

07. Juni 2023

Beteiligung zur Stadtbahnplanung in Ellerbek / Wellingdorf



**Kiel
bewegt
dich.**

Kiel. Sailing.City.
K!el

Was erwartet uns heute?

- Begrüßung & Organisatorisches
- Inhaltlicher Einstieg zum Stand der Planung – Christoph Karius, Leiter der Stabstelle Mobilität
- Impulsvortrag zur Variantenfindung – Ingolf Berger, Ramboll
- Erläuterungen zum Verständnis der Pläne – Arne Brach, Merkel
- Klärung von Verständnisfragen
- Werkstatt-Phase zu Trassenvarianten (Diskussion in 3 Gruppen)
- Schlussfolgerungen und Ausblick



Organisatorisches

- **Während der Veranstaltung wird gefilmt und 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**

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.**

**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**



Inhaltlicher Einstieg zum Stand der Planung

Christoph Karius, Leiter der Stabstelle Mobilität

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Gründe für die Mobilitätswende

Mobilitätswende in Kiel ist erforderlich für

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



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Mobilitätskonzepte für Städte und Regionen

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNG UND BERATUNG

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigenrat
Stadtentwicklung und Mobilität
Aufsiedler 53, 22761 Hamburg
Johanna-Seba-Str. 11, 20109 Berlin

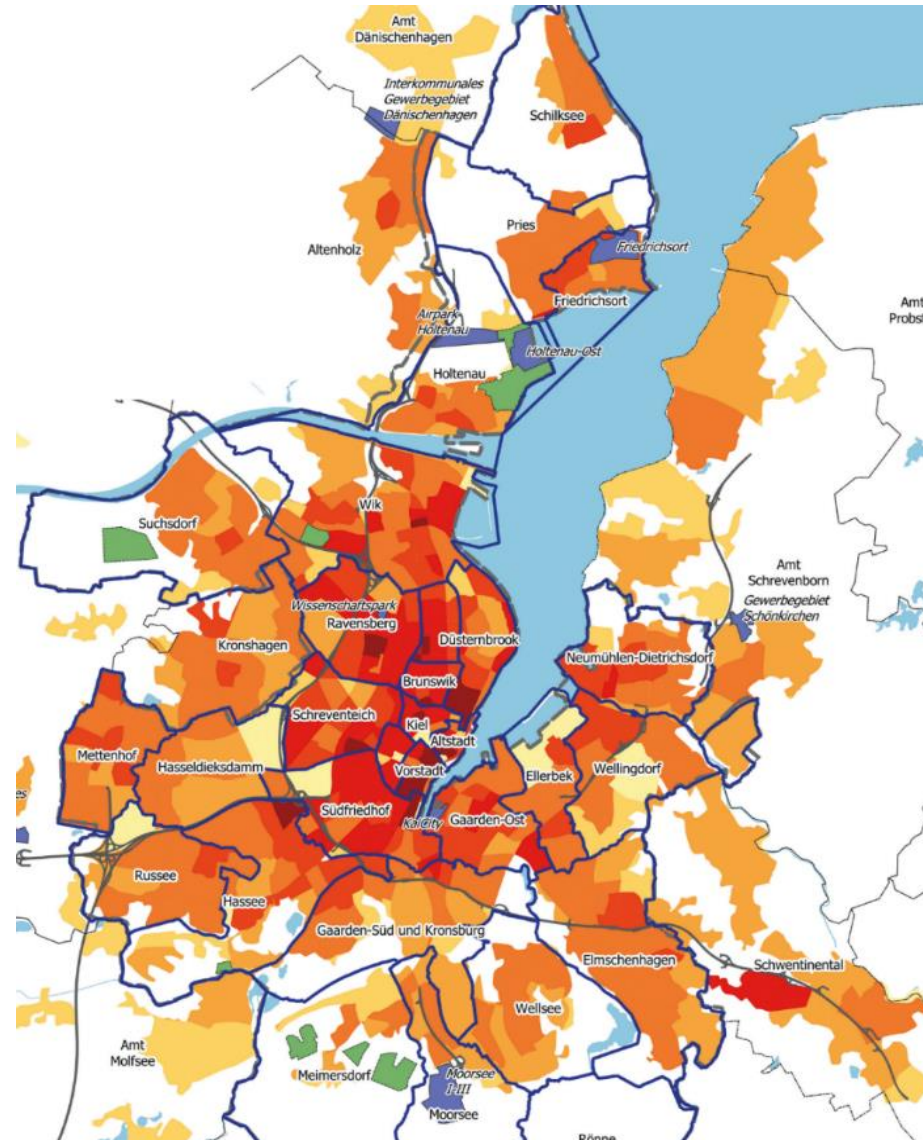
Angeschrieben:
GM, Ing. Hans-Joachim
Tel. 030 / 109809-30
Fax 030 / 890721-42
info@gerzgutscheromaerapp.de

