig ist.

Der Mischverkehr (Radverkehr auf der Fahrbahn) in zahlreichen Straßen, die in die Dorfstraße einmünden, ist als verträglich / attraktiv einzustufen.

#### Fahrradparken in der Ortsmitte

Es gibt ein recht dezentral verteiltes Angebot an Fahrradparkplätzen in der Ortsmitte (Abbildung 21). Bei den durchgeführten Beobachtungen zum Fahrradparken wurde jedoch an verschiedenen Schwerpunktgebieten (Einzelhandel, Bushaltestellen) des Öfteren ein Mangel an ausreichend vielen und ausreichend guten Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Raum bzw. im öffentlich zugänglichen privaten Raum festgestellt (Abbildung 22).

**Abbildung 21: Fahrradparkplätze in der Ortsmitte**

(Kartengrundlage: Google Earth)

**Abbildung 22: Hohes Radverkehrsaufkommen und z.T. fehlende Abstellplätze**  
(Eigene Aufnahmen)

### 3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird durch Bus- und Fährverkehr dargestellt. Es gibt im Wesentlichen zwei einander überlagernde Buslinien von Heikendorf in die Kieler Innenstadt (Bahnhof u.a.). Dies sind die Linien 100 und 101, in deren Überlagerung sich tagsüber ein 15-Minuten-Takt ergibt. Damit und unter Berücksichtigung der ebenfalls möglichen Nutzung der Fährlinien ist insgesamt von einer guten ÖPNV-Anbindungsqualität der Ortsmitte Heikendorfs an das Kieler Zentrum und weitere Kieler Stadtteile auszugehen. Andere Ortsteile Heikendorfs liegen demgegenüber teilweise

nicht innerhalb der als zumutbar definierten Einzugsbereiche der Haltestellen (i.d.R. 600 m, vgl. Abbildung 23 und Abbildung 24).



**Abbildung 23: Buslinien 100 und 101 in Heikendorf**

(Kartengrundlage: Google Earth)



**Abbildung 24: ÖPNV-Erreichbarkeit in Heikendorf**

(Kartengrundlage: Google Earth)

Die umliegenden Gemeinden sind größtenteils nicht mit Heikendorf verbunden, was die Wahrnehmung der landesplanerischen zentralen Funktion deutlich unterminiert. Ausnahmen bilden Busverbindungen nach Laboe, Brodersdorf oder Schönkirchen, teilweise jedoch nur durch selten verkehrende Schulbuslinien (Abbildung 25).



**Abbildung 25: ÖPNV-Bedarfe zwischen Heikendorf und Umlandgemeinden**

(Kartengrundlage Open Street Map)

Die Haltestellen in der Ortsmitte sind als Busbuchten angelegt und verfügen zumindest einseitig nur über eingeschränkte Warteflächen (Abbildung 26).



**Abbildung 26: Bushaltestelle am Rathaus** (Eigene Aufnahme)

### **3.5 Straßenräumlicher Gesamteindruck**

Der straßenräumliche Gesamteindruck wird nicht allein aus ästhetischen Gründen betrachtet, sondern auch als maßgeblicher Faktor für das Verkehrsverhalten und die Bewertung des Aufenthaltes in Heikendorf angesehen.

Die lange Gerade, das dominante Asphaltband, die kanalisierende Wirkung der Hochbordlinien, die fehlende Akzentuierung des Ortseingangs sind sowohl wesentliche Gründe für schnelles Fahren und geringes Aufmerksamkeitsniveau der Fahrenden als auch für ein Gesamterscheinungsbild, in dem die Aufenthaltsfunktion kaum in Erscheinung tritt (Abbildung 27).



**Abbildung 27: Merkmale des straßenräumlichen Gesamteindrucks**

(Eigene Aufnahmen)

## **4 ZIELE UND GRUNDZÜGE DES VERKEHRSKONZEPTES**

### **4.1 Konzeptionelle Schlussfolgerungen aus der Bestandsanalyse**

Aus der Bestandsaufnahme gehen bereits wesentliche Umgestaltungsbedarfe hervor.

Der Kern der verschiedenen Analysen weist auf die Notwendigkeit einer deutlichen Verkehrsberuhigung der Dorfstraße und des Neuheikendorfer Weges hin.

