

**1. Februar 2024**

**Planungswerkstatt zur  
Stadtbahnplanung  
Holtenauer Straße und  
Olshausenstraße**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

**Kiel.** Sailing.City.  
**K!el**

## Was erwartet uns heute?

- Begrüßung & Organisatorisches
- Erläuterung der Planung des Gesamtprojektes – Torben Groß, Leitung Infrastrukturplanung in der Stabsstelle Mobilität
- Impulsvortrag zur Variantenfindung – Ingolf Berger, Planungsbüro Ramboll
- Fragen & Diskussion
- Schlussfolgerungen und Ausblick

Anschließend:

- Offenes Dialogforum zu Trassenvarianten



## Organisatorisches

- Während der Veranstaltung wird fotografiert. Das Bildmaterial wird zu Zwecken der Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation verwendet.
- Die Präsentation wird im Nachgang veröffentlicht.
- Umfassende Informationen zur Stadtbahnplanung finden Sie unter: [\*\*kiel.de/stadtbahn\*\*](https://www.kiel.de/stadtbahn)

Kiel. Sailing. City.  
Kiel



Kiel  
bewegt  
dich.

## Dialog und Beteiligung

- Im Sinne eines konstruktiven Dialogs freuen wir uns über eine sachliche Diskussion. Kurze Beiträge helfen, dass möglichst viele Menschen zu Wort kommen.
- Nutzen Sie das persönliche Gespräch mit den Planer\*innen – auch nach der Veranstaltung.
- Die Rückmeldungen werden digitalisiert, ausgewertet und fließen in die Überarbeitung der Pläne mit ein.





### Gemeinsam bewegen wir Kiel. Jetzt.

Es wird konkret: Für die nächsten Schritte der Stadtbahnplanung geht es in die Kieler Stadtteile. Die Planer\*innen haben das zukünftige Stadtbahnnetz in elf Planungsabschnitte unterteilt. Zu allen wollen wir 2023 und 2024 Ihre Hinweise und Rückmeldungen – in Veranstaltungen vor Ort und in diesem digitalen Stadtbahndialog!

### Machen Sie mit beim Stadtbahn-Dialog zum Planungsabschnitt 4 Holtenauer Straße bis Christian-Albrechts-Universität vom 30. Januar bis 05. Februar 2024!

Für den Planungsabschnitt 4 (Holtenauer Straße bis Christian-Albrechts-Universität) erarbeiten die Planer\*innen drei verschiedene Möglichkeiten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann. Wir wollen mit Ihnen diskutieren, wie die Gestaltung des Straßenraums in diesem Bereich aussehen kann. Um die beste Lösung zu finden, sind Ihre Anregungen wichtig!

Schauen Sie sich die drei untenstehenden Varianten für den Planungsabschnitt 4 an und geben Sie uns Rückmeldung zu den Fragen:

- Welche Vor- und Nachteile sehen Sie bei den Varianten?
- Welche weiteren Hinweise haben Sie zu der Gestaltung der Haltestellen, dem Auto-, Rad- und Fußverkehr?

Sollten Sie Fragen zu den konkreten Planungen haben, können Sie diese in den Online-Dialogen zu den konkreten Planungsabschnitten stellen. Wir versuchen bestmöglich, diese zeitnah zu beantworten und veröffentlichen die Antwort unterhalb Ihres Beitrags.

### Wichtig!

Die Pläne sind noch nicht fertig, sondern Zwischenarbeitsstände. Im Anschluss an den Online-Dialog werden die Planungen vertieft. Alle Beiträge aus dem Online-Dialog werden von den Planer\*innen geprüft, wie sie in die Überarbeitung einfließen können. Jetzt ist also genau der richtige Zeitpunkt, um sich einzubringen!

Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!



#### Variante 1 - Stadtbahnführung mit Fokus auf Verkehrsqualität, Betonung der Mittellage

2 Beiträge | 0 Kommentare | 0 Bewertungen

Fokus dieser Variante ist die Koordinierung des Verkehrsflusses. Die Verkehrsträger werden auf separaten Spuren geführt.

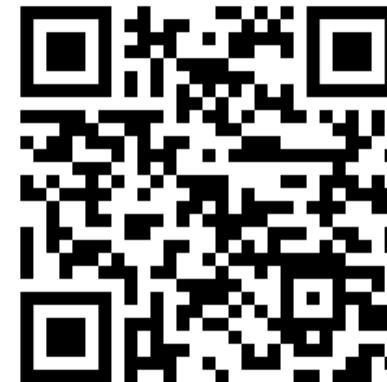
Weiterlesen

#### Variante 2 - Holtenauer Straße mit Platzräumen und grüner Unipromenade in der Olshausenstraße

## Stadtbahn-Dialog online

Vom 30. Januar bis 5. Februar können Ihre Hinweise zum Planungsabschnitt 4, Holtenauer Straße und Olshausenstraße im Online-Dialog verorten:

<https://stadtbahndialog-kiel.de/>



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

**Wer ist heute mit dabei?**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



# **Erläuterung der Planung des Gesamtprojektes**

Torben Groß, Leitung Infrastrukturplanung  
Landeshauptstadt Kiel

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



# Gründe für die Mobilitätswende

## Mobilitätswende in Kiel ist erforderlich für

- das Erreichen der **Klimaschutzziele** im Verkehr
- Reduzierung der zunehmenden **Überlastungen im Straßenverkehr**
- die Aufwertung der **Standortqualität** von Stadtteilen und Wirtschaftsstandorten
- die Erhöhung der **Lebens- und Wohnstandortqualität** in der Landeshauptstadt
- Steigerung der **wirtschaftlichen und touristischen Konkurrenzfähigkeit**





# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

**BÜRO STADTVERKEHR**  
Mobilitätskonzepte für Städte und Regionen

**GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP**  
PLANUNG | BERATUNG | MEDIEN

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**Grundlagenstudie**

Sachverständigenrat  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Aufsiedler 53, 24103 Hamburg  
Johanna-Seba-Str. 11, 20109 Berlin

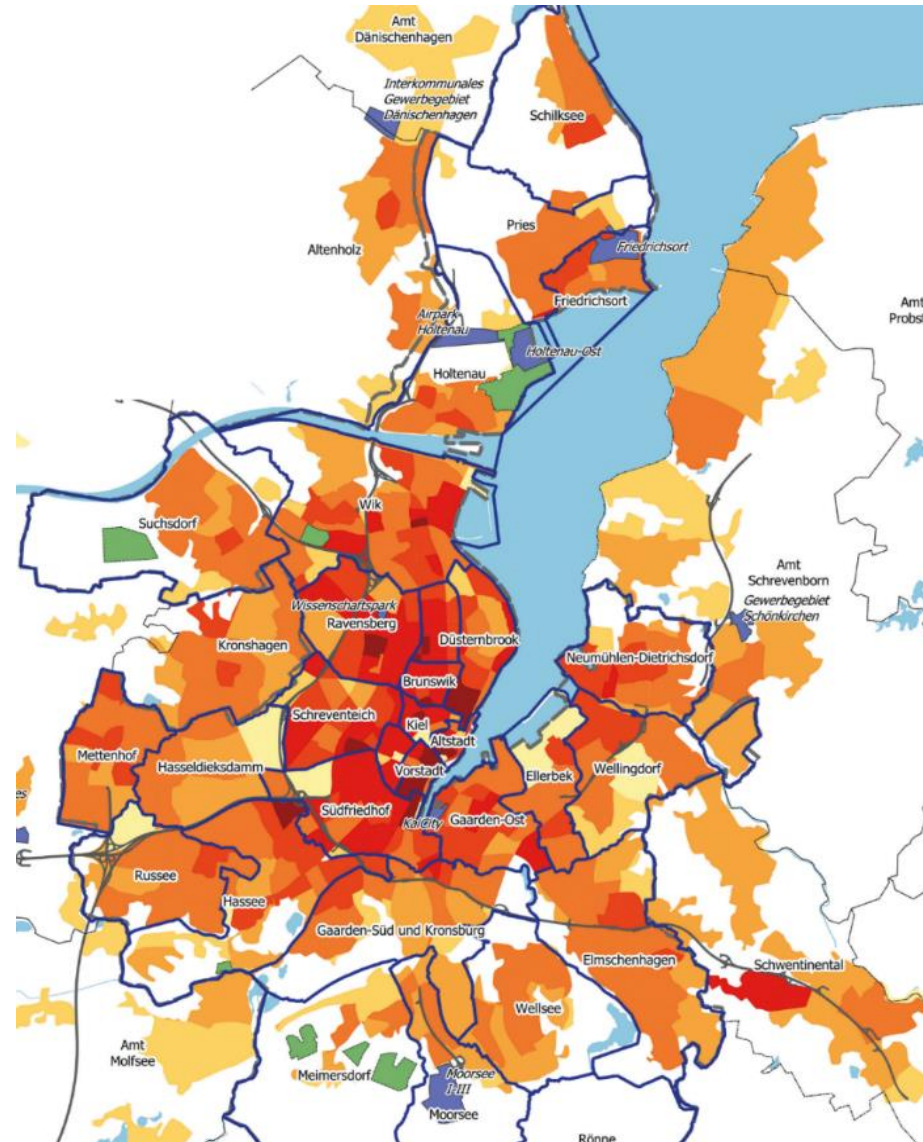
Büro Mobilverkehr  
Planungsabteilung RHM & Co. KG  
Mühlenstraße 55, 42721 Ulfen  
Kulmbacher Straße  
Tollweg 26, 24305 Kiel

Angebotpartner:  
GfL-Ing. Hans-Joachim  
Tel. 0431 / 109809-30  
Fax 0431 / 893721-42  
info@gf-l.de

Angebotpartner:  
GfL-Ing. Hans-Joachim  
Tel. 0431 / 109809-30  
Fax 0431 / 893721-42  
info@gf-l.de

Daten- und  
Grundlagen-  
ermittlung

2019



## Grundlagenstudie

Die Ermittlung des Bedarfs für eine Stadtbahn ist auf **Basis einer umfangreichen Datenermittlung** erfolgt.

# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

**BÜRO STADTVERKEHR**  
Verkehrsplanung und -management

**GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP**  
PLANUNGSGESAMTSCHAFT URBAN DESIGN ARCHITECTURE

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**Grundlagenstudie**

Sachverständigenrat  
 Stadtentwicklung und Mobilität USt  
 Auf der Höhe 11, 24103 Hamburg  
 Jochen Georg Meißner, LL, 50/50 Berlin

Angeschrieben:  
 USt, Ing. Hans-Dieter  
 Tel. 0431 / 159809-30  
 Fax 0431 / 893731-42  
 info@ust-berlin.de

Büro Stadtverkehr  
 Planungsarchitektur USt & Co. KG  
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden  
 Telefonische Vertretung  
 Tübingen 06, 34308 Kiel

Angeschrieben:  
 USt, Ing. Axel Peter, Stefan  
 Tel. 0431 / 810504  
 Fax 0431 / 810505  
 info@ust-berlin.de

Daten- und  
 Grundlagen-  
 ermittlung

2019

**Kiel. Sailing City.**

**kieler wege**

**Teilfortschreibung  
 Verkehrsentwicklungsplan Kiel**  
 Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**BRT** **REGIO TRAM** **SPNV-CITY-TUNNEL**  
**METRO-BUS** **TRAM**

Beschluss der  
 Landeshaupt-  
 stadt Kiel

2020

Förderung  
 durch das  
 Land SH





# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

**BÜRO STADTVERKEHR**  
Verkehrsplanung und -management

**GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP**  
PLANUNGSGESellschaft mbH

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**Grundlagenstudie**

Sachverständigen:  
 Stadtentwicklung und Mobilität Kiel  
 Außenstelle 01, 24103 Hamburg  
 Mona-Georg-Straße 11, 20109 Berlin

Projektleiter:  
 GMA-Ing. Hans-Dieter  
 Tel. 030 / 159809-30  
 Fax 030 / 893731-42  
 hdi@ggr-a.com

Büro Mobilität:  
 Planungsgesellschaft mbH & Co. KG  
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden  
 Außenstelle Kiel:  
 Tollerup 24, 24103 Kiel

Angeschlossener:  
 GMA-Ing. Axel Peter Schäfer  
 Tel. 030/893731-40  
 Fax 030/893731-42  
 aschae@kutschke.de

**Kiel. Sailing. City.**

**Teilfortschreibung  
 Verkehrsentwicklungsplan Kiel**  
 Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**kieler wege**

**SPNV-CITY-TUNNEL**

**REGIO TRAM**

**METRO-BUS**

**TRAM**

**Kiel. Sailing. City.**

**STARKE WIRTSCHAFT**

**Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung  
 eines hochwertigen ÖPNV-System  
 in der Landeshauptstadt Kiel**



# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



2019

2020

2021

2022

Daten- und Grundlagen-ermittlung

Beschluss der Landeshauptstadt Kiel

Förderung durch das Land SH

Systementscheid Tram

Netzentscheid 35,8km

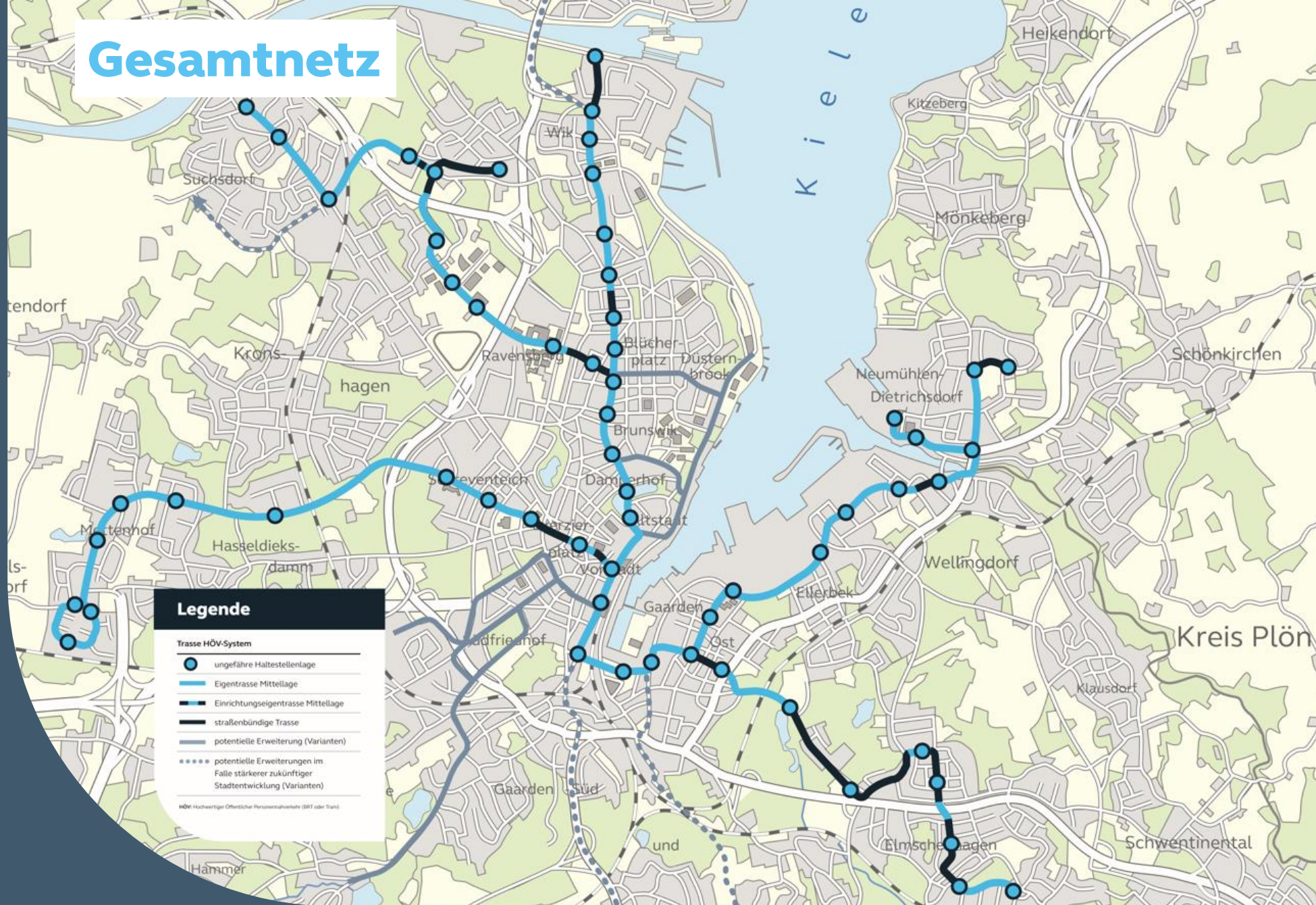


# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase





# Gesamtnetz



## Legende

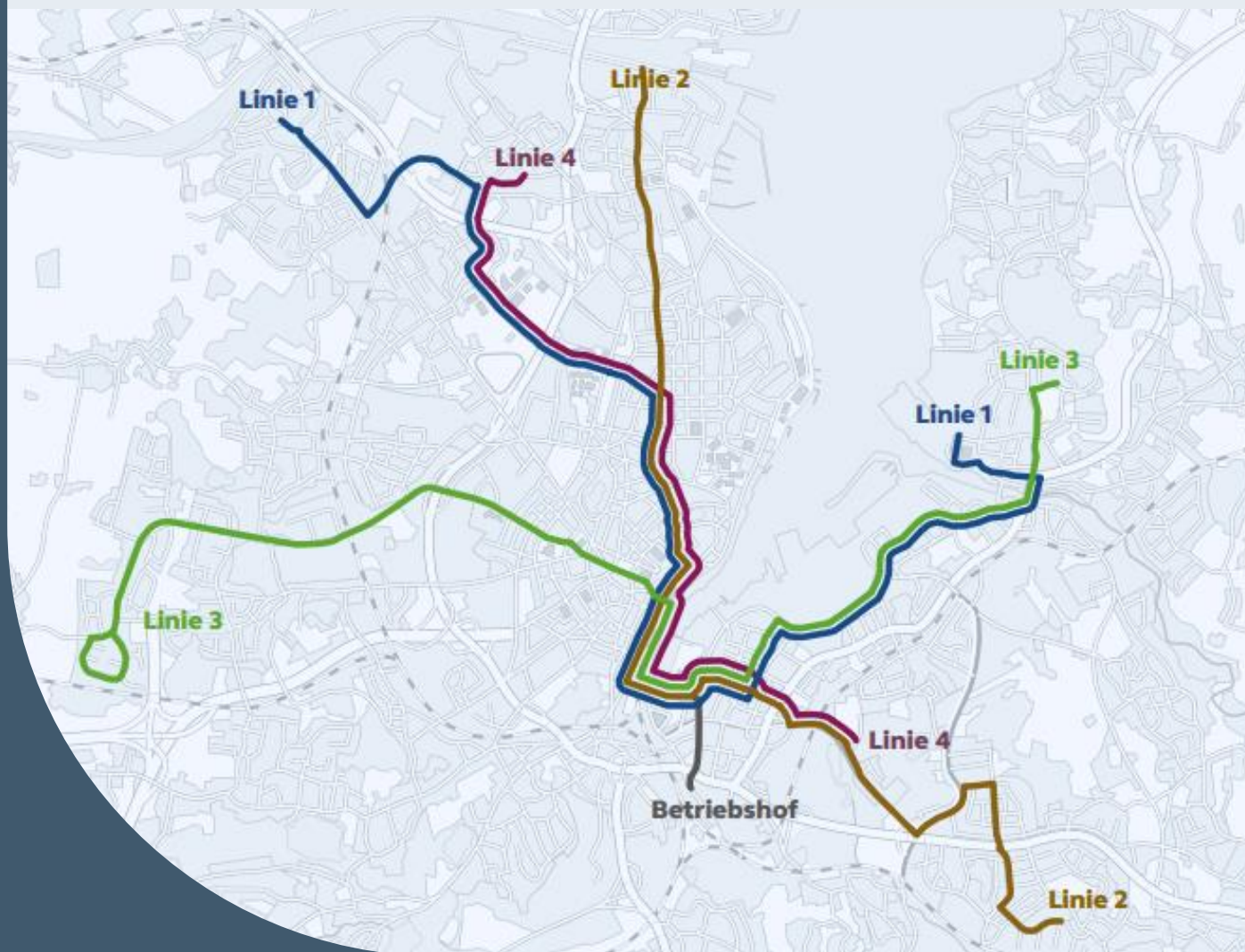
### Trasse HOV-System

-  ungefähre Haltestellenlage
-  Eigentrasse Mittellage
-  Einrichtungseigentrasse Mittellage
-  straßenbündige Trasse
-  potentielle Erweiterung (Varianten)
-  potentielle Erweiterungen im Falle stärkerer zukünftiger Stadtentwicklung (Varianten)