Büro Mobilverkehr
Planungsabteilung
Mittelschiff 55, 42721 Essen
Hilfstraße 10/11
Telefon 0201 24333 Kiel

Angeschrieben:
GM, Ing. Hans-Joachim
Tel. 0201 / 81054-0
Fax 0201 / 81054-77
info@bmv.de

Daten- und
Grundlagen-
ermittlung

2019



Grundlagenstudie

Die Ermittlung des Bedarfs ist auf der **Basis einer umfangreichen Datenermittlung** erfolgt.

Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSSYSTEME

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNG UND ARCHITECTUR

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

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

Ansprechpartner:
 Dr. Ing. Hans-Joachim
 Tel. 030 / 109809-30
 Fax 030 / 893731-42
 hjo@stb-berlin.de

Büro Stadtkonzepte
 Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden
 Telefonische Vertretung
 Tübingen 06, 24308 Kiel

Ansprechpartner:
 Dr. Ing. Axel Peter, Stefan
 Tel. 02303 / 6105049
 Fax 02303 / 6105070
 stb@stb-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



Daten- und Grundlagen-
ermittlung

2019



Beschluss der Landeshaupt-
stadt Kiel

2020



System-
entscheid
Tram

2021

Netz-
entscheid
35,8km

2022



Ausgangsbasis Plan aus der Trassenstudie



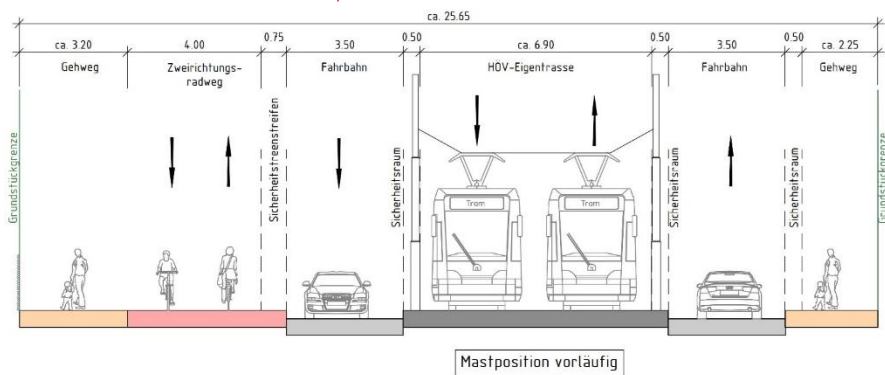
Legende

Verkehrsflächen:			
	HÖV - Trasse		Gehweg
	Wartebereich HÖV		Radweg / Radfahrstreifen
	Wartebereich ÖPNV		Straßenbegleitgrün
	Fahrbahn		Straßennebenfläche
	Parkfläche		Mischverkehrsfläche MIV/Radverkehr
	Gemeinsamer Geh/Radweg		ÖPNV-Trasse
	Mischverkehrsfläche HÖV/MIV		Kostenabschnitte

Sonstiges:

- Grunderwerb
- Zufahrten im Bereich von überfahrbaren HÖV-Haltestellen
- Nordwest 1