Die Gestaltungsziele streben einen Gesamteindruck an, der die Aufenthaltsfunktion in den Vordergrund rückt und eine langsame sowie rücksichtsvolle Fahrweise nahelegt. Die optischen Signale und die physischen Bedingungen sollen sich so sehr verändern, dass sich Fahrten ohne Ziel in der Ortsmitte – also Durchgangsverkehr – in Folge der Verkehrsberuhigung auf die B 502 verlagert.

Funktional ist zu berücksichtigen, dass der Busverkehr ohne erhebliche Einschränkungen weiterhin fließen kann, was Begegnungsfälle einschließt, aber auch die Möglichkeit einer Fahrt mit geringerem Tempo als bisher.

Der Fußverkehr wird folgendermaßen deutlich komfortabler:

- ⇒ Das Queren wird auf ganzer Länge erleichtert
- ⇒ Konflikte mit dem Radverkehr werden minimiert
- ⇒ Die nutzbaren Flächen werden ausgedehnt, auch zugunsten von Aufenthalt und Begegnung
- ⇒ Die Barrierefreiheit ist durchgängig zu beachten
- ⇒ Insgesamt wird der Eindruck vermittelt, dass „flaniert“ wird, nicht nur reine Fortbewegung

Der Radverkehr wird auf die Fahrbahn verlegt, was bei einer etwa angestrebten Kfz-Geschwindigkeit von 20 km/h (ggf. 30 km/h) verträglich sein wird.

- ⇒ Konflikte mit dem Fußverkehr werden abgebaut
- ⇒ Der schnelle Radverkehr kann fließen
- ⇒ Die Anknüpfung der Hafestraße wird sicherer durch langsamere Fahrweise des Kfz-Verkehrs und bessere Sichtbeziehungen
- ⇒ Das Fahrradparken wird systematisch verbessert, u.a. an den Bushaltestellen

## 4.2 Perspektiven der Ortsentwicklung

Über die bestehenden Bedingungen hinaus gehend ist die Gesamtperspektive Heikendorfs in die Betrachtung einzubeziehen. Insbesondere die Optionen der Einzelhandelsentwicklung sind zu sehen.

Zurzeit werden die Entwicklung einer knochenartigen Struktur etwa zwischen Hafenstraße und Rathaus bei einer Stärkung des heutigen Sky-Markt-Standortes einerseits sowie die alleinige Neuentwicklung eines Standortes auf dem bisherigen Schulgelände gegenüber vom Rathaus diskutiert (Abbildung 28 und Abbildung 29).



**Abbildung 28: Mögliche künftige Standortstruktur („Knochen“)**

(Kartengrundlage: Google Earth)



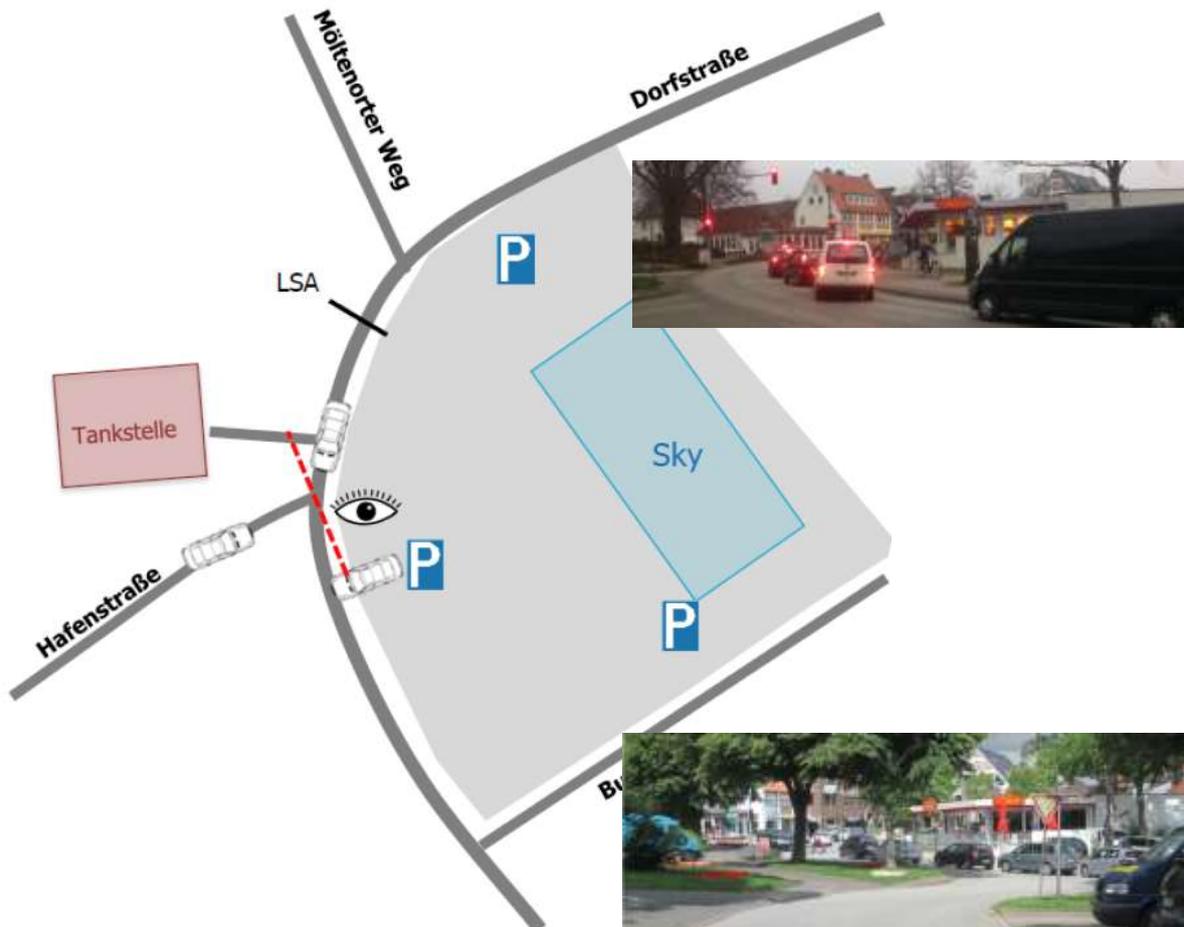
**Abbildung 29: Mögliche künftige Standortstruktur („Rathausplatz“)**  
(Kartengrundlage: Google Earth)