HOV: Hochwertiger Öffentlicher Personennahverkehr (SRT oder Tram)



# Geplantes Liniennetz



**Linie 1:** FH Kiel (Neumühlen-Dietrichsdorf) – Wellingdorf – Gaarden – Hbf. – Holtenauer Straße – CAU – Steenbeker Weg – Suchsdorf  
→ Länge: 15,7 km

**Linie 2:** Elmschenhagen – Preetzer Straße – Gaarden – Hbf. – Holtenauer Straße – Wik  
→ Länge: 13,2 km

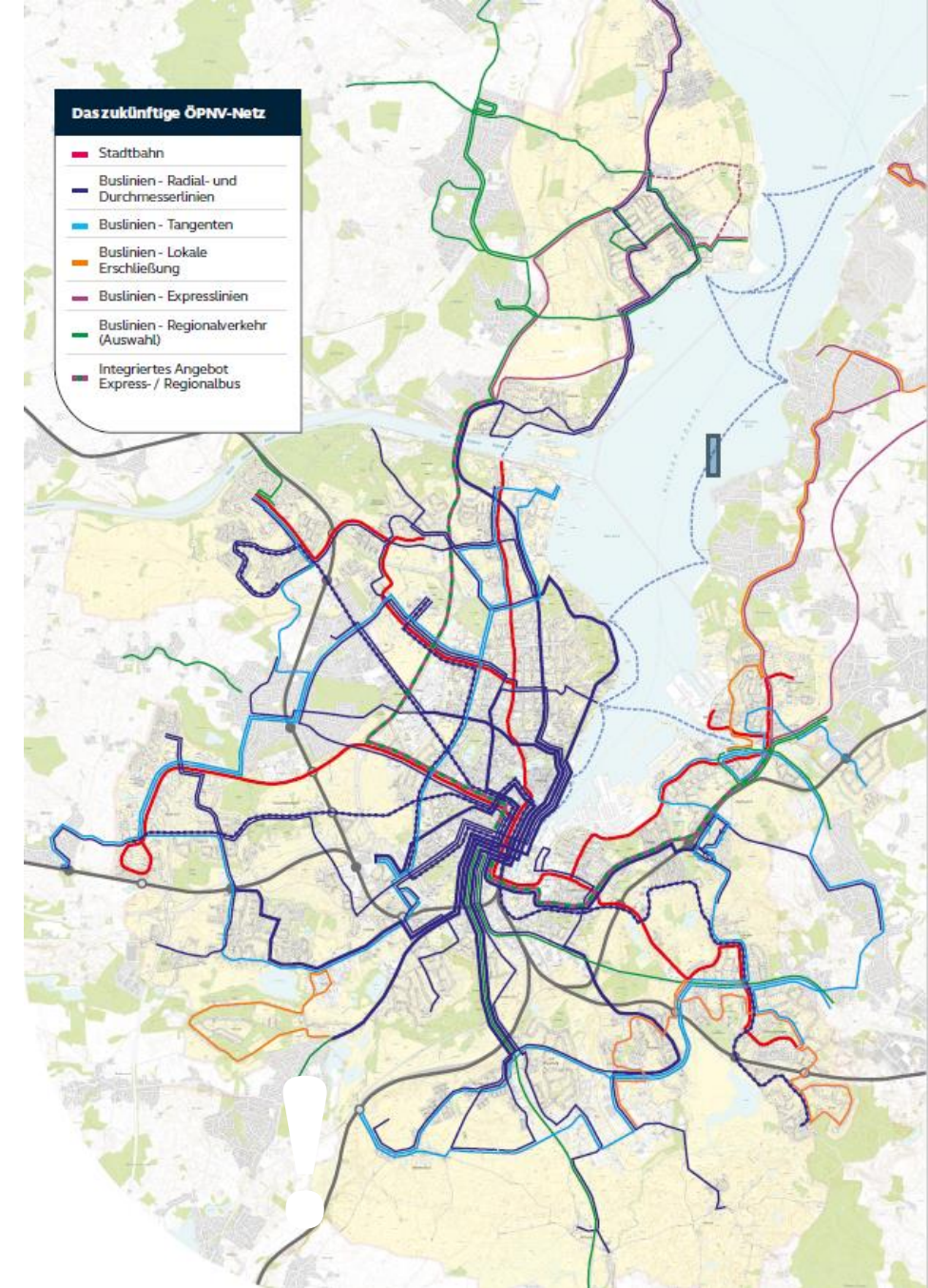
**Linie 3:** Neumühlen-Dietrichsdorf – Wellingdorf – Gaarden-Ost – Hbf. – Kronshagener Weg – Mettenhof  
→ Länge: 15,6 km

**Linie 4:** Verstärkerlinie vom Berufsbildungszentrum Gaarden bis nach Projensdorf  
→ Länge: 9,5 km



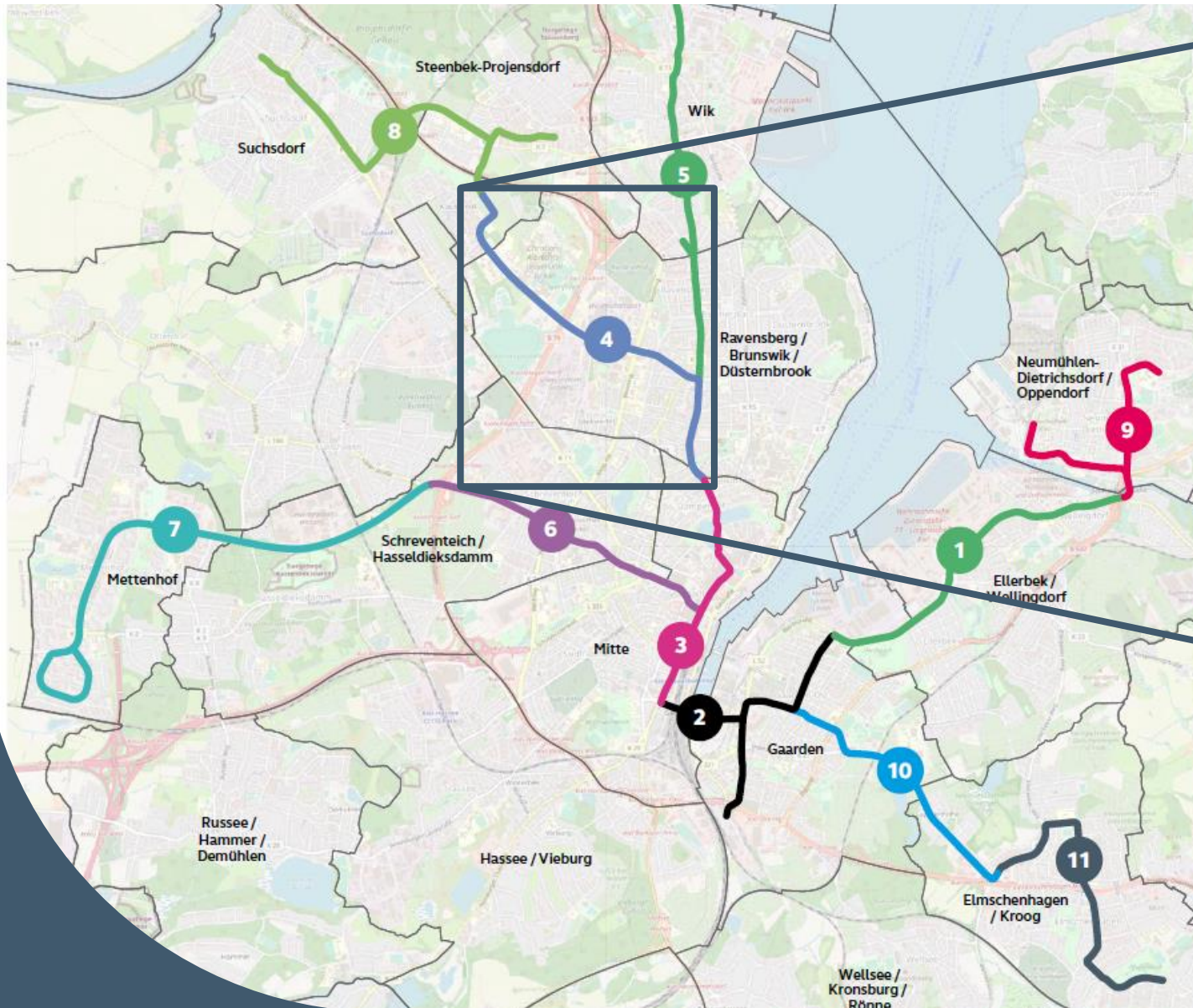
# Zukünftiges ÖPNV-Netz

- Mit der Einführung der Stadtbahn wird auch das Busnetz neu geplant
- Linien werden an das Stadtbahnnetz angepasst
- Ziel: Verbesserung des ÖPNV-Angebots insgesamt
- Vor allem Stadtteile, die nicht durch die Stadtbahn angebunden werden, sollen durch neue Busverbindungen eine bessere Anbindung an den ÖPNV erhalten.
- Angebotsverbesserungen durch Taktverdichtungen, neue Linien und Schnellbuslinie



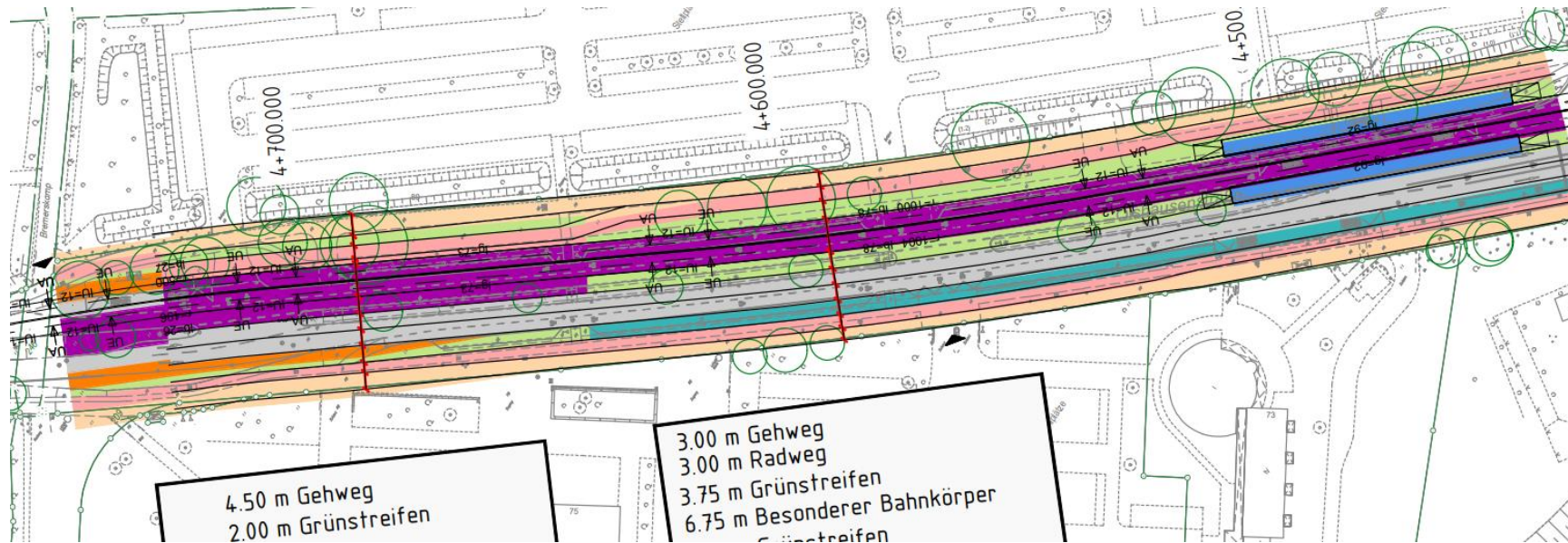


# Planungsabschnitte in der aktuellen Vorplanung





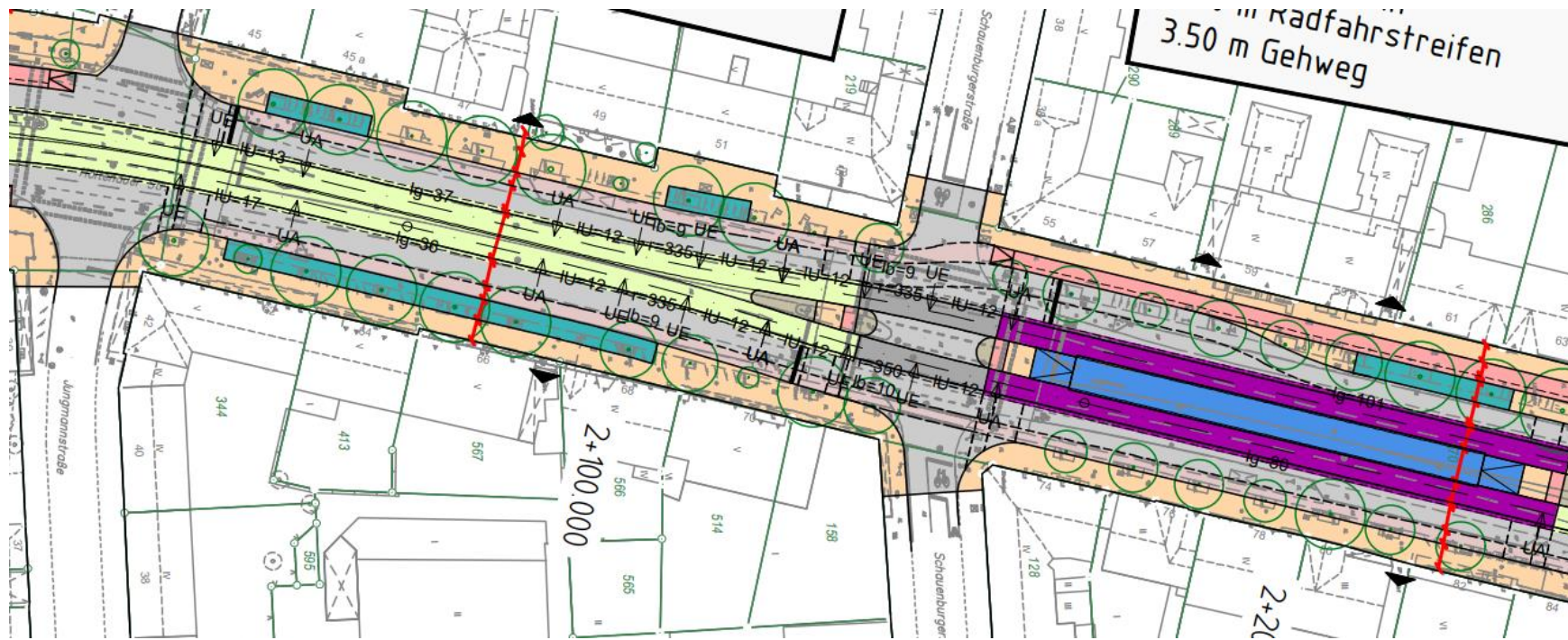
# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



## Vorplanung seit 2023

- Wesentliches Ziel: Aufteilung der Verkehre im Straßenraum
- drei verschiedene Möglichkeiten werden ausgearbeitet (Varianten)
- Gutachter wird eine sog. Vorzuglösung empfehlen
- Abstimmung mit den Ortsbeiräten
- Ratsversammlung wird final über die Vorzugsvarianten für das Gesamtnetz entscheiden

# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



## Vorplanung seit 2023

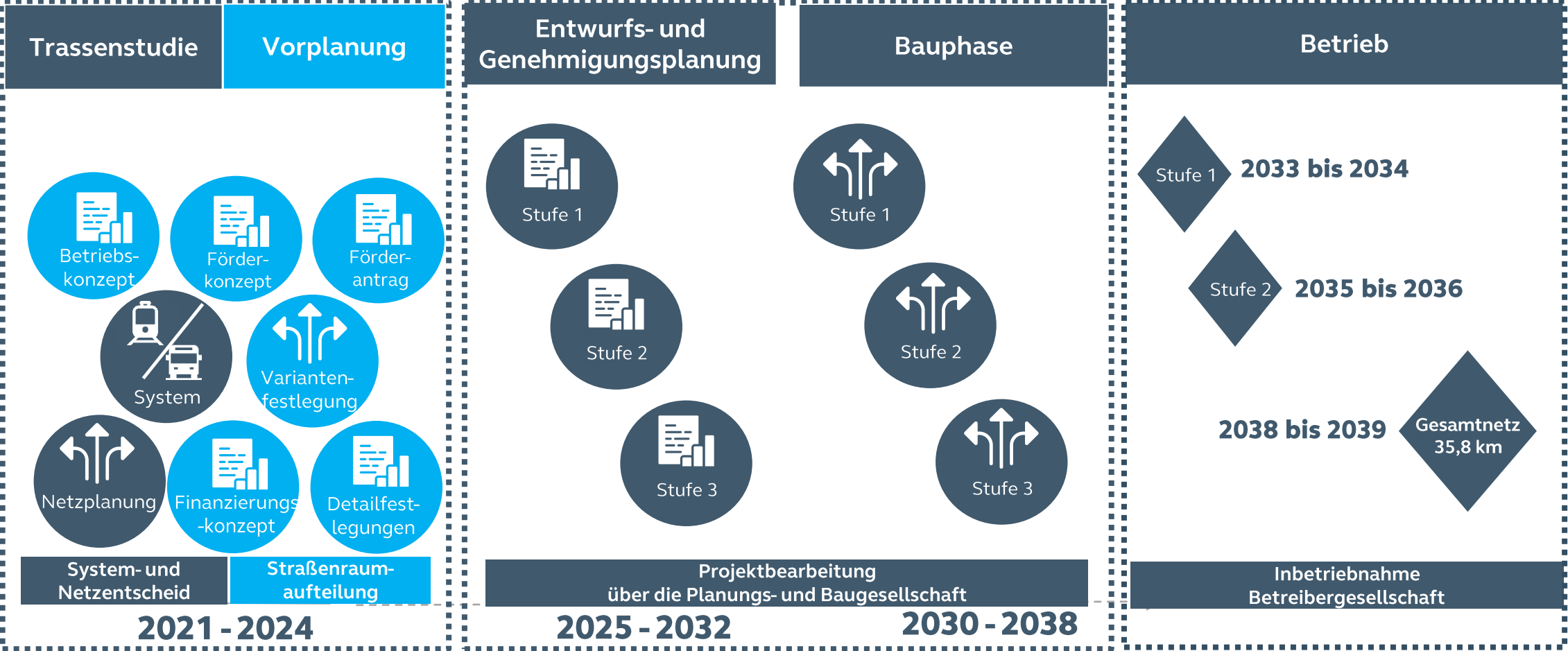
- Wesentliches Ziel: Aufteilung der Verkehre im Straßenraum
- drei verschiedene Möglichkeiten werden ausgearbeitet (Varianten)
- Gutachter wird eine sog. Vorzugslösung empfehlen
- Abstimmung mit den Ortsbeiräten
- Ratsversammlung wird final über die Vorzugsvarianten für das Gesamtnetz entscheiden

# Wichtige Hinweise zum Vorgehen

- Es werden **keine vollständig aufbereiteten Pläne** präsentiert, sondern ein **Arbeitsstand** des Gutachters gezeigt.
- Die Pläne sind zu dem Zeitpunkt noch **nicht mit den Fachämtern** abgestimmt.
- Die **Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt parallel zur Beteiligung der Fachämter.**
- **Ihre Rückmeldungen** werden geprüft, dokumentiert und fließen so in die Planung ein.