QS NO 5 - 2,6 + 27

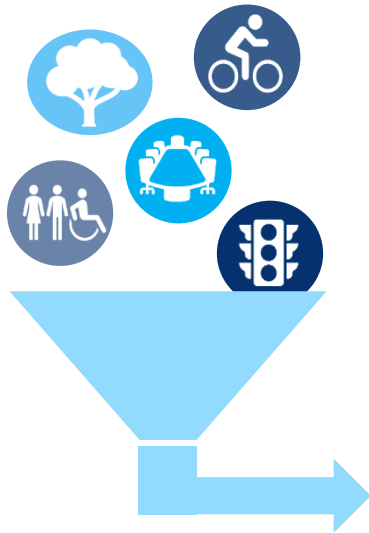


Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

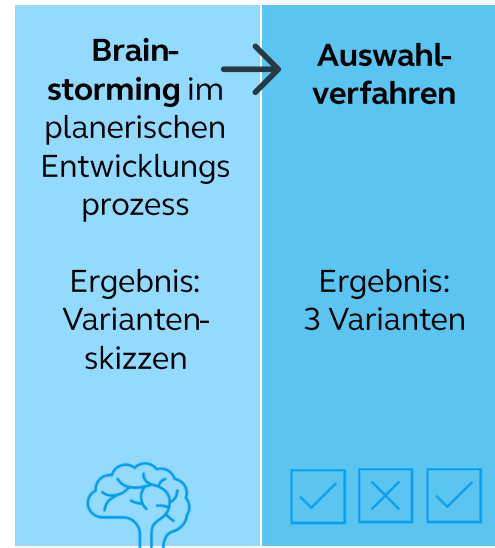


Der Prozess der Vorplanung besteht aus Variantenfindung, Vorplanung und Bewertung

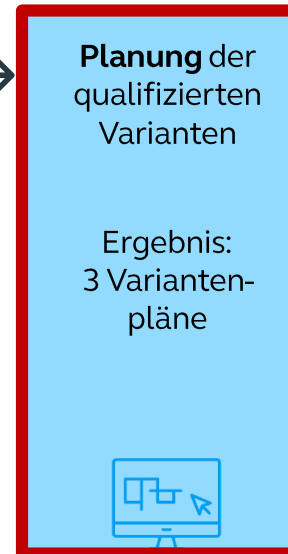
Spezifische Anforderungen



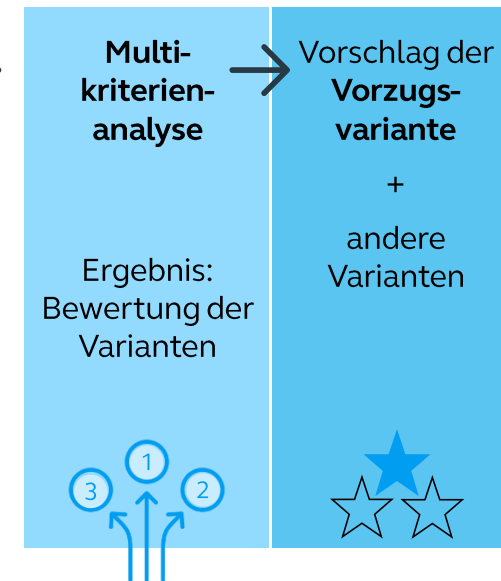
Variantenfindung



Vorplanung



Vorzugsvariante



Die Varianten entstehen aus der Betrachtung, Kombination und Diskussion kleinräumiger homogener Abschnitte

Varianten

Gesamtnetz



Ausbaustufen



11 Planungsabschnitte



Homogene Abschnitte



Die Varianten entstehen aus der Betrachtung, Kombination und Diskussion kleinräumiger homogener Abschnitte

Variante

Netz



Ausbaustufen



11 Planungsabschnitte



Homogene Abschnitte



Die Varianten entstehen aus der Betrachtung, Kombination und Diskussion kleinräumiger homogener Abschnitte

Variante

Netz



Ausbaustufen



11 Planungsabschnitte



Homogene Abschnitte



Die Varianten entstehen aus der Betrachtung, Kombination und Diskussion kleinräumiger homogener Abschnitte