Sowohl die Leistungsfähigkeit der potenziellen Anbindungen der Einzelhandelsstandorte als auch die Kompatibilität der o.g. Grundzüge des Verkehrskonzeptes wurden geprüft. Ferner wurden verschiedene Möglichkeiten der Verkehrserschließung der betreffenden Standorte in Erwägung gezogen.

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit kann davon ausgegangen werden, dass die zu erwartenden Neuverkehre (inkl. der möglicherweise lediglich verlagerten Verkehre) an den in Frage kommenden Anbindungen an die Dorfstraße leistungsfähig abgewickelt werden können. Dies gilt für die Optionen einer Ausformulierung als Grundstückszufahrt, die mögliche Einbeziehung des Schulredders in die Zufahrtssituation und für eine an beiden Standorten jeweils denkbare Anbindung durch einen Mini-kreisverkehr gleichermaßen.

Die Erschließung eines potenziell erweiterten Sky-Marktes bedarf der besonderen Sorgfalt, da bereits heute die eingeschränkte Sicht und die dichte Abfolge von Zufahrten und Einmündungen in die Dorfstraße nicht unproblematisch sind (Abbildung 30). Ferner sind die Abhängigkeiten mit der heute bestehenden Fußgänger-Lichtsignalanlage, zukünftig möglichen anderen Querungshilfen sowie den Verkehrsvorgängen im Zusammenhang mit den einmündenden Straßen zu berücksichtigen. Die entsprechenden Möglichkeiten der Anbindungsgestaltung hängen jedoch mit der gesamten Konzeption des

Areals, einschließlich der vorhandenen Gebäude zusammen. Dies sowie die generelle Standortentscheidung sind jedoch noch nicht abschließend geklärt.



**Abbildung 30: Abhängigkeiten bei der Grundstückserschließung „Sky-Markt“**

(Eigene Aufnahmen)

Ein möglicher Einzelhandelsstandort gegenüber vom Rathaus ist in den verschiedenen in der Diskussion befindlichen Größenordnungen verkehrlich machbar. Darüber hinaus bietet er die grundsätzliche Chance, das gesamte Umfeld so neu zu ordnen, dass auch die Einfahrtsituation in den Kern des Ortes verschwenkt und der Rathausplatz erweitert werden könnte. Die Erschließung kann auch im Zusammenhang mit einer möglichen weiteren Grundstücksanbindung nördlich der Dorfstraße und östlich des Rathauses betrachtet werden.