# Angestrebter Realisierungszeitplan



**Vorbehaltlich der Ergebnisse der Vorplanung**

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Impuls zur Variantenfindung**

Ingolf Berger, Ramboll

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

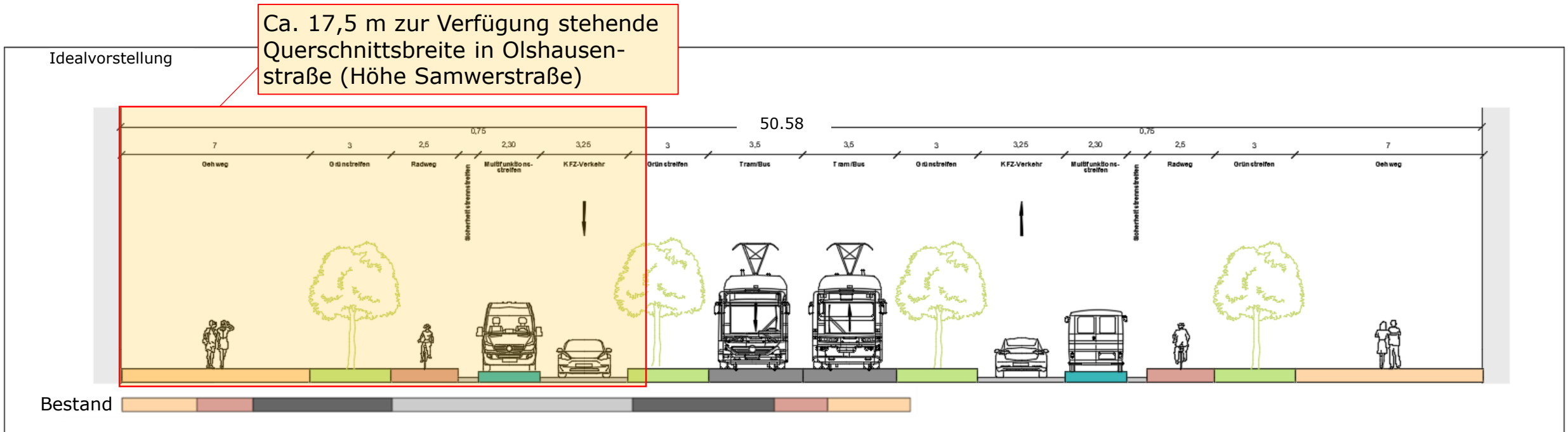
# **Herangehensweise und Gesamtbild**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



# Herangehensweise und Gesamtbild

Idealvorstellung zur Aufteilung des Straßenraums – Wirklich so ideal?









# Vorstellung in zwei Teilabschnitten



## 2. Teilabschnitt „Universitätsachse“ Olshausenstraße

Holtenuauer Straße bis Mangoldtstraße

## 1. Teilabschnitt – südliche Holtenuauer Straße

Dreiecksplatz bis Esmarchstraße



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **1. Teilabschnitt südliche Holtenauer Straße Dreiecksplatz bis Esmarchstraße**

**Kiel.** Sailing.City.  
**K!e!**

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Gesamthafter Überblick für die südliche Holtenauer Straße**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

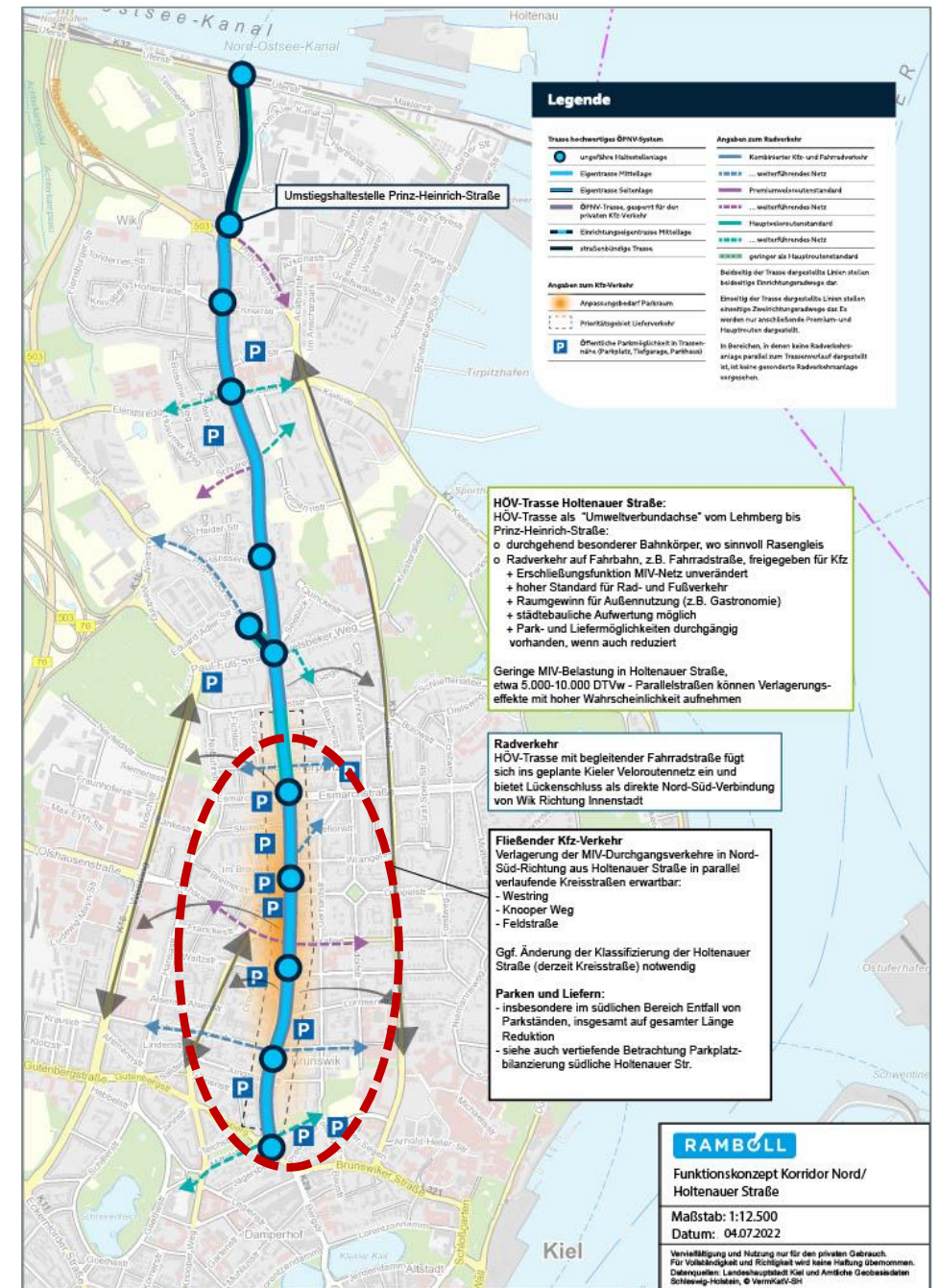




# Südliche Holtenauer Straße

## Dreiecksplatz bis Esmarchstraße

- Holtenauer Straße im Untersuchungsbereich hat sehr hohe gesamtstädtische Bedeutung
- Klassische Korridorstraße mit hoher Nutzungsdichte und -vielfalt (Einzelhandel, Gastronomie, Kultur, Wohnen etc.)
- Erschließung der Innenstadt aus nördlicher Richtung
- Verkehrliche Funktionen:
  - Kfz-Verkehr: Nutzung als Durchgangsstraße möglich, aber nicht dominierend – wichtig für Erreichbarkeit der Geschäftsstraße
  - ÖPNV: Eine der am stärksten nachgefragten und bedienten Busachsen in Kiel – hohe Nachfrage
  - Erschließung für Radverkehr nicht zufriedenstellend, parallel verläuft Fahrradstraße Gerhardstraße
  - Bedeutendes Fußgängeraufkommen





# Mögliches künftiges ÖPNV-Netz Holtenauer Straße

- Hauptachse Innenstadt – Holtenauer Straße – Wik / Universität
- Übernahme Verkehrsaufgabe in diesem Bereich vollständig durch Stadtbahn mit kreuzendem Busverkehr
- Dreiecksplatz: Starke Busachse in Ost-West-Richtung (Brunswiker Straße – Lehmberg – Gutenbergstraße)
- Waitzstraße / Olshausenstraße: Linien in Richtung Knooper Weg / Reventloubücke / Universität
- Weiter nördlich im Bereich Auberg komfortable Umsteigeanlage Stadtbahn/Bus zur Anbindung des Kieler Nordens





**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Leitbilder der Varianten für die südliche Holtenauer Straße**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

# Erläuterung der Leitbilder - Holtenauer Straße

## Varianten 1 bis 3

### Variante 1

#### „Verkehrliche Funktion“

- Dieser Variante liegt der Erhalt der Klassifizierung der Holtenauer Straße als Kreisstraße zugrunde
- Aspekte der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs genießen Vorrang
- Insgesamt stärkerer Fokus auf verkehrlicher Qualität als auf stadträumlicher Integration
- Fokus liegt auf einer Optimierung der verkehrlichen Abwicklung für alle Verkehrsträger durch ihre Separierung
- Hochbordradwege als Standard, Radfahrstreifen als Mindestqualität

### Variante 2

#### „Abfolge von Platzräumen“

- Streckenabschnitt durch die Holtenauer Straße als eine der wichtigsten Geschäftsstraßen in Kiel: Stadtverträgliche Integration der Stadtbahn durch Stärkung der Nutzungen in den Seitenräumen
- Die Bereiche um die Haltestellen werden als Platzräume in möglichst einem Niveau gestaltet
- Abfolge von vier hervorgehobenen Bereichen, für die ein besonderes Gestaltkonzept ausgearbeitet wird
- Radverkehr entlang der Strecken bergauf auf überbreiter Fahrbahn im Mischverkehr mit MIV mit Überholmöglichkeit
- Radverkehr bergab auf normalbreiter Fahrbahn
- Gehwege sind gegenüber anderen Varianten schmaler

### Variante 3

#### „Durchgehende Geschäftsstraße“

- Streckenabschnitt durch die Holtenauer Straße als eine der wichtigsten Geschäftsstraßen in Kiel: Stadtverträgliche Integration der Stadtbahn durch Stärkung der Nutzungen in den Seitenräumen
- Der Charakter der Holtenauer Straße als linearer Raum wird über alle Abschnitte angewandt: Damit möglichst einheitliches Gestaltungsbild des Abschnitts
- Die Haltestellen sind Bestandteil des Straßenraumes, ohne dessen Gestalt zu dominieren
- Schmale Fahrbahn als „verkehrsberuhigte Geschäftsstraße“ lässt mehr Fläche im Seitenraum zur Multifunktionsgestaltung

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



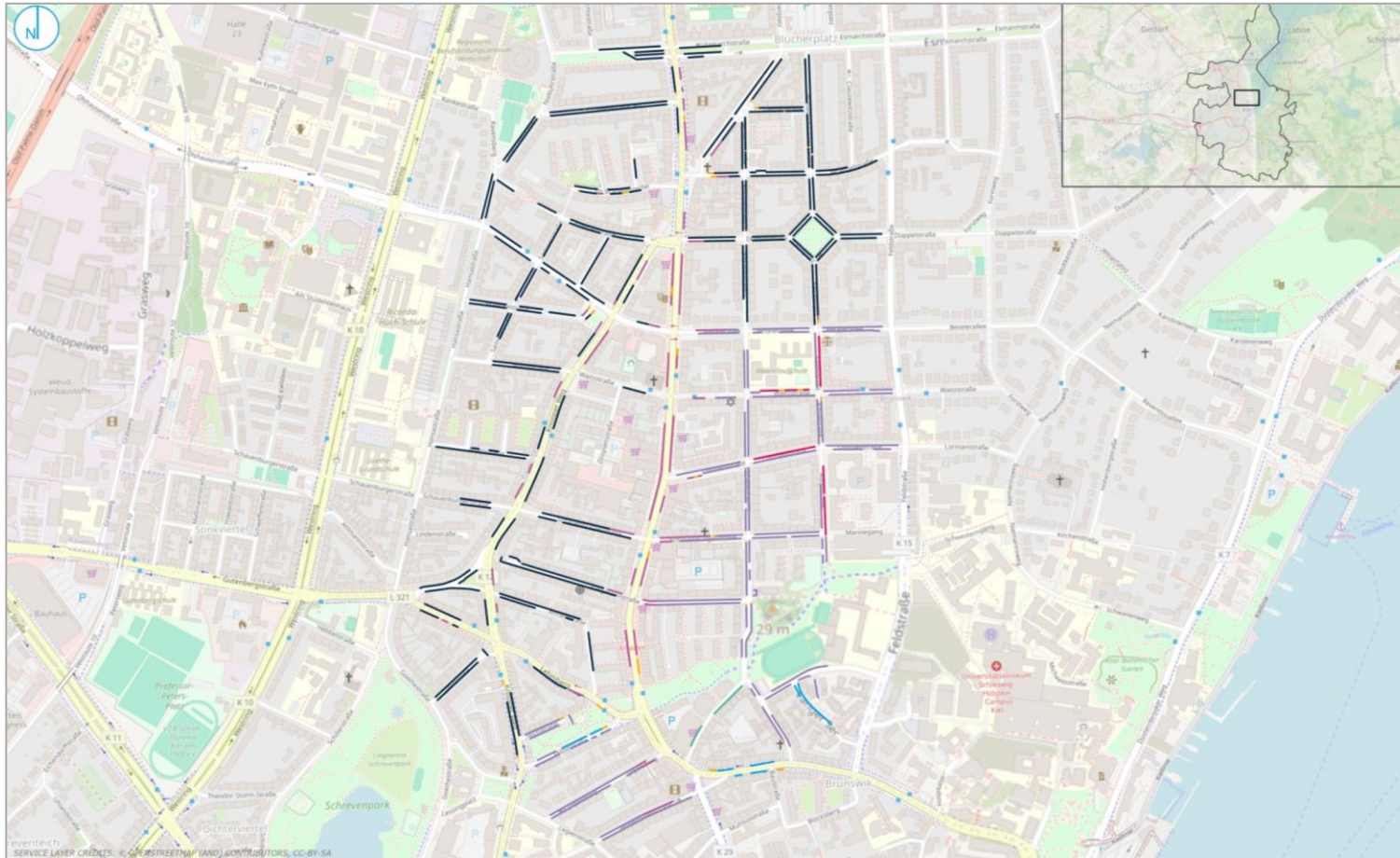
**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Vertiefende Betrachtungen für die südliche Holtenauer Straße**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



# Entwicklung des Stellplatzangebots im Umkreis von 400m oder 5-Minuten-Fußweg



Quelle: Karte 58 Parkplätze Holtenauer Str. 400m

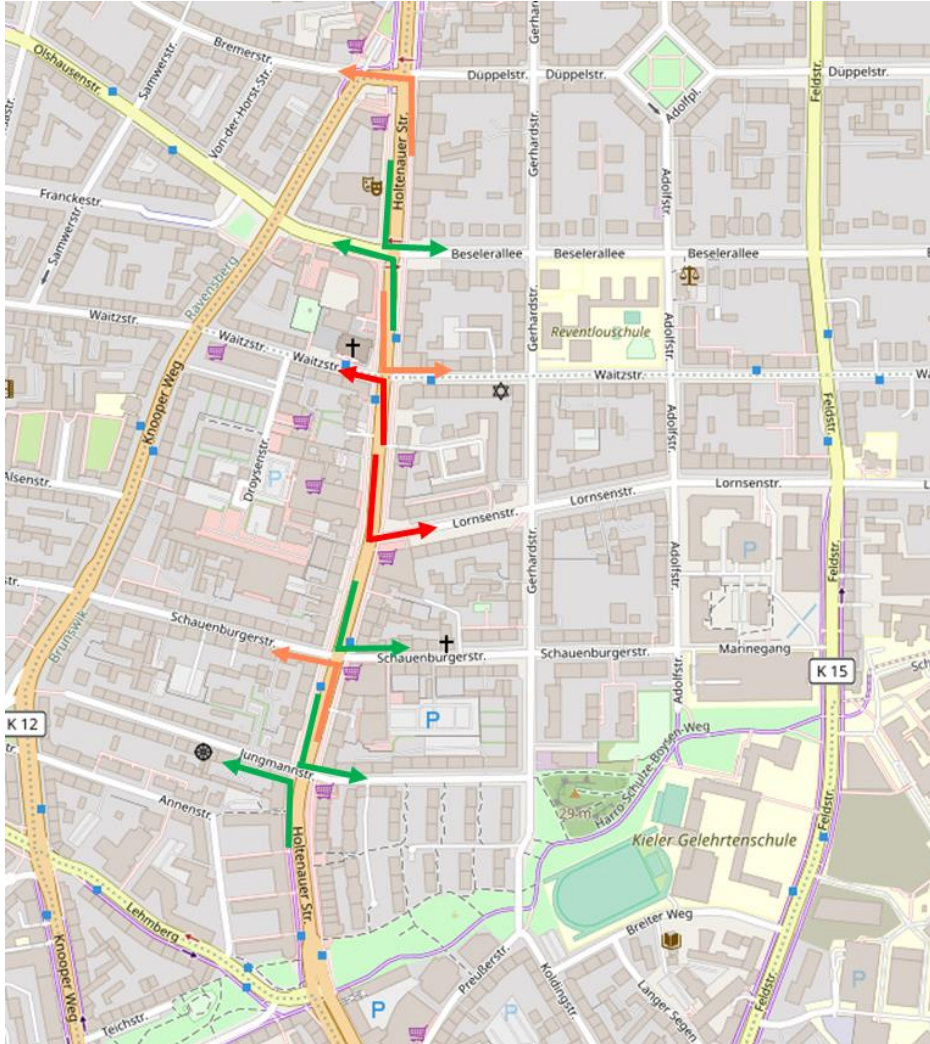
- Angebot derzeit: 3385\* Stellplätze im Umkreis von 400m zur Trasse von Dreiecksplatz bis Esmarchstraße
- **Parkplatzreduzierung in 400m Umkreis:**
  - Variante 1: -3,2 %, -110 Stellplätze
  - Variante 2: -1,4 %, -50 Stellplätze
  - Variante 3: -0,9 %, -30 StellplätzeErmittlung unter vollständiger Berücksichtigung der Multifunktionsstreifen als Stellplatz mit Baumbestand.