Variante

Netz



Ausbaustufen



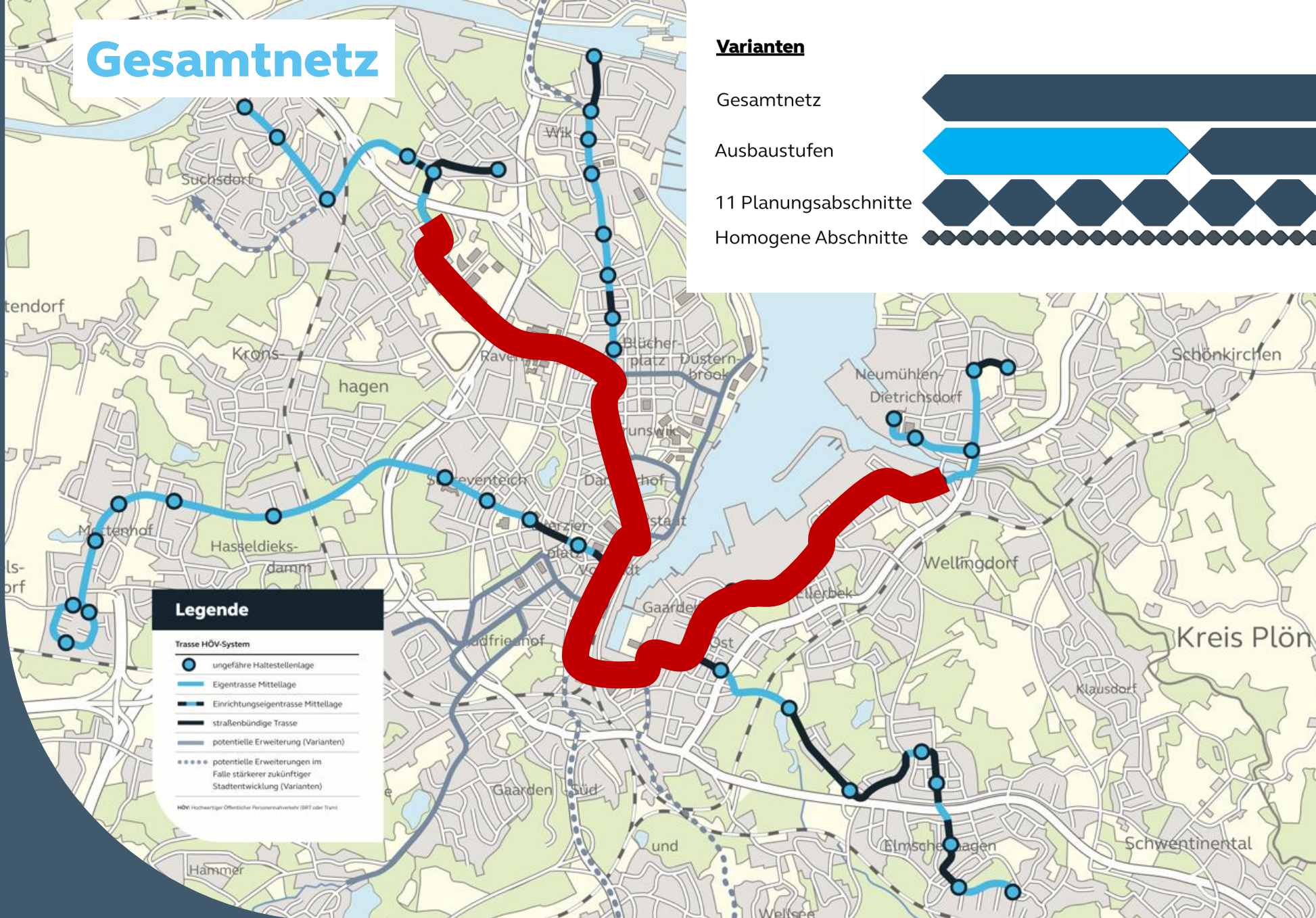
11 Planungsabschnitte



Homogene Abschnitte



Gesamtnetz



Varianten

Gesamtnetz