Zu der möglichen Erhöhung des gesamten Verkehrsaufkommens in der Dorfstraße ist anzumerken, dass sie maximal in einer Größenordnung ausfallen wird, die die Grundzüge der Straßenraumgestal-

tung nicht in Frage stellen. Darüber hinaus ist die angestrebte Herausverlagerung des Durchgangsverkehrs zu erwähnen, die einen einzelhandels-bedingten Zuwachs kompensieren bzw. überkompensieren könnte.

## **5 HANDLUNGSANSÄTZE**

### **5.1 Straßenraumgestaltung**

Für die Straßenraumgestaltung der Dorfstraße werden folgende Elemente empfohlen:

- Weitgehend höhengleiche Anlage
- Verkehrsberuhigung (Tempo 20 – verkehrsberuhigter Geschäftsbereich od. verkehrsberuhigter Bereich)
- Barrierefrei (auch im Sinne Sehbehinderter)
- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- Neuaufteilung der Fläche zugunsten des Fußverkehrs, ggf. unter Beibehaltung der Bordlinien
- Beibehaltung der Fußgängerschutzampeln
- (Dezente) Verschwenkung der Fahrlinie
- Beibehaltung des Busverkehrs
- Umwandlung der Bushaltestellen in Buskaps
- Prüfung zweier Minikreisverkehrsplätze in den Ortszufahrtsbereichen (Standorte zu prüfen)
- Freiraumplanerische Begleitung (Element Wasser, Möblierung, Umgang mit anliegenden Plätzen und Nischen...)

Die konkrete Umsetzung lässt unter diesen Prämissen noch eine große Bandbreite an Möglichkeiten zu. Hier ist insbesondere auf den Grad der Integration der Fahrbahn abzustellen. Dies beinhaltet auch den Aspekt der Barrierefreiheit, sowohl für Gehbehinderte als auch für Sehbehinderte. Die nachfolgende Beispielsammlung hat keinen empfehlenden Charakter, sondern dient dazu, die Möglichkeiten des hier verfolgten Ansatzes in einer möglichst großen Breite darzustellen (Abbildung 31: Beispiele aus Basel, Duisburg, Schönebeck, Hamburg, Zürich). Es kommen unterschiedliche Grade der Beeinflussung von Wahrnehmung und Verhalten darin vor, die über die Materialwahl, die Ausbildung von Begrenzungen, Kontraste, Möblierung usw. erzielt werden.



**Abbildung 31: Referenzorte für die Straßenraumgestaltung Dorfstraße**

(Eigene Aufnahmen)

## 5.2 Umgestaltung der Bushaltestelle am Rathausplatz

Ein besonderes, wenn auch räumlich nicht allzu ausgeprägtes Element ist der Umbau der Bushaltestellen am Rathausplatz von Busbuchten zu Buskaps. Dabei wird der Gehweg bis an die Fahrbahn vorgezogen (vgl. Abbildung 32). Dies schafft größere Warte- und Freiräume, erleichtert das Einfädeln des Busses nach dem Halten in den fließenden Verkehr und ist im Sinne maximaler Zeitverluste für den allgemeinen Kfz-Verkehr als verträglich einzustufen, da Ein- und Ausstiegszeiten meist nicht mehr als 15 – 20 Sekunden betragen. Zumal wie oben beschrieben ein insgesamt verlangsamtes Verkehrsgeschehen aus den genannten Gründen im Sinne der angestrebten Gesamtcharakteristik ist.

Die Höhenentwicklung muss die gewünschten Ein- und Ausstiegshöhen mit der übrigen Straßenraumcharakteristik in Einklang bringen.



**Abbildung 32: Buskap (Beispiel)**

(FGSV 2013, S. 66)



**Abbildung 33: Möglicher Flächengewinn durch Buskaps** (Kartengrundlage: Google Earth)

### 5.3 Minikreisverkehr

Für die angestrebte Situation in der Dorfstraße sind Auftaktsignale unabdingbar. Ein generell sehr geeignetes und für die lokale Situation passendes Element ist die Anlage von Minikreiseln beiderseits des Ortskernbereiches, in dem ein der Zentralität entsprechendes Verkehrsgeschehen herrschen soll.