\*ohne Baustellen, eingeschränktes Halteverbot, Gehwegparken

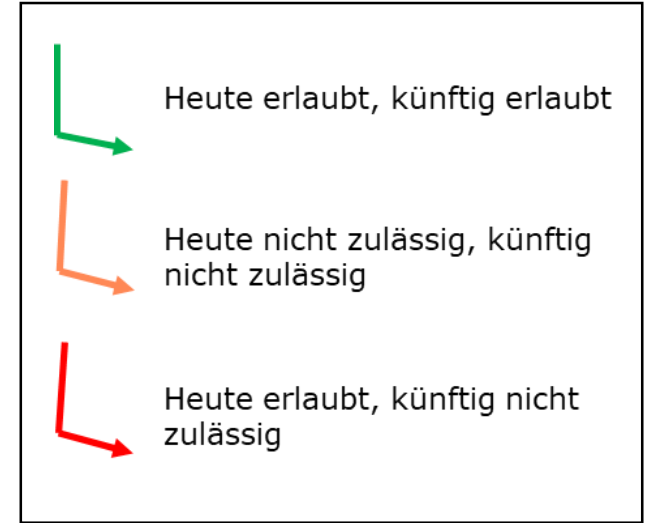
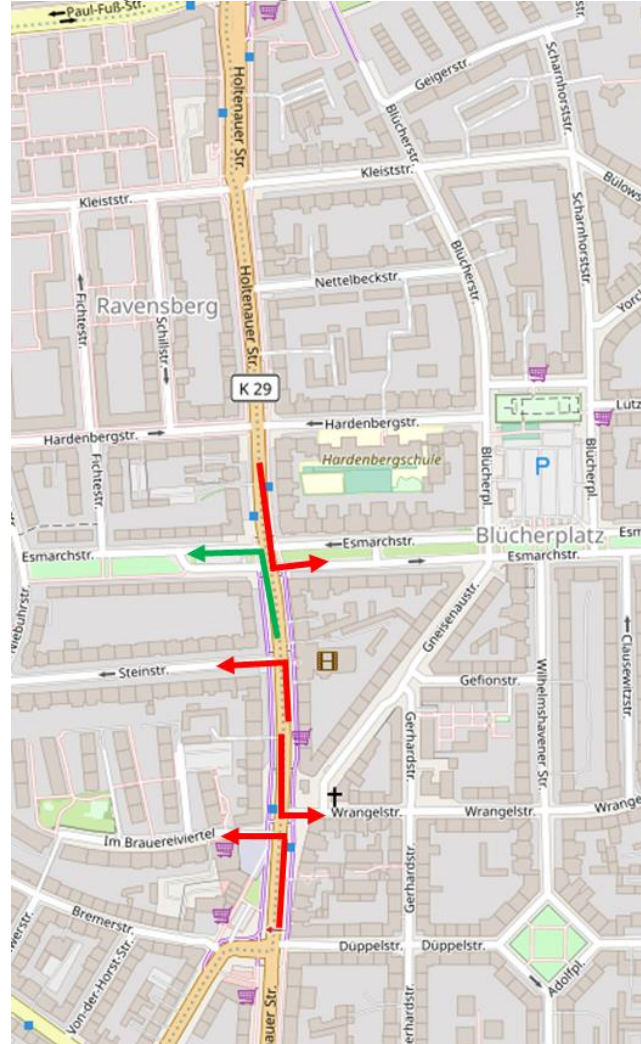


# Abbiegemöglichkeiten Holtenauer Straße

## Lehmberg – Knooper Weg



## Knooper Weg – Esmarchstr.



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Vorstellung der Varianten für die südliche Holtenauer Straße**

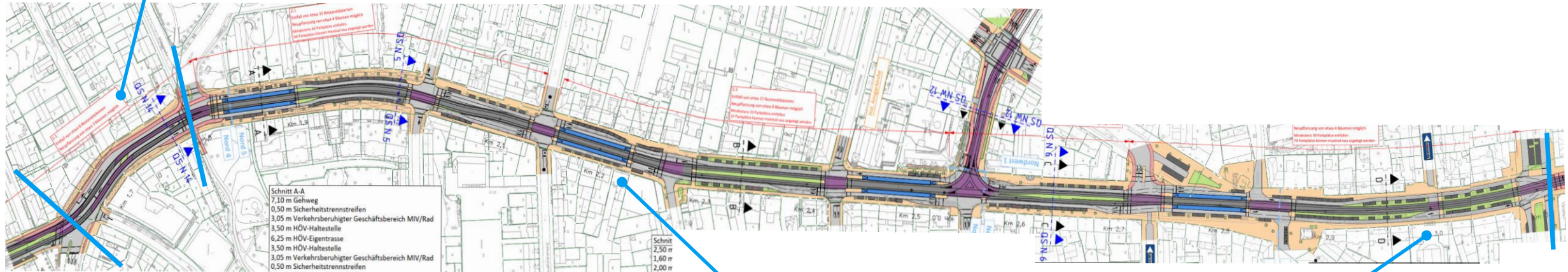
**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



# Räumliche Einordnung

## Abschnitte – Südliche Holtenauer Straße

### Dreiecksplatz



### Südliche Holtenauer Straße

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Varianten im Bereich Dreiecksplatz**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



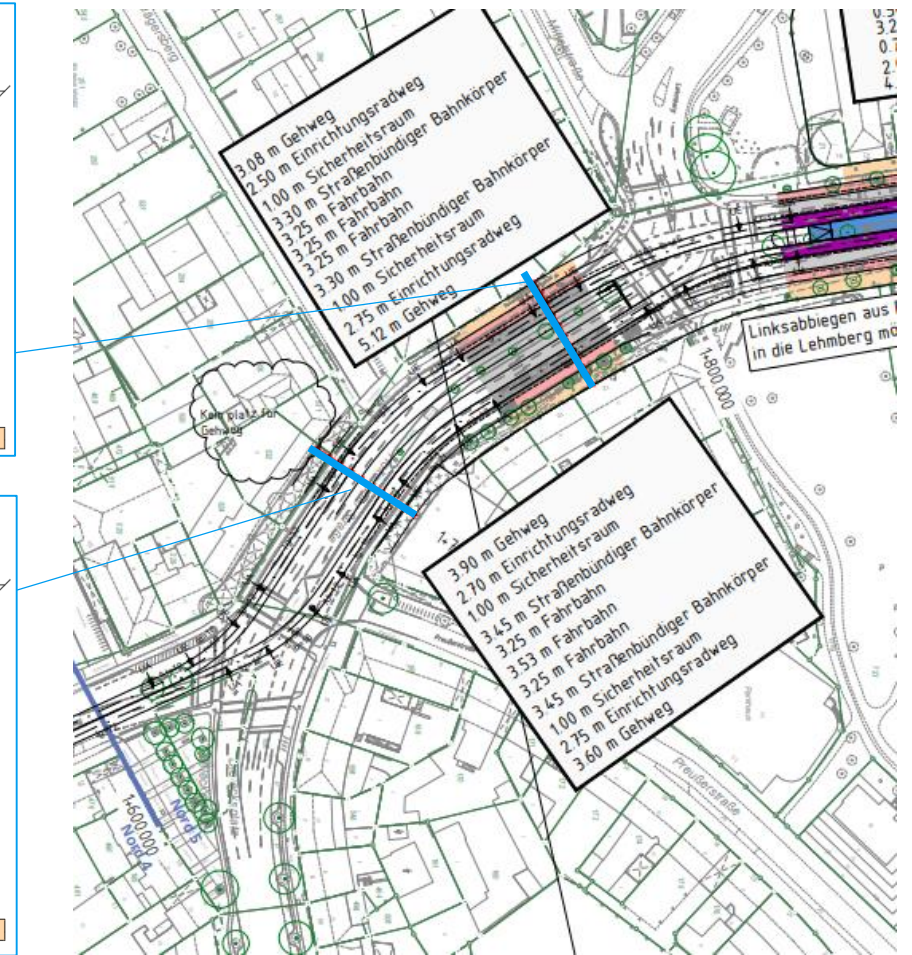
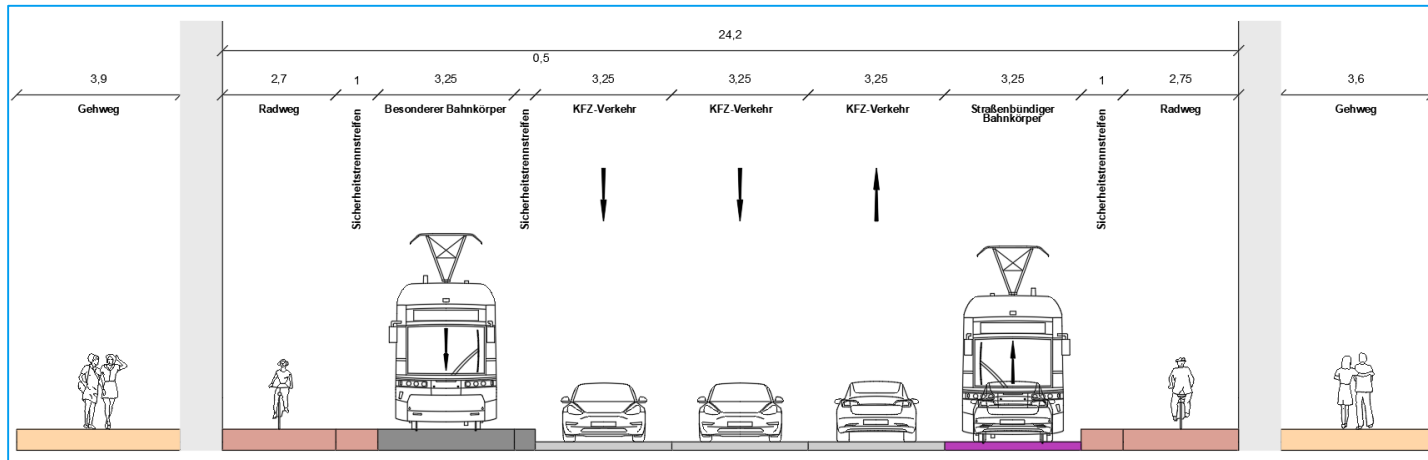
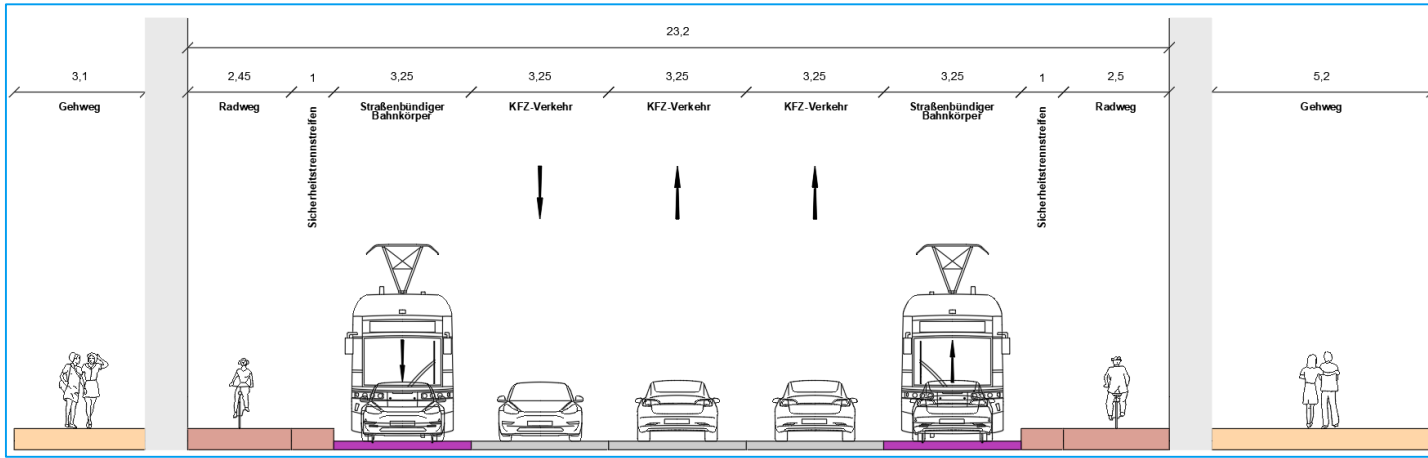
# Dreiecksplatz

## Beispielvisualisierung

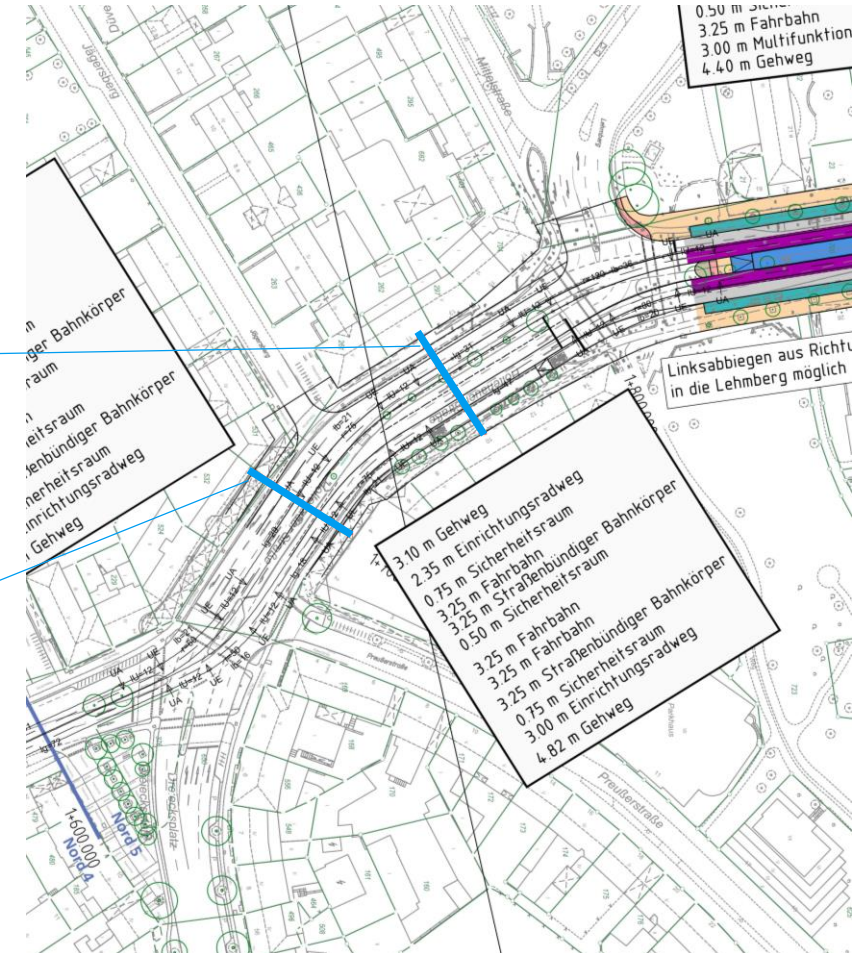
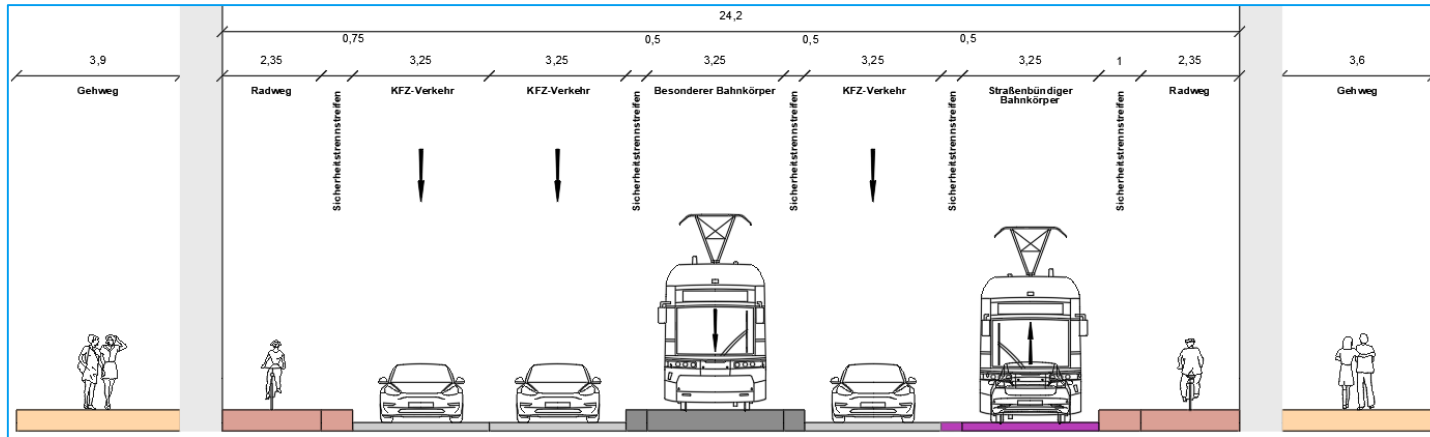
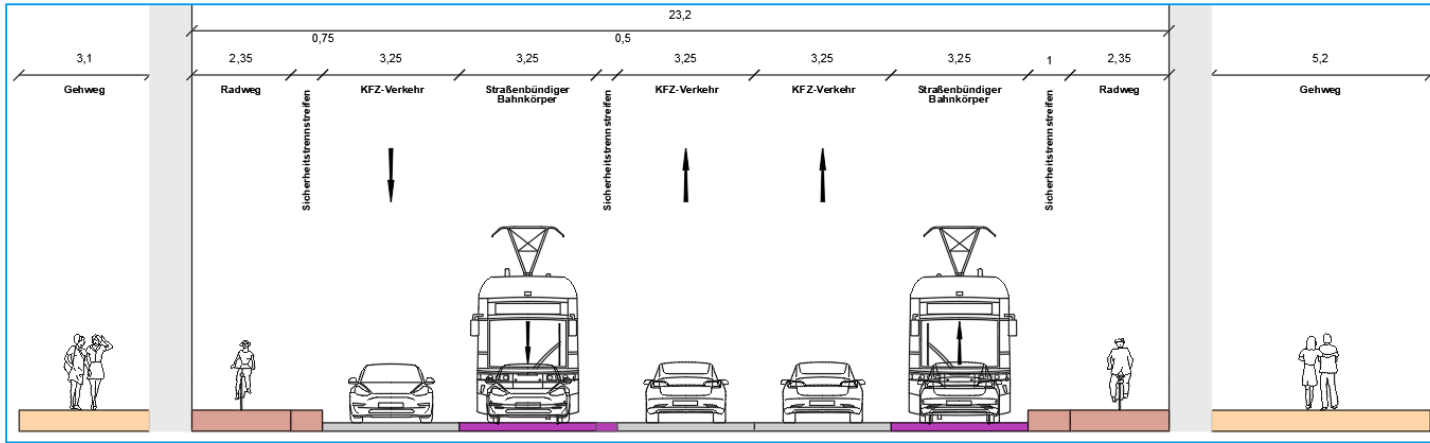




# Variante 1: Dreiecksplatz bis Lehmberg



# Variante 2 und 3: Dreiecksplatz bis Lehmberg



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Varianten zwischen Lehmberg und Esmarchstraße**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



# Südliche Holtenauer Straße

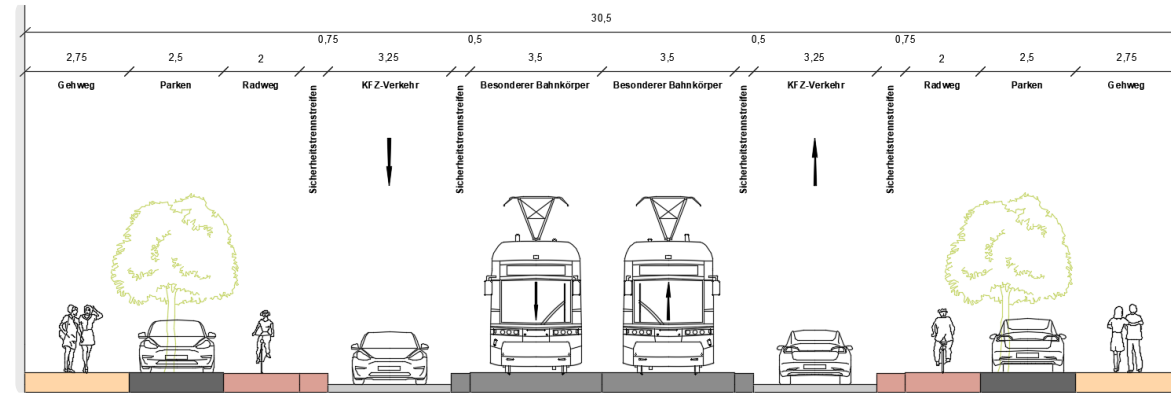
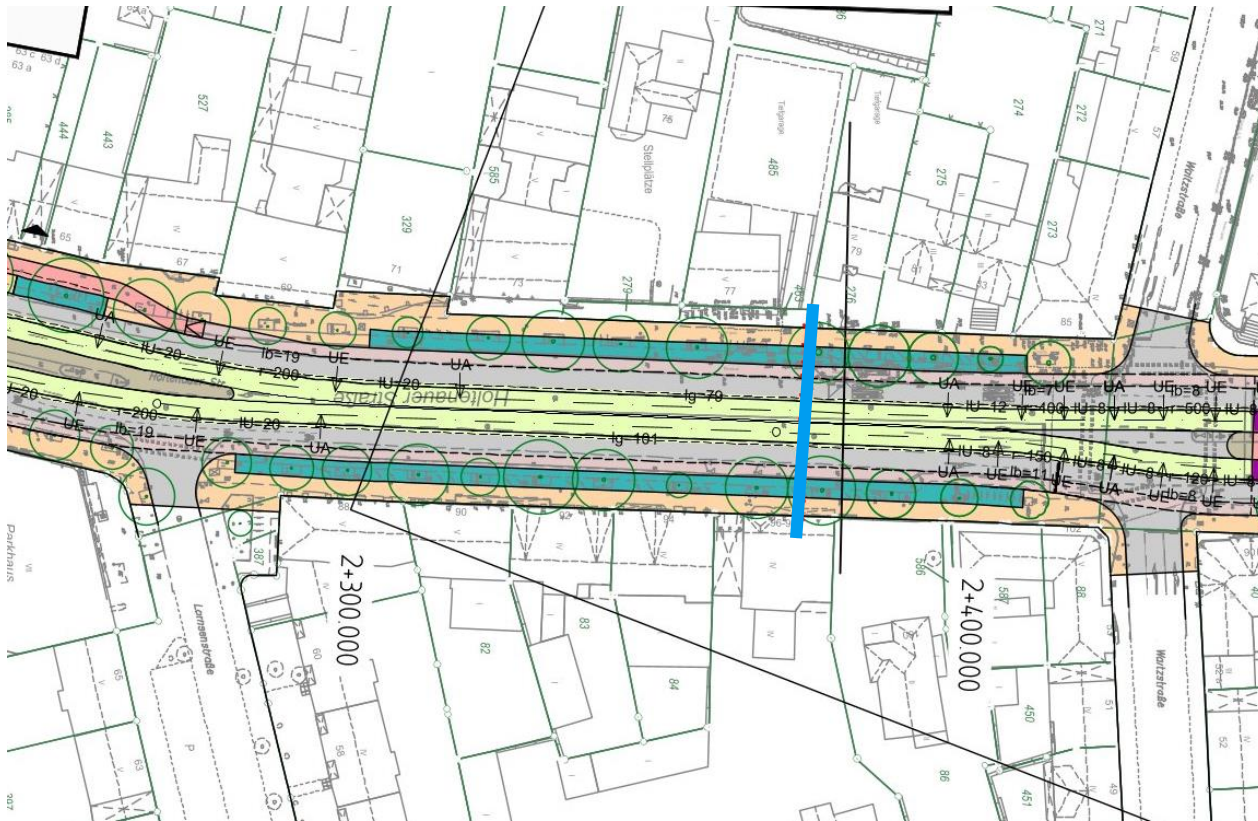
## Beispielvisualisierung





# Holtenauer Straße Variante 1

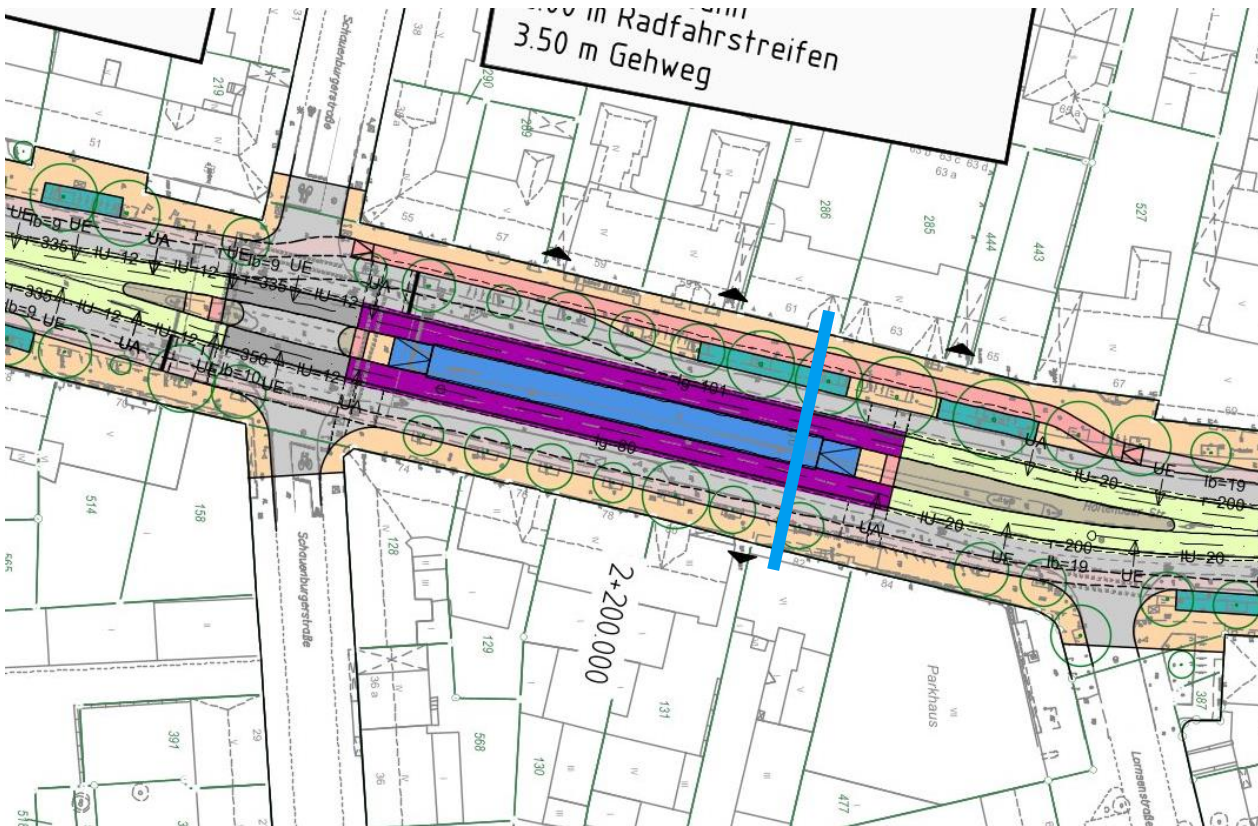
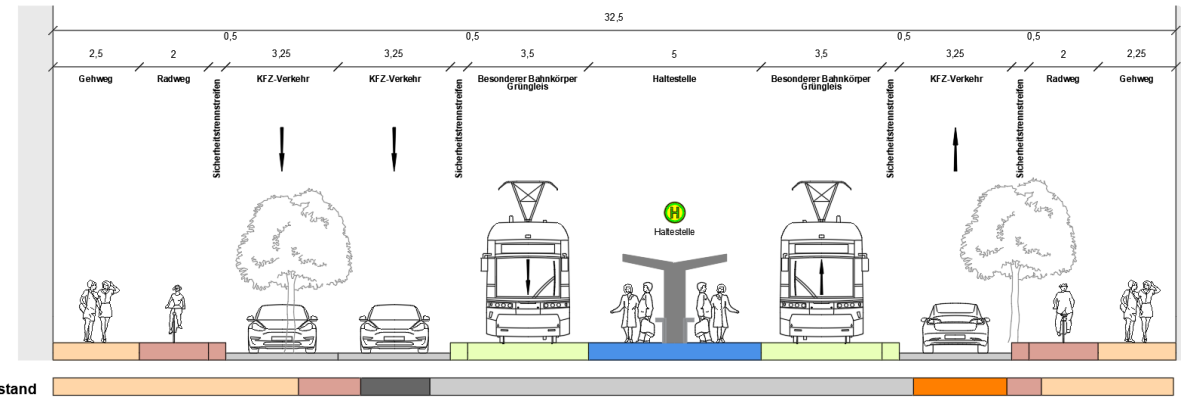
## Regellösung Straßenraum am Bsp. Lornsenstr. bis Waitzstr.



- Besonderer Bahnkörper mit separaten Einrichtungsrädwegen
- Multifunktionsstreifen (Bestandsbäume und Parkplätze)
- Verzicht auf Linksabbiegespuren ermöglicht längeren Multifunktionsstreifen oder breitere Gehwege

# Holtenauer Straße Variante 1

## Regellösung Haltestelle am Bsp. Schauenburgerstraße

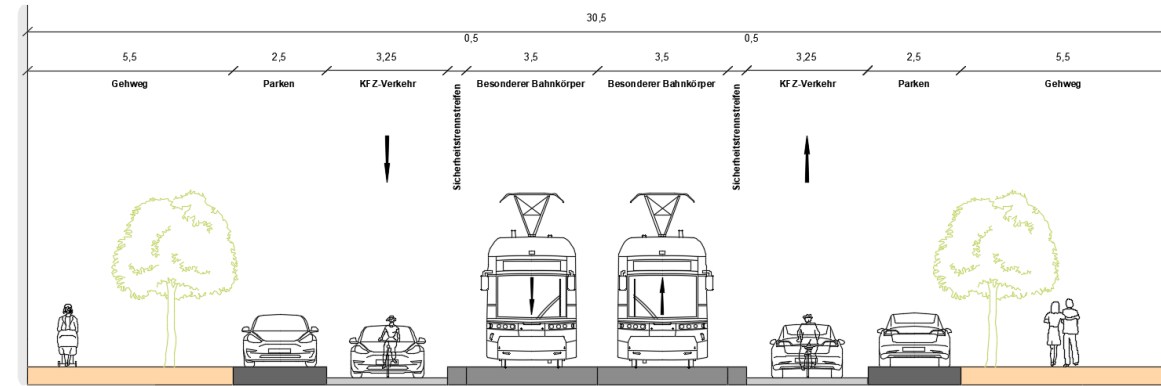
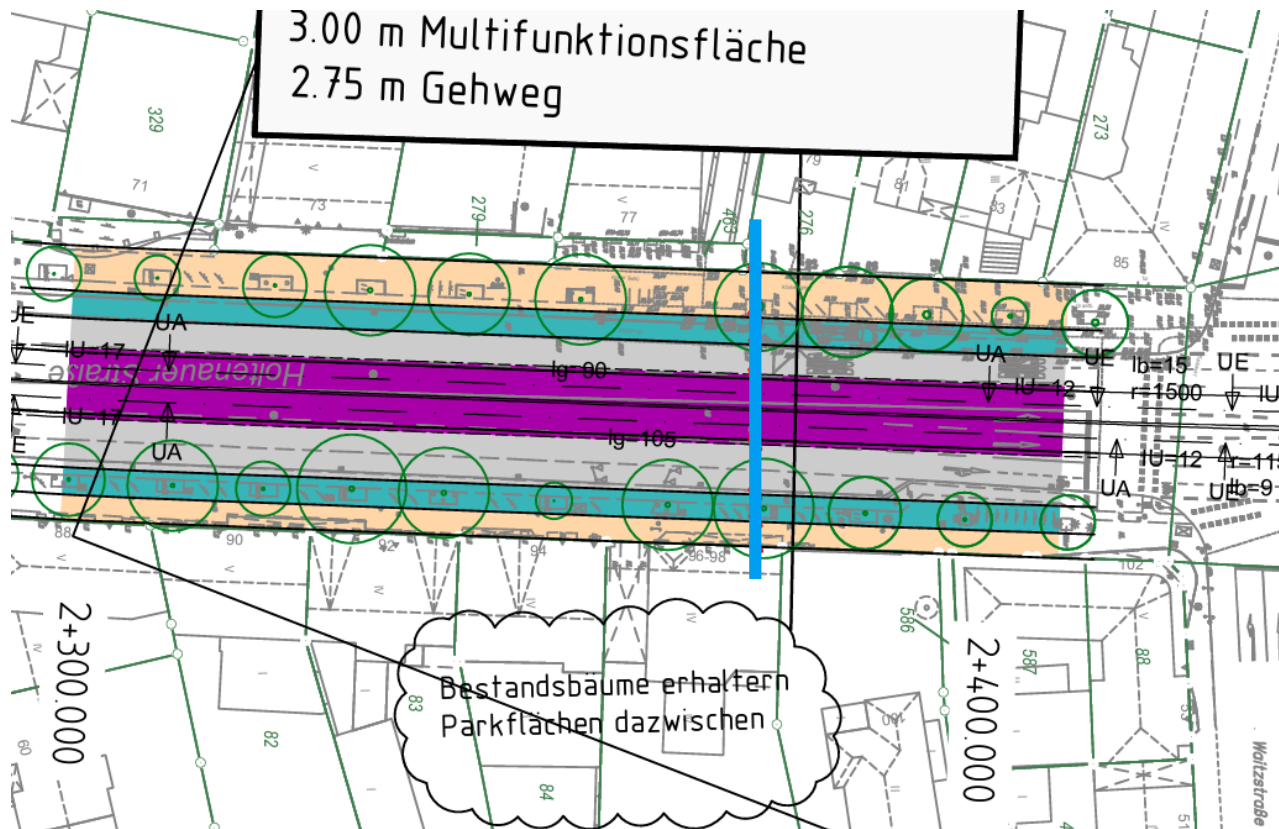


- Besonderer Bahnkörper mit Mittelbahnsteig
- Kein Multifunktionsstreifen und Entfall Bestandsbäume
- Insgesamt schmale Gehwege
- Reduktion Sicherheitsabstand zwischen Rad und Kfz auf Mindestmaß
- Keine Neupflanzung von Bäumen möglich



# Holtenauer Straße Varianten 2+3

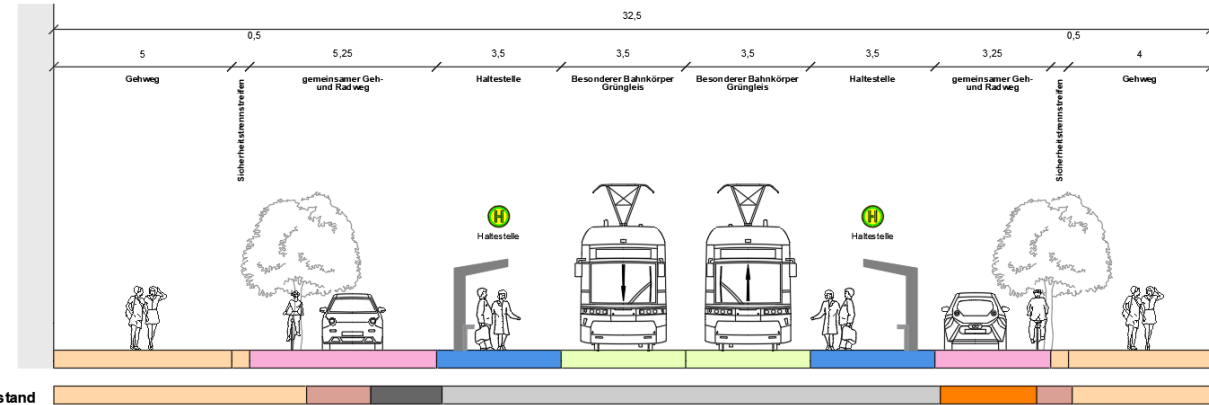
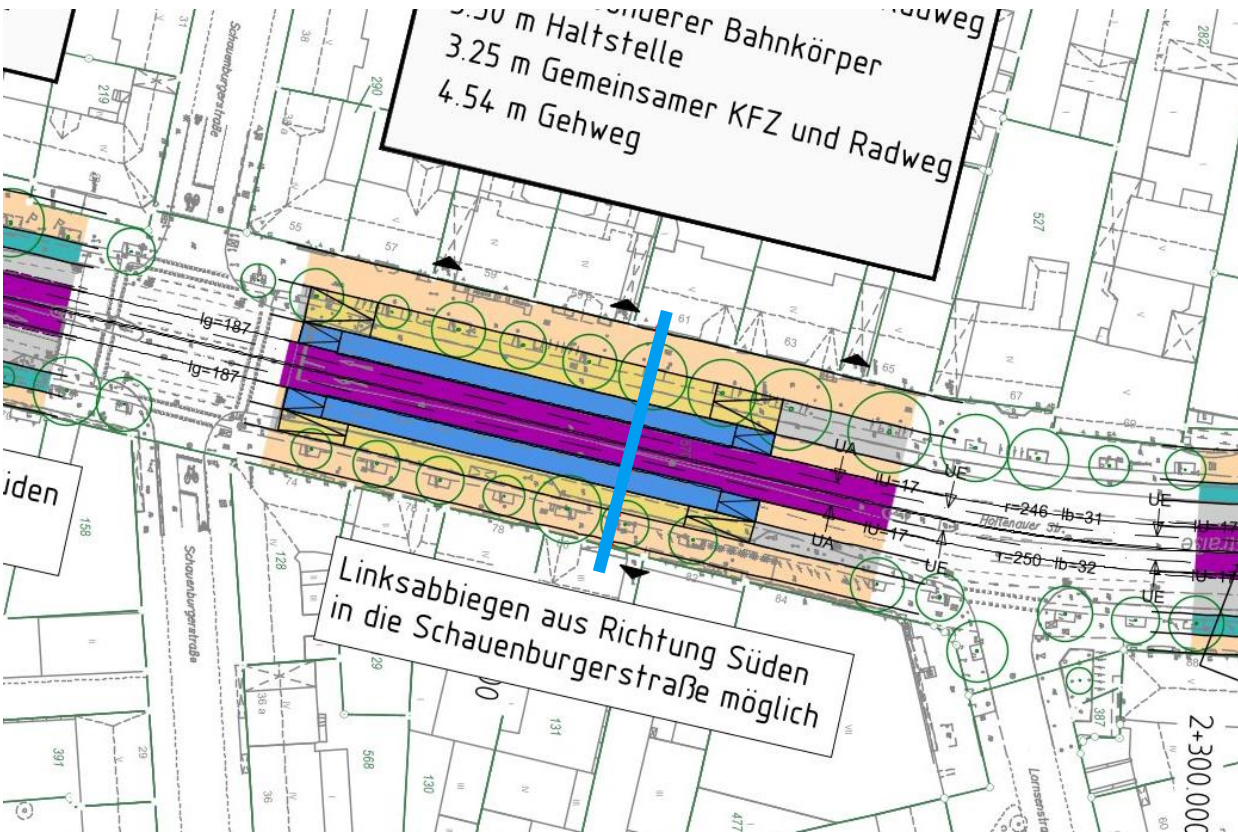
Regellösung Straßenraum am Bsp.  
Lornsenstr. und Waitzstr.