**Abbildung 35: Minikreisel (Beispiele)**

(BASt 2014, S. 1 und eigene Aufnahme)

Minikreisverkehr zeichnen sich durch folgende Merkmale aus:

- Außendurchmesser 13 m – 22 m

- Erhöhte, nur vom Schwerverkehr überfahrbare Innenkreisfläche (Kantenhöhe 4 cm)
- Überfahmung durch Busse möglich
- Fußgängerüberwege in den Zu- und Ausfahrten
- Kapazität bis 17.000 Kfz/ Tag

Folgende Vorteile sind generell, aber auch speziell für die Dorfstraße in Heikendorf erreichbar:

- Signalwirkung auf den Charakteristikwechsel
- Reduzierung der Geschwindigkeit
- Überschaubarkeit
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- geringer Flächenverbrauch
- niedrige Kosten
- Fußgängervorrang
- Möglichkeit der gleichzeitigen Anbindung eines Entwicklungsgrundstücks (z.B. Einzelhandel)

Es sind verschiedene Einsatzbereiche in der Dorfstraße möglich. Insbesondere in Verbindung mit der Erschließung des neuen Schulstandortes am Krischansbarg ist die Anlage eines Minikreisels im Einmündungsbereich Neuheikendorfer Weg / Krischansbarg ein wichtiges Instrument zur Entschleunigung. Gleichzeitig kann eine mit geringen Verzögerungen funktionierende Anbindung angeboten werden und der Fußgängervorrang geregelt werden. Darüber hinaus ist die Einmündung des Laboer Weges als Standort für ein solches städtebauliches Signal geeignet.

Weitere Standorte sind im Bereich Teichtor denkbar, um auch bei der Zufahrt in den Ortskernbereich von Süden den Charakteristikwechsel zu verdeutlichen und eine Verkehrsberuhigung zu unterstützen.

## **5.4 Ruhender Verkehr**

### Kfz-Verkehr

Angesichts der in den Stichprobenprüfungen festgestellten Parkraumreserven im gesamten Ortskernbereich ist die Grundlage für weiterführende Überlegungen zur Umnutzung einzelner Parkstandorte

gegeben. Dies ist im Zusammenhang mit der gesamten städtebaulichen Entwicklung zu sehen. So dürften beispielsweise die Verlagerung des Schulstandortes vom Schulredder weg auch Parkraumnachfragen verlagern. Ferner ist eine Vorgabe an maximale Entfernungen zwischen Parkplätzen und übergeordneten Zielpunkten zu entwickeln und in die weiterführenden Planungen zum ruhenden Verkehr einzubeziehen.

### Fahrradparken

Analog zu den Vertiefungserfordernissen der bislang nur stichprobenhaft erfassten Nachfragestrukturen im Kfz-Verkehr können auch für das Fahrradparken in der vorliegenden Untersuchung nur Hinweise gegeben werden. Dies betrifft den quantitativen Bedarf, der teilweise durch das ungeordnete und behelfsmäßige Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum andeutungsweise sichtbar wird und zukünftig detaillierter erhoben werden sollte. Darüber hinaus sind grundsätzliche Qualitätsanforderungen zu benennen, die im Zuge der Ortskernsanierung beachtet werden sollten:

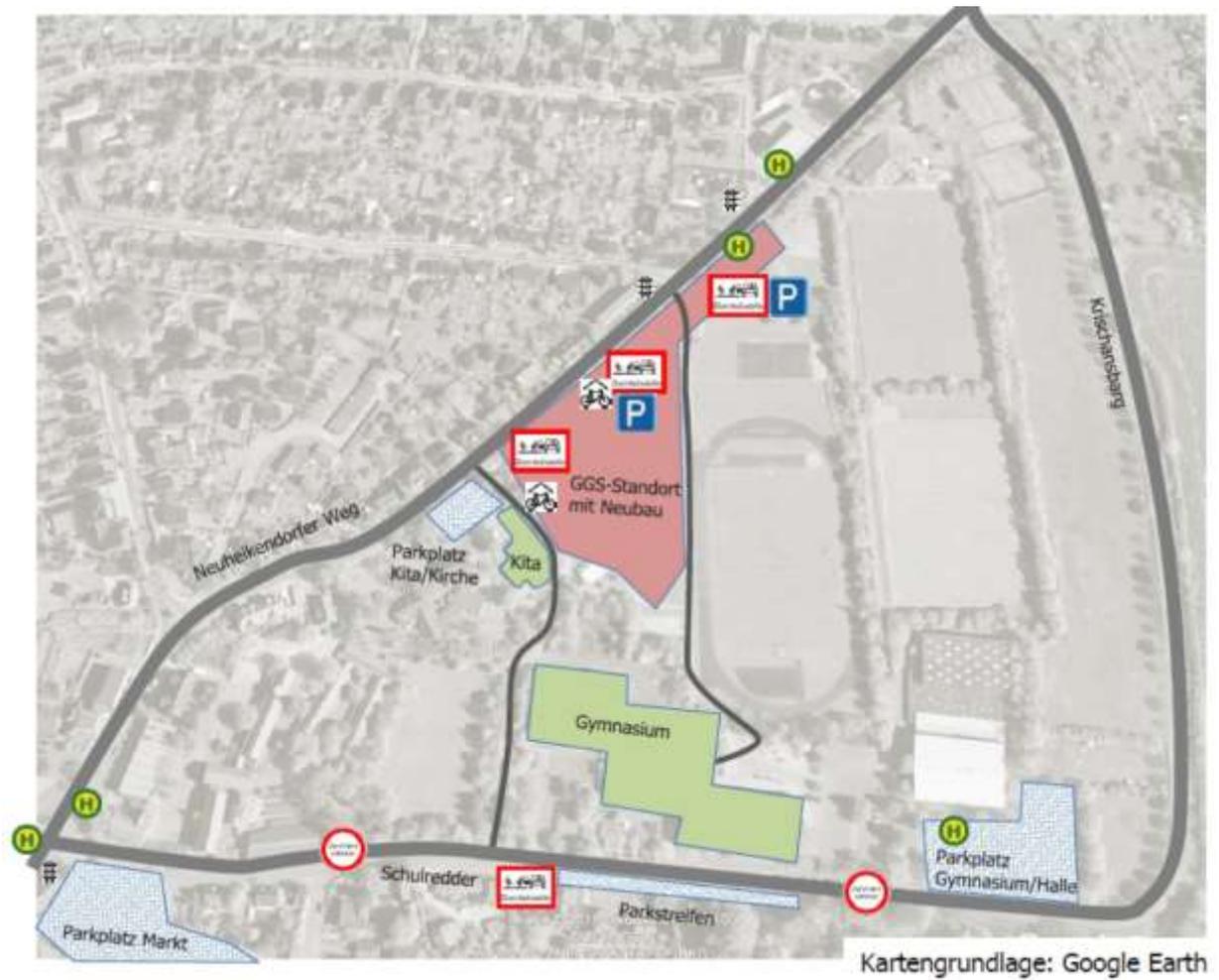
- Dezentrale Anordnung
- Eingangsnähe
- Anschließbarkeit des Fahrradrahmens
- Leichte Auffindbarkeit und Erreichbarkeit (stufenlos u.a.)
- Situativ geeignete Abstände zwischen Fahrradparkplätzen
- Berücksichtigung von Sonderformen
- gute Einsehbarkeit und Beleuchtung

## **5.5 Anbindung des neuen Schulstandortes**

Es ist ein Schulneubau am Neuheikendorfer Weg geplant, in dessen Folge die GGS an einem Standort konzentriert wird und zehn Jahrgänge ausgebildet werden (Abbildung 34). Der Neubau macht eine neue Betrachtung der Erschließungssituation erforderlich, die bei der Erstellung des vorliegenden Berichtes noch nicht abgeschlossen wurde.

Die zugehörige Verkehrsplanung ist jedoch in einem gemeinsamen Kontext mit der Gestaltung des Kernbereiches von Heikendorf zu sehen, da die Entfernungen gering sind und die Anbindung an die gleiche Straße erfolgt.

Erste Überlegungen zeigen die Anordnung von Hol- und Bringzonen sowie Parkplätzen am Neuheikendorfer Weg mit Zufahrten unmittelbar dorthin.



**Abbildung 34: Verkehrsplanung zur Schulneubauplanung (erste Überlegungen)**  
(Kartengrundlage: Google Earth)

## **LITERATURVERZEICHNIS**

Unfallauswertung Polizeidirektion Kiel, Zeitraum: 01.01.2013 bis 30.06.2016

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zum Fahrradparken. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf. Anwendungsmöglichkeiten des „Shared-Space-Gedankens“. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln, FGSV-Verlag.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Empfehlungen für Verkehrserhebungen. Köln, FGSV-Verlag.

Bundesanstalt für Straßenwesen (2014): Minikreisverkehre – Ableitung ihrer Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen. Bast – Forschung kompakt. Online verfügbar unter: [http://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/Downloads/2014-20.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/Downloads/2014-20.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

GLC Glücksburg Consulting AG (2011): Tourismuskonzeption für die Gemeinde Heikendorf

Cima (2016): Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Heikendorf (Entwurf)