- Besonderer Bahnkörper
- Radverkehr auf Fahrbahn (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich - Eventuell Fahrradstraße)
- Multifunktionsstreifen (Bestandsbäume und Parkplätze)
- Mehr Platz für Randbereiche: Gestaltungsspielraum für Außengastronomie, Lieferzonen, Bepflanzung usw., insbesondere bei Verzicht auf Linksabbiegespuren

# Holtenauer Straße Variante 2

## Regellösung Haltestelle am Bsp. Schauenburgerstraße

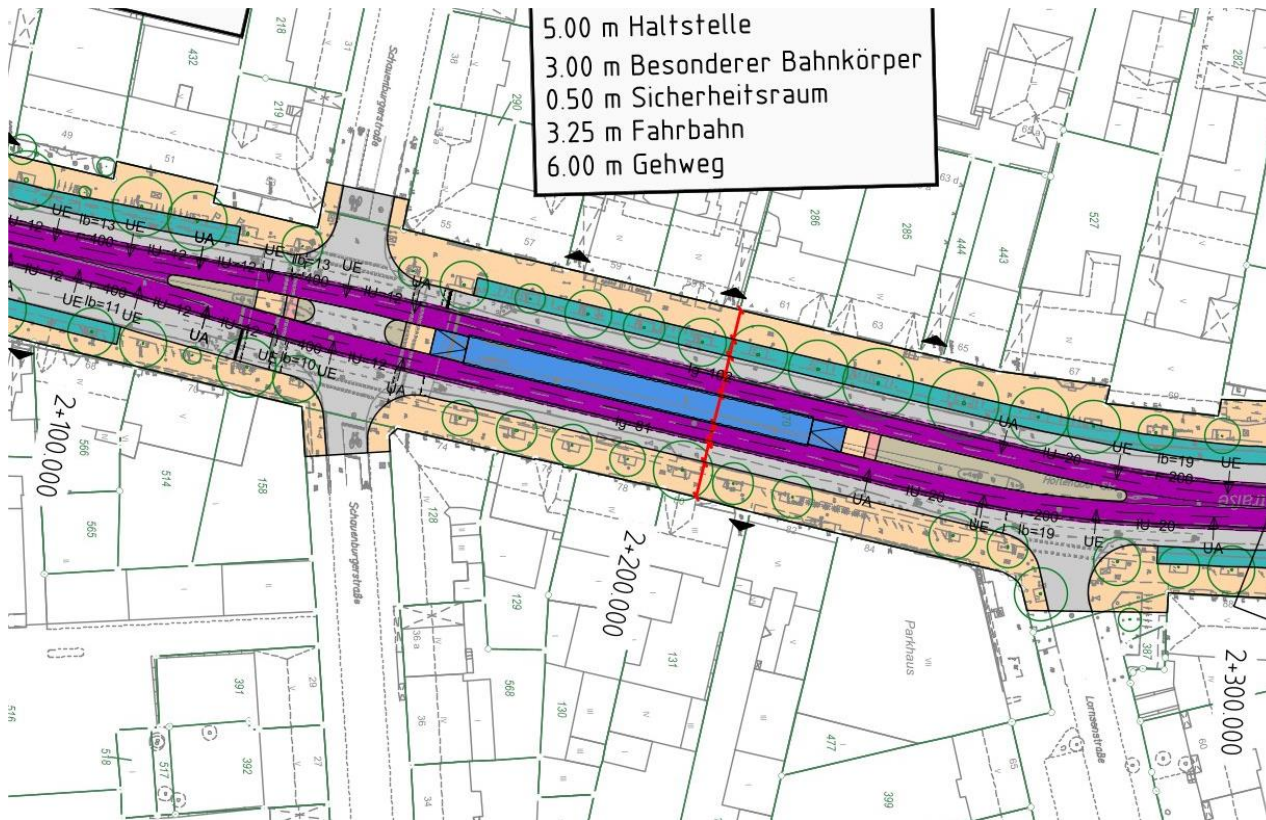


- Besonderer Bahnkörper in Mittellage
- Ausgestaltung als Platzsituation mit einheitlichem Niveau zwischen Fußweg und Bahnsteig (Anhebung Kfz-Fahrbahnen)
- Zwischen Bahnsteig und Fußwegen Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigt) mit gemeinsamer Nutzung Kfz/Radverkehr
- Kein Erhalt Bestandsbäume möglich
- Durch überbreite Spur Richtung Süden Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit ohne Behinderung des Verkehrs auf Holtenauer Straße



# Holtenauer Straße Variante 3

## Regellösung Haltestelle am Bsp. Schauenburgerstraße



- Besonderer Bahnkörper mit Mittelbahnsteig
- Radverkehr auf Fahrbahn (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich - Eventuell Fahrradstraße)
- Multifunktionsstreifen (Bäume und Parkplätze)
- Insgesamt schmale Gehwege
- Bäume auf Westseite nicht haltbar
- Durch Verzicht auf Linksabbiegespur mehr Fläche für Seitenräume (Gehweg, Grün)



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



## **2. Teilabschnitt „Universitätsachse“ Olshausenstraße, Beselerallee bis Johann-Fleck-Straße**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Übergeordnete Betrachtungen zur „Universitätsachse“**

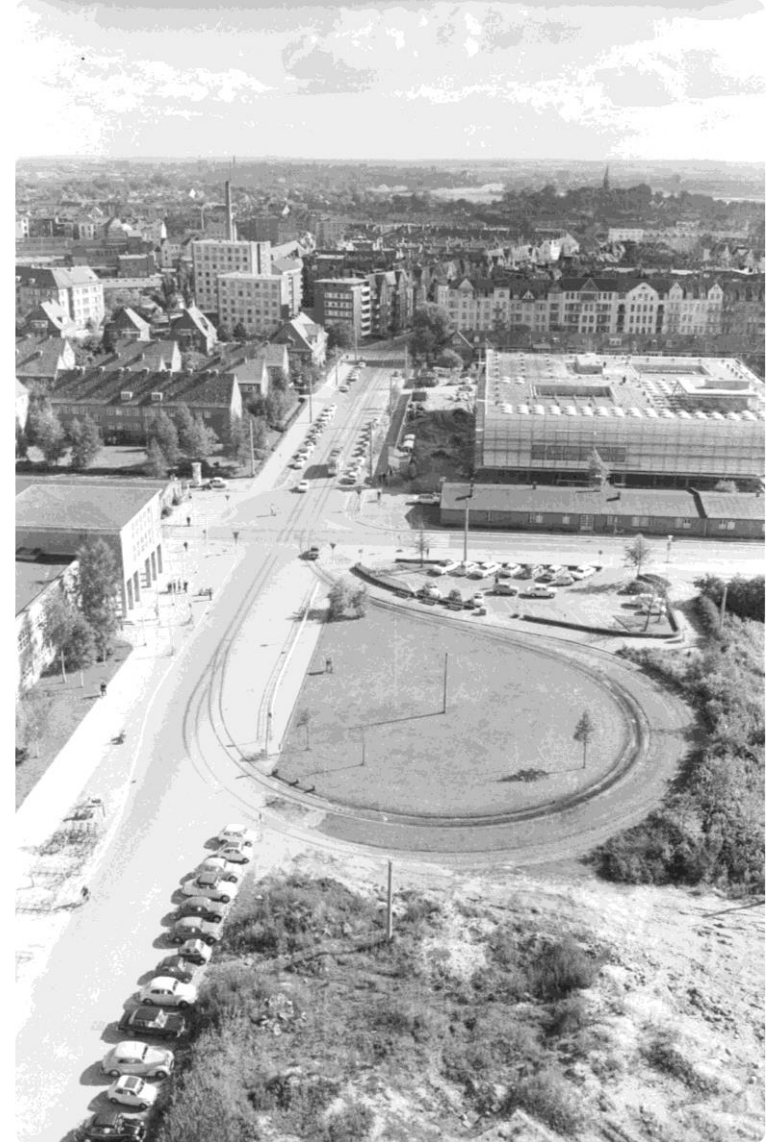
**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

# Die Universität und die Stadtbahn

## Historie

Neue Universität bekam 1955 Straßenbahnanschluss – damals wurde der Straßenbahn noch eine wesentliche Rolle im Kieler ÖPNV zugestanden, doch

- 1969: Stilllegung mit der beginnenden Erweiterung des Universitätsgeländes
- Die Strecke war nur 14 Jahre in Betrieb

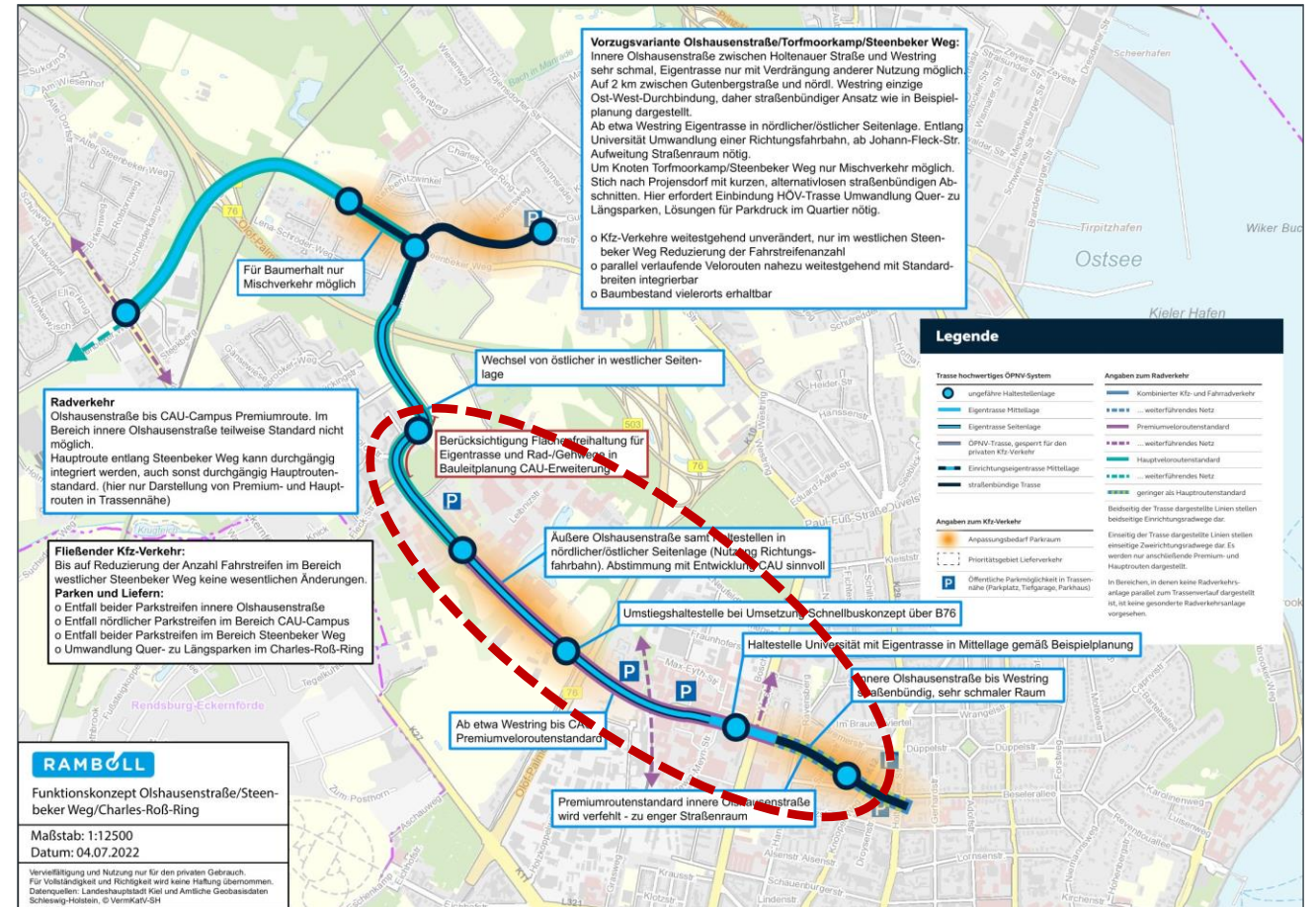




# Beselerallee und Olshausenstraße

## Holtenauer Straße bis Johann-Fleck Straße

- Beselerallee und Olshausenstraße: zentrale stadträumliche Verbindung zwischen Holtenauer Straße und Universität
- Olshausenstraße ist „Universitätsachse“ – starker ÖPNV und Radverkehr
- Holtenauer Straße bis Westring: enge Korridorstraße mit gründerzeitlicher Prägung und Bündelungsfunktion für alle Verkehre
- Westring bis Bremerskamp: breiter Straßenraum mit aufgelockerter Randbebauung – partiell Alleecharakter, stark vom Kfz-Verkehr dominiert
- Bremerskamp und Torfmoorkamp: Umfangreiche Erweiterungsplanungen der Universität





# Gesamtnetz Öffentlicher Verkehr

## Mögliche Führung des Busnetzes

### Hauptachse Olshausenstraße – Universität

Die übergeordnete Bedeutung der Universität erfordert eine Bedienung mit Stadtbahn und Bus.

- Stadtbahn:
  - Hauptrelation Hauptbahnhof – Holtenauer Straße - Universität
  - Durchbindung zur Technischen Fakultät und zur Fachhochschule
- Bus:
  - Bedient Nebenradialen und Tangentialverbindungen
  - Anbindung Universität weiterhin über mehrere Buslinien aus benachbarten Stadtteilen – sowohl Radial- als auch Tangentialverbindungen
  - Eigenständiges Projekt: Haltestelle auf B76 dient vor allem der attraktiven Anbindung der Universität an den Kieler Norden (Expressbusse)



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Leitbilder der Varianten zur „Universitätsachse“**

**Kiel.** Sailing.City.  
**K!el**



# Erläuterung der Leitbilder – Olshausenstraße

## Varianten 1 bis 3

### Variante 1

#### „Betonung der Mittellage“

- Bereich HansasträÙe: Gehweg in Haltestelle auf auseinandergezogene Gleise, besonderer Bahnkörper
- Bereich Westring: auseinandergezogene Gleise, besonderer Bahnkörper auf Mittelbahnsteig, Radverkehrsangebot hinter Haltestelle
- Mittelbahnsteig in Verlängerung der Linksabbiegespur
- Ermöglicung Linksabbieger in Knooper Weg auf Gehweg in Haltestelle integriert

### Variante 2

#### „Grüne Unipromenade – Seitenbahnsteig“

- Bereich HansasträÙe: Gehweg in Haltestelle integriert auf Gleise nach Süden verschoben mit Grünfläche und Erhalt Baumbestand
- Bereich Westring:
- Gleise nach Süden verschoben mit Grünfläche und Erhalt des Baumbestandes auf Mittelbahnsteig
- Radverkehrsangebot hinter Haltestelle
- Ermöglicung Linksabbieger in Knooper Weg auf Gehweg in Haltestelle integriert

### Variante 3

#### „Grüne Unipromenade – Mittelbahnsteig“

- Bereich HansasträÙe: Gehweg in Haltestelle auf auseinandergezogenen Gleisen integriert, besonderer Bahnkörper
- Bereich Westring:
- auseinandergezogene Gleise, besonderer Bahnkörper auf Mittelbahnsteig
- Radverkehrsangebot hinter Haltestelle
- Ermöglicung Linksabbieger in Knooper Weg auf Gehweg in Haltestelle integriert

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Vertiefende Betrachtungen zur „Universitätsachse“**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

# Erweiterung Universität/ Bremerskamp

## Bremerskamp und Torfmoorkamp

- Umfangreiche Planung zur Erweiterung überwiegend im Bereich nordöstlich der Olshausenstraße
- Neuer zentraler Campusbereich mit Platzsituation und Nutzungsschwerpunkten (u.a. neue Mensa) beidseitig der Olshausenstraße zwischen Leibnizstraße und Bremerskamp
- Damit Verlagerung Campuszentrum der Universität von Musäusplatz zur Olshausenstraße – begünstigt Wirkung/ Nachfrage der Stadtbahn
- In etwa zeitgleiche Realisierung mit Stadtbahn angedacht



GM.SH, FBT, SCHMIEDER. DAU. ARCHITEKTEN. PartGmbB Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Sektor III, Bremerskamp, Städtebaulicher Rahmenplan



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



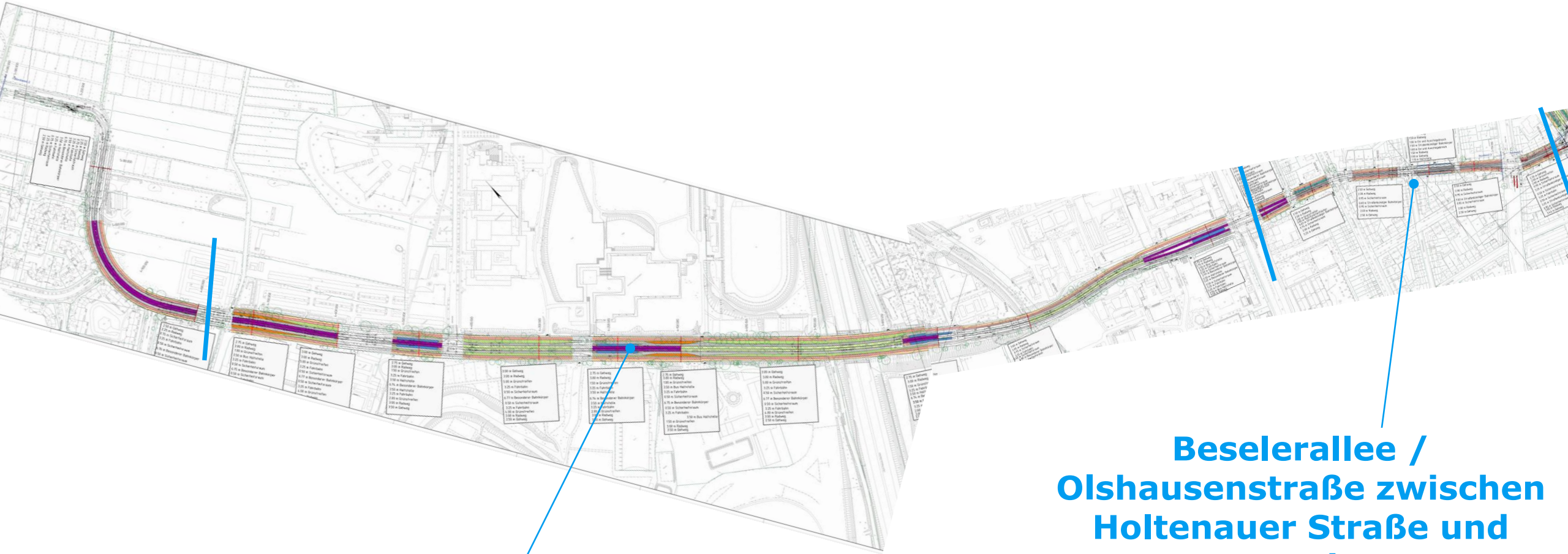
**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Vorstellung der Varianten zur „Universitätsachse“**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**

# Räumliche Einordnung

## Abschnitte – Olshausenstraße



**Olshausenstraße zwischen Westring bis Johann-Fleck-Straße**

**Beselerallee / Olshausenstraße zwischen Holtenauer Straße und Westring**

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

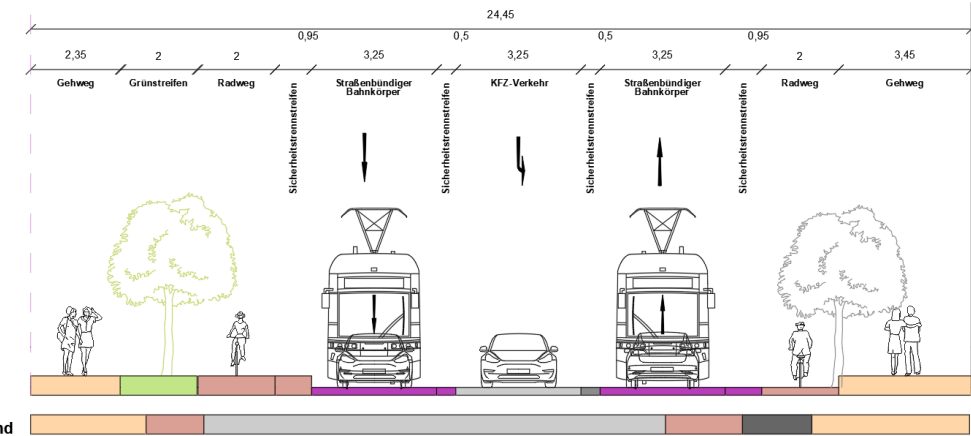
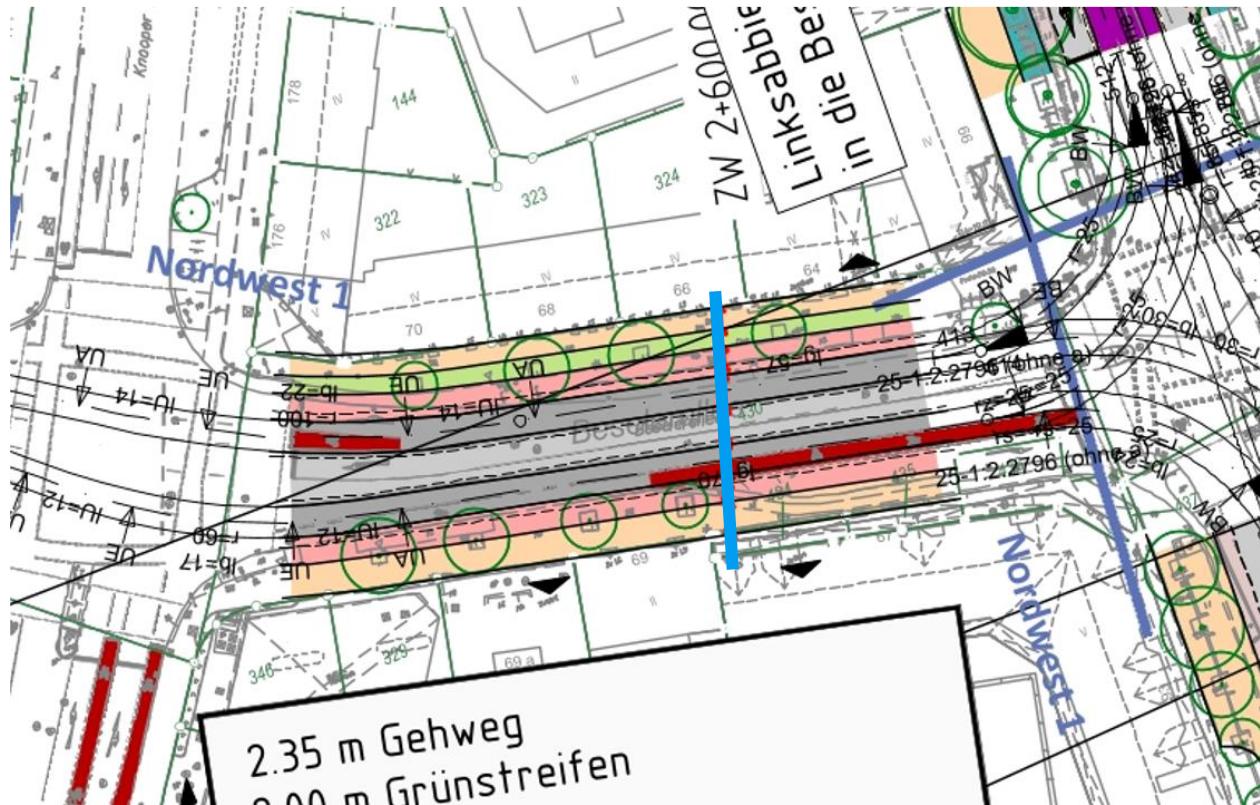
# **Beselerallee / Olshausenstraße zwischen Holtenauer Straße und Westring**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



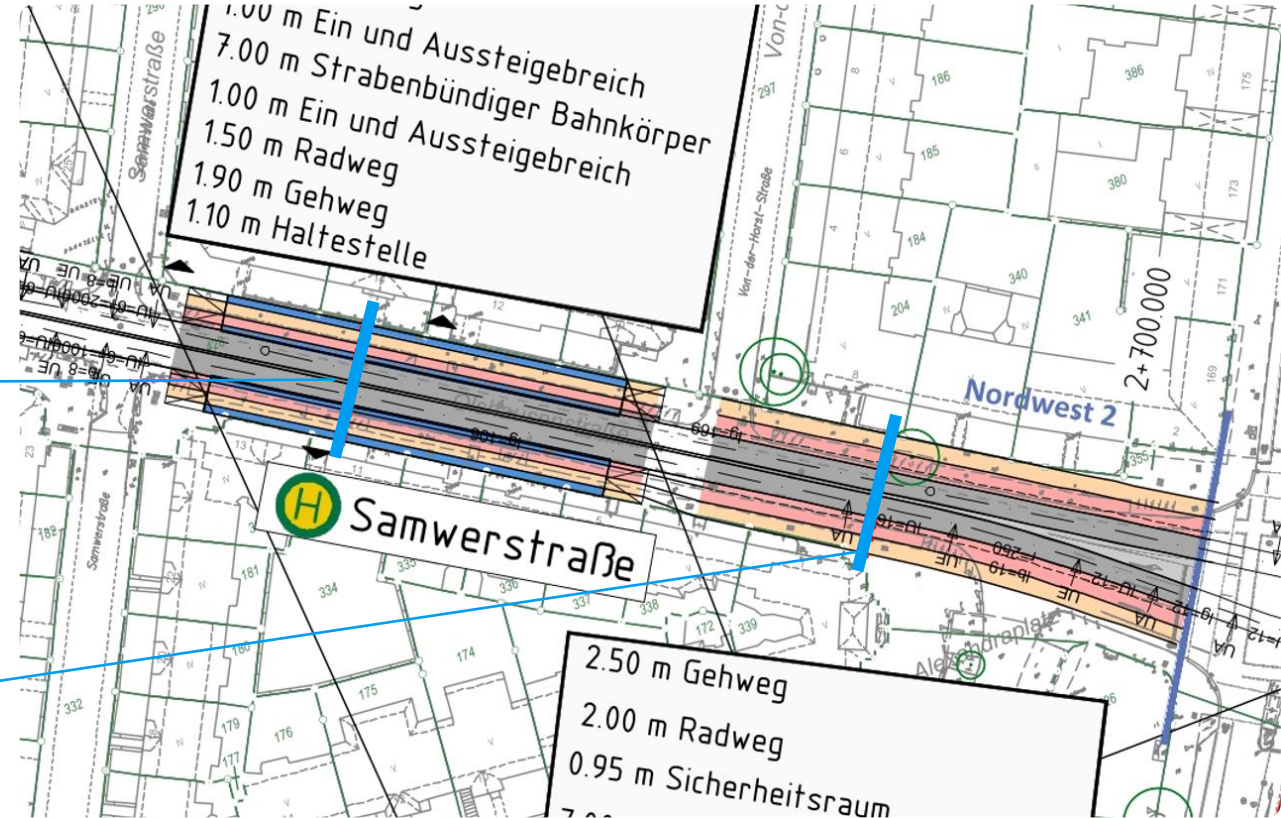
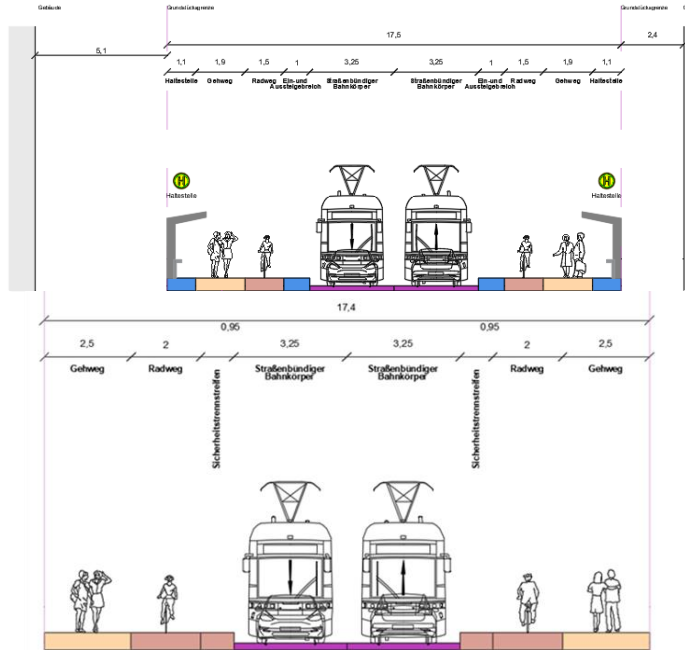
# Variante 1, 2 und 3:

## Beselerallee von Holtenauer Straße bis Knooper Weg



- Straßenbündiger Bahnkörper
- Separate Linksabbiegerspur in Knooper Weg
- Unterbindung des Rechtsabbiegens in nördlichen Knooper Weg
- Erhalt Bestandsbäume auf Nordseite möglich
- Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr

# Variante 1, 2 und 3: Olshausenstraße von Knooper Weg bis HansasträÙe



## Bereich Haltestelle:

- Straßenbündiger Bahnkörper
- Erhalt des Grünbestands im Haltestellenbereich
- Führung Radverkehr vor Haltestelle
- Vermeidung des Grunderwerbs, dadurch relativ schmale Fußwege

## Bereich „Freie Strecke“:

- Straßenbündiger Bahnkörper
- Einrichtungsradwege

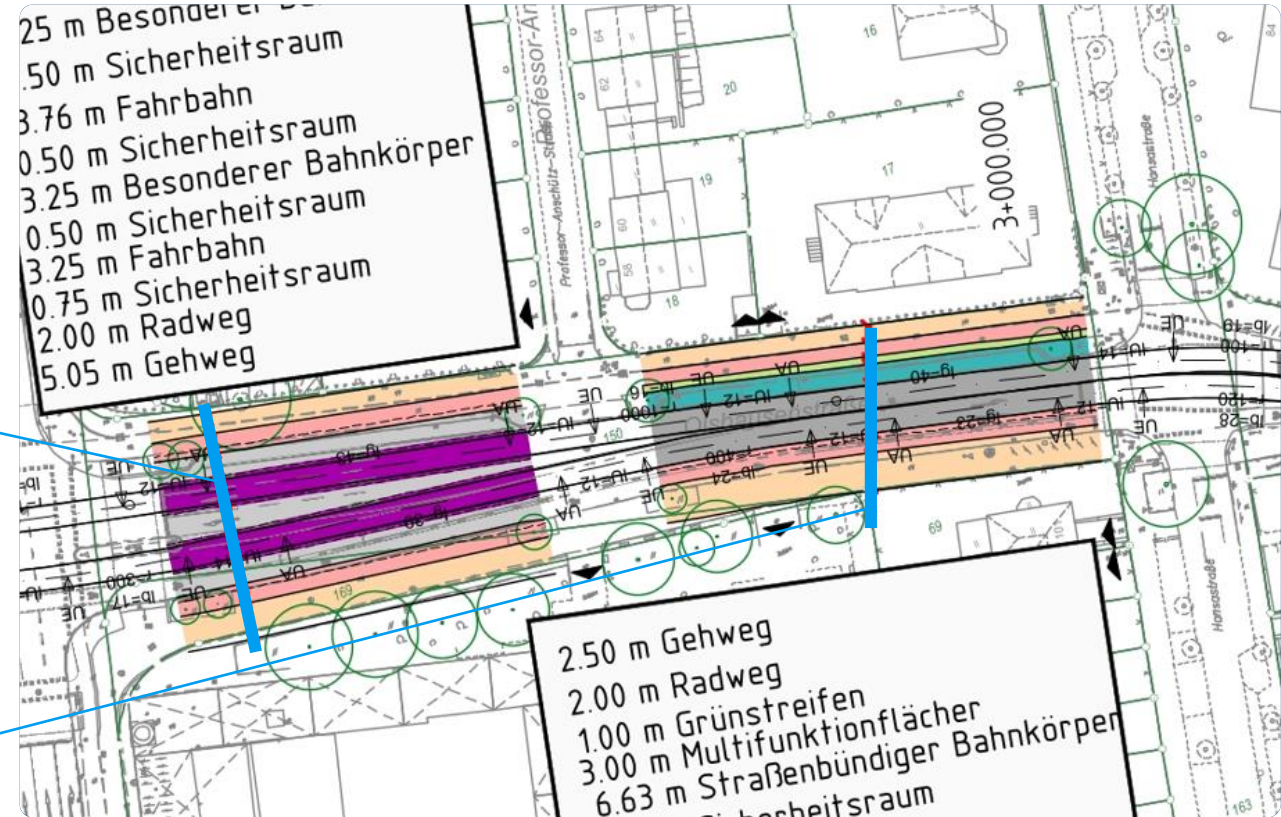


# Variante 1 und 2: Olshausenstraße von Hansastrabe bis Westring



## Bereich „Freie Strecke“:

- Straßenbündiger Bahnkörper
- Parkplätze abwechselnd mit Bäumen auf nördlicher Seite durch Führung des Radverkehrs dahinter



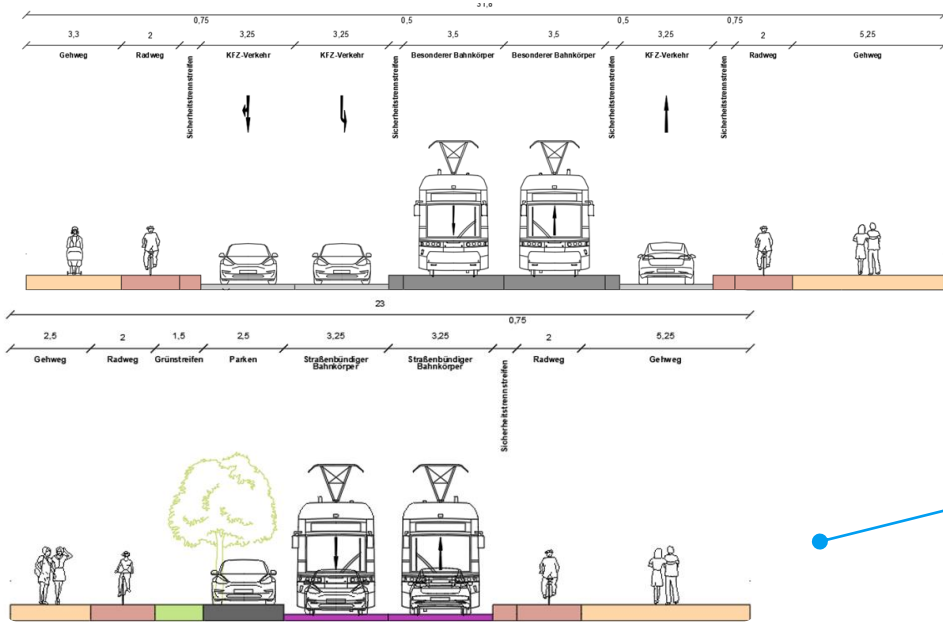
## Bereich Kreuzung:

- Besonderer Bahnkörper
- Geradeaus- mit Rechtsabbieger und Linksabbieger in westliche Richtung in eigenen Fahrspuren
- Einrichtung einer Fußgängerquerung schwierig



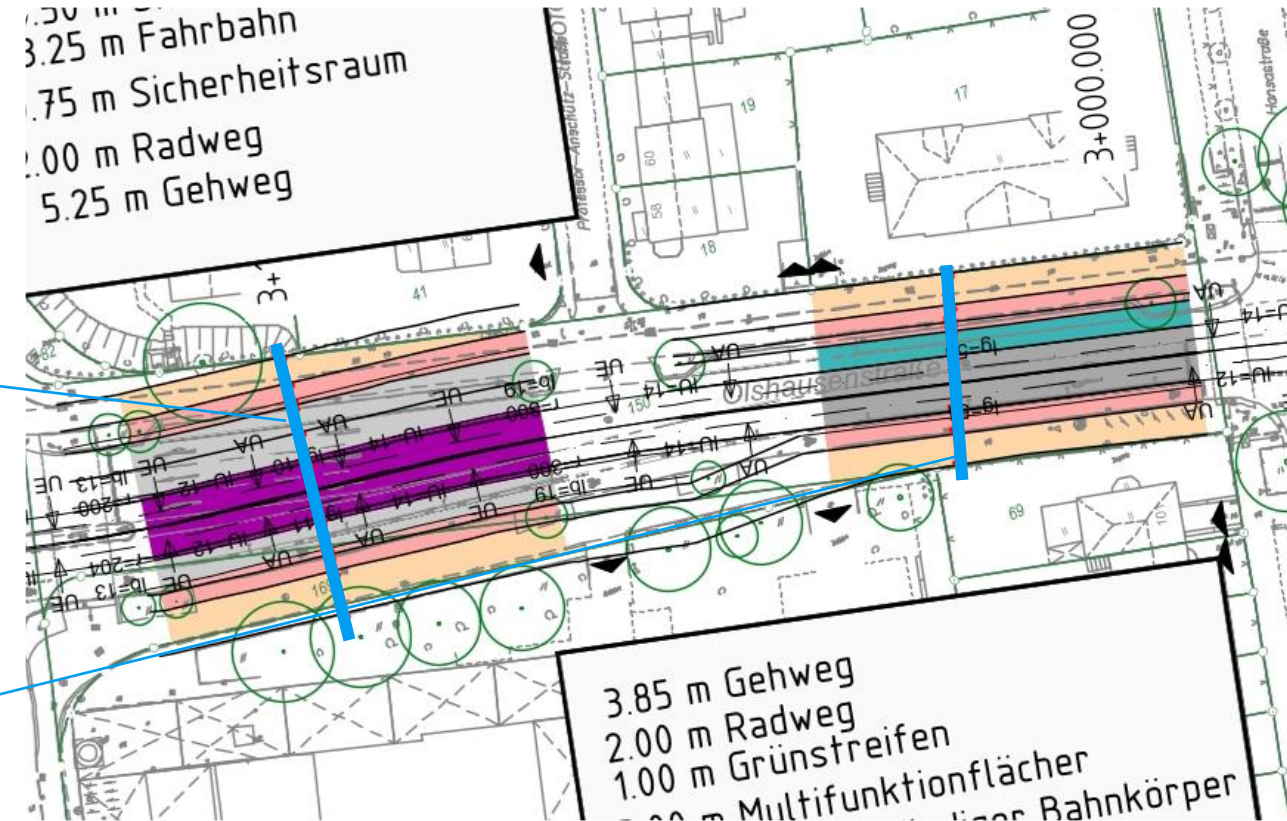
# Variante 3:

## Olshausenstraße von Hansastrasse bis Westring



### Bereich „Freie Strecke“:

- Straßenbündiger Bahnkörper
- Verschiebung der Trasse in südliche Richtung → „ausgeglichener“ Querschnitt mit ähnlichen Fußwegbreiten



### Bereich Kreuzung:

- Besonderer Bahnkörper
- Geradeaus- mit Rechtsabbieger und Linksabbieger in westliche Richtung in eigenen Fahrspuren
- Feindliche Verkehrsströme

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



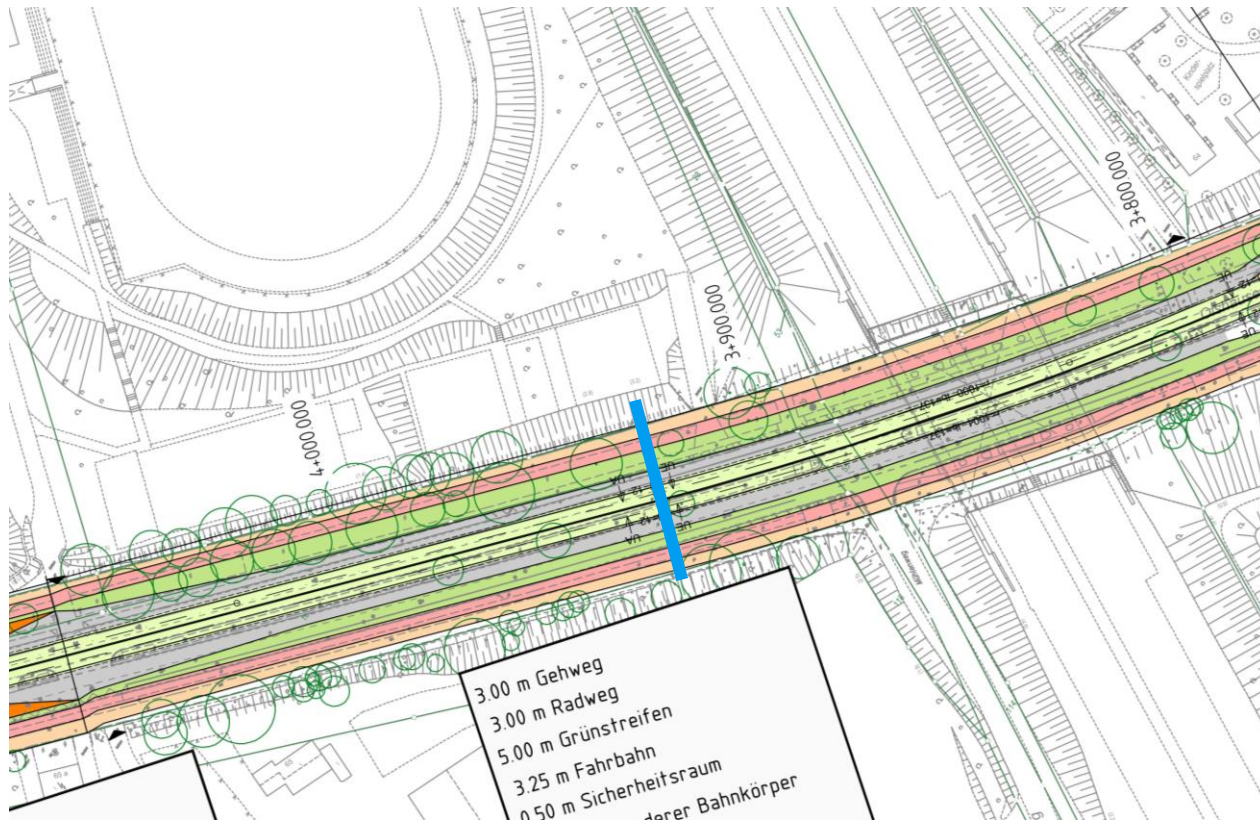
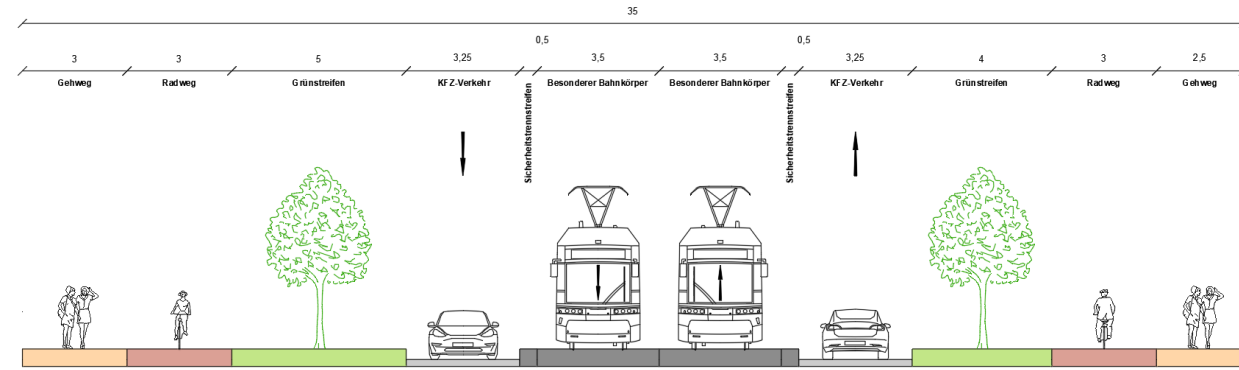
**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Olshausenstraße Westring bis Johann-Fleck-Straße**

**Kiel.** Sailing.City.  
**K!el**

# Olshausenstraße Variante 1

## Regellösung Straßenraum am Bsp. Westring bis Johann-Fleck-Straße



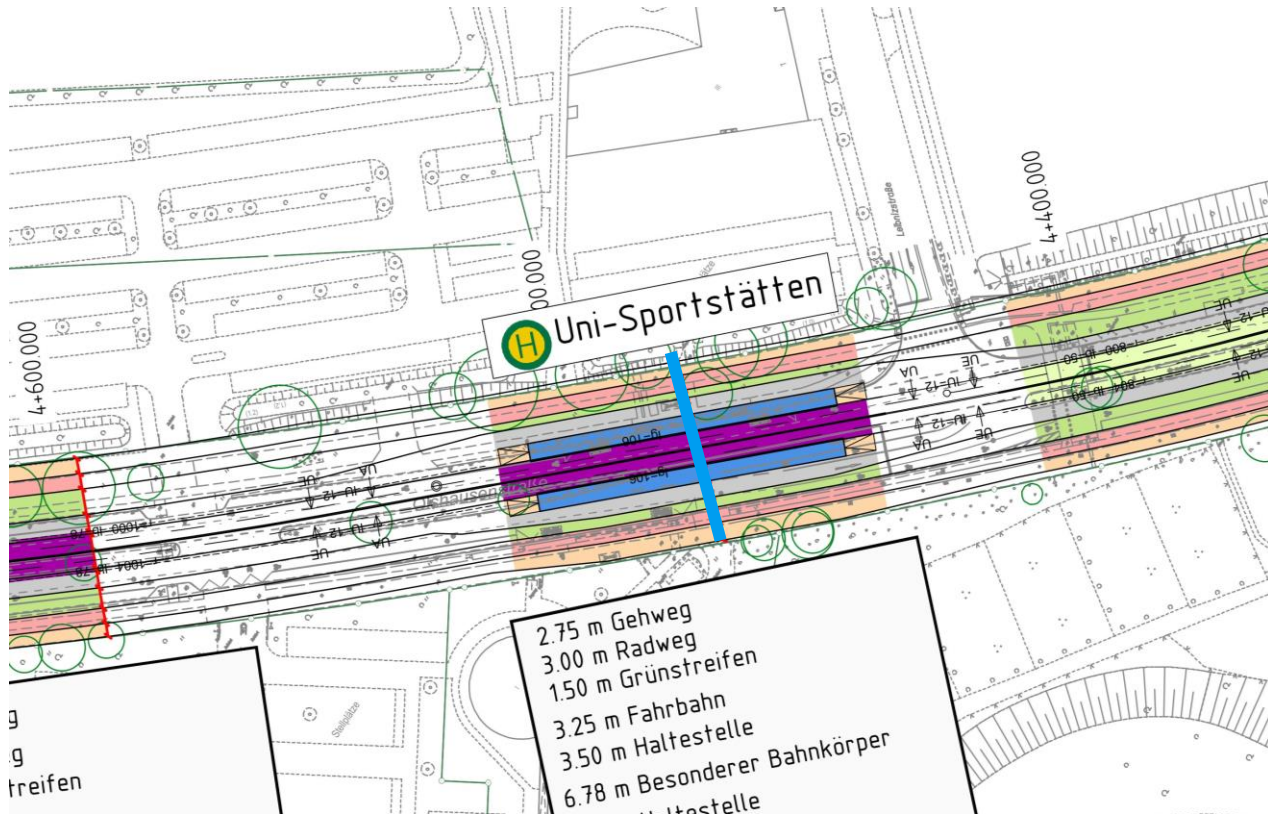
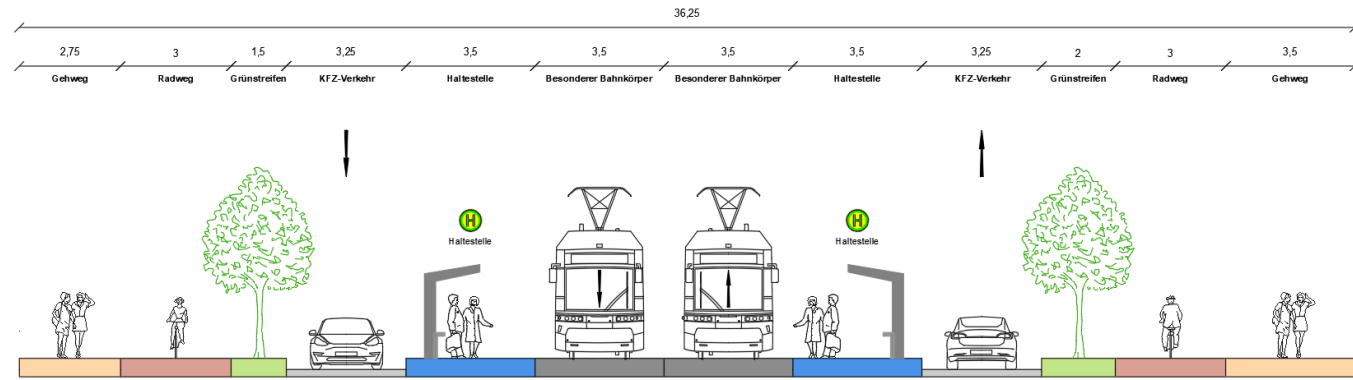
3.00 m Gehweg  
 3.00 m Radweg  
 5.00 m Grünstreifen  
 3.25 m Fahrbahn  
 0.50 m Sicherheitsraum  
 3.50 m Besonderer Bahnkörper

- Besonderer Bahnkörper in Mittellage mit je einer Kfz-Spur je Richtung
- Alleecharakter mit grundsätzlich zwei Baumreihen
- In beide Richtungen Multifunktionsstreifen mit neuen Alleebäumen und Parkmöglichkeiten
- Herausbildung einer „Unipromenade als Fußwegverbindung zwischen den Campi“



# Olshausenstraße Variante 1

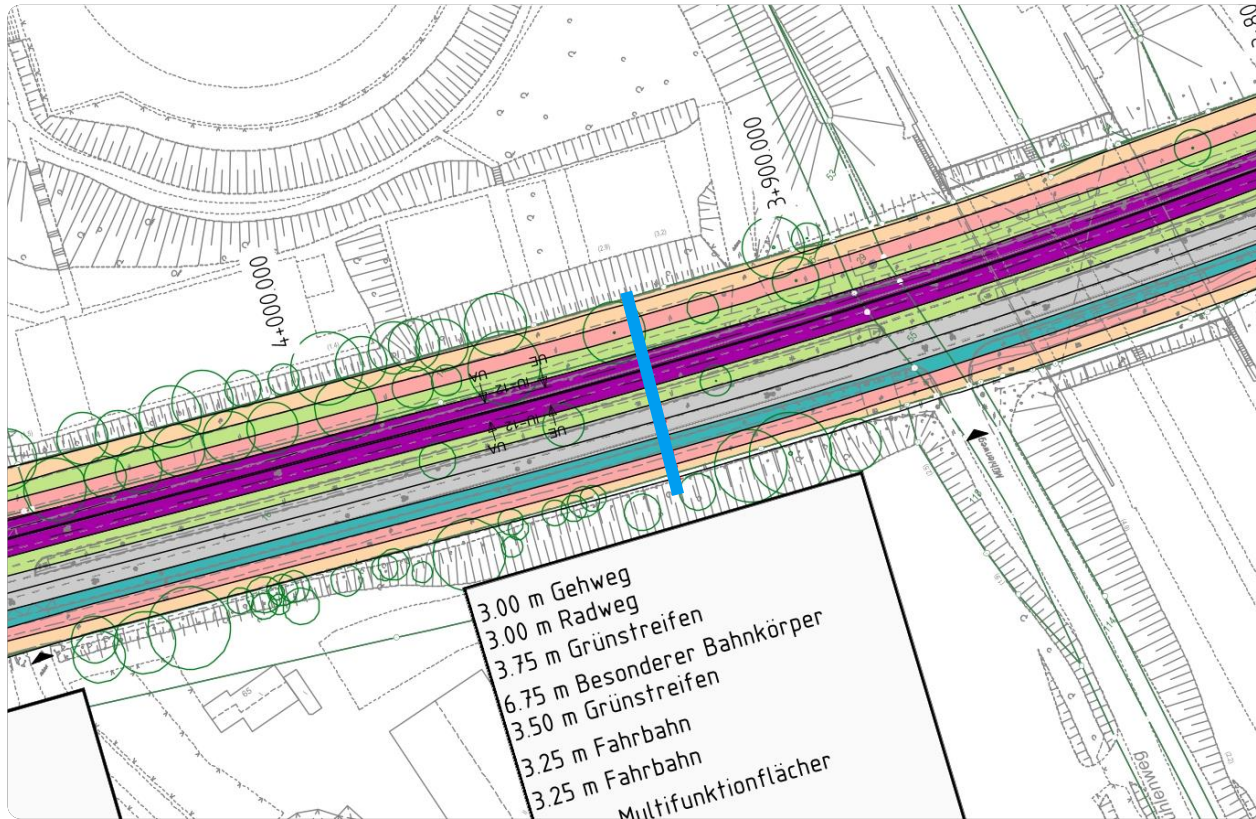
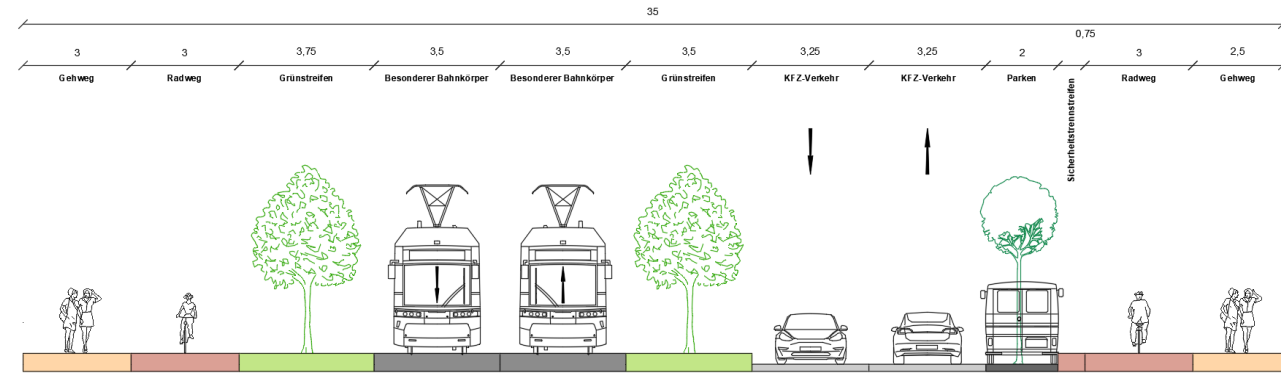
## Regellösung Haltestelle am Bsp. Westring bis Johann-Fleck-Straße



- Besonderer Bahnkörper in Mittellage mit Seitenbahnsteig
- Eine Kfz-Spur je Richtung
- Alleecharakter mit grundsätzlich zwei Baumreihen
- Reduktion der Gehwegbreite auf Nordseite  
→ Radwege mit Premiumroutenstandard

# Olshausenstraße Variante 2+3

Regellösung Straßenraum am Bsp.  
Westring bis Johann-Fleck-Straße

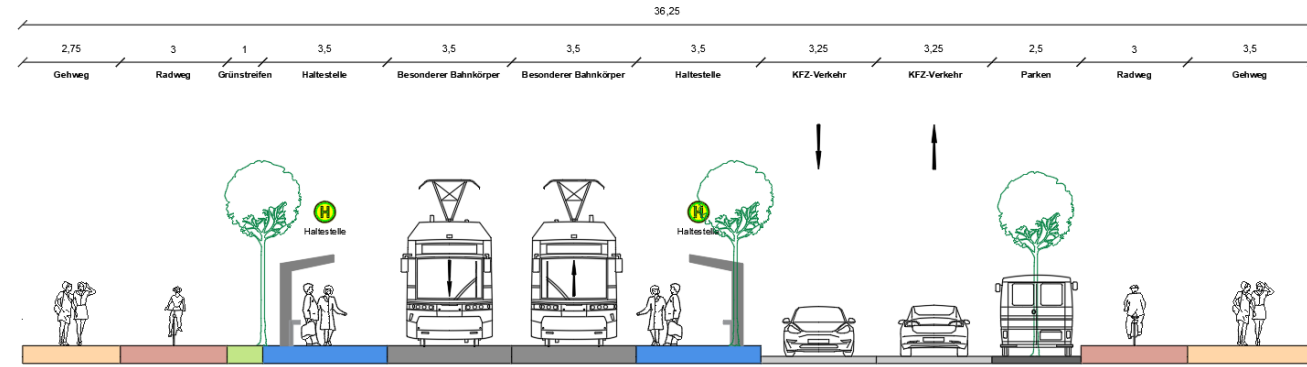


- Besonderer Bahnkörper in Seitenlage mit je einer Kfz-Spur je Richtung
- Alleecharakter mit grundsätzlich drei Baumreihen
- Multifunktionsstreifen im südlichen Seitenbereich mit neuen Alleebäumen und Parkmöglichkeiten
- Herausbildung einer Straßentallee mit klarer Aufteilung der verschiedenen Verkehrsträger
- Herausbildung einer „Unipromenade als Fußwegverbindung zwischen den beiden Campi“



# Olshausenstraße Variante 2+3

Regellösung Haltestelle am Bsp.  
Westring bis Johann-Fleck-Straße



- Besonderer Bahnkörper in Seitenlage mit Seitenbahnsteigen
- Eine Kfz-Spur je Richtung
- Alleecharakter mit grundsätzlich drei Baumreihen
- Reduktion der Gehwegbreite auf Nordseite → Radwege mit Premiumroutenstandard
- Multifunktionsstreifen im südlichen Seitenbereich mit neuen Alleebäumen und Parkmöglichkeiten



## Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Haben Sie Verständnisfragen  
zu den Vorträgen?



## Nächste Planungswerkstatt

- Abschnitt 6, Ziegelteich und Kronshagener Weg, Donnerstag, 21. März 2024 (Ort folgt)
- Online-Dialog vom 19. bis 25. März 2024 auf [stadtbahndialog-kiel.de](https://stadtbahndialog-kiel.de)

Alle wichtigen Infos unter: [kiel.de/stadtbahn](https://kiel.de/stadtbahn)

# Der Planungs- und Beteiligungsprozess für die Stadtbahn 2024

Vorläufig - Planungswerkstätten werden noch terminiert

Parallel zu jeder Planungswerkstatt können Sie Ihre Rückmeldungen auch online unter [stadtbahndialog-kiel.de](https://stadtbahndialog-kiel.de) einbringen.

**21. März 2024**

**Planungswerkstatt: Innenstadt bis Schreventeich**

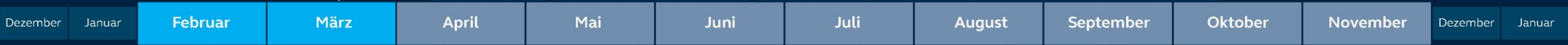
Vorstellung und Diskussion von drei Varianten für die Straßenraumaufteilung **im Ziegelteich und Kronshagener Weg.**

**Planungswerkstatt: Hasseldieksdamm bis Mettenhof**

Vorstellung und Diskussion von drei Varianten für die Straßenraumaufteilung **im Skandiniendamm.**

**Planungswerkstatt: Gaarden bis Elmschenhagen**

Vorstellung und Diskussion von drei Varianten für die Straßenraumaufteilung **in der Preetzer Straße.**



**1. Februar 2024**

**Planungswerkstatt: Brunswik und Ravensberg**

Vorstellung und Diskussion von drei Varianten für die Straßenraumaufteilung **in der Holtenauer Straße und Olshausenstraße.**

**Planungswerkstatt: Projensdorf bis Suchsdorf**

Vorstellung und Diskussion von drei Varianten für die Straßenraumaufteilung **im Steenbeker Weg und der Eckernförder Straße.**

**Planungswerkstatt: Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf**

Vorstellung und Diskussion von drei Varianten für die Straßenraumaufteilung **für Grenzstraße, Ost-ring und Langer Rehm.**

**Planungswerkstatt: Elmschenhagen / Kroog**

Vorstellung und Diskussion von drei Varianten für die Straßenraumaufteilung **im Ellerbeker Weg, der Wiener Allee und Reichenberger Allee.**





## Offenes Dialogforum

- An drei Tischgruppen werden Ihnen die verschiedenen Varianten vorgestellt.
- Die Planer\*innen gehen an den Tischgruppen auf Ihre Fragen und Hinweise ein.
- Bitte dokumentieren Sie Ihre Hinweise auf Post-ist! Bitte schreiben Sie leserlich und in einem verständlichen Kontext!



**Vielen Dank für die  
Aufmerksamkeit!**

**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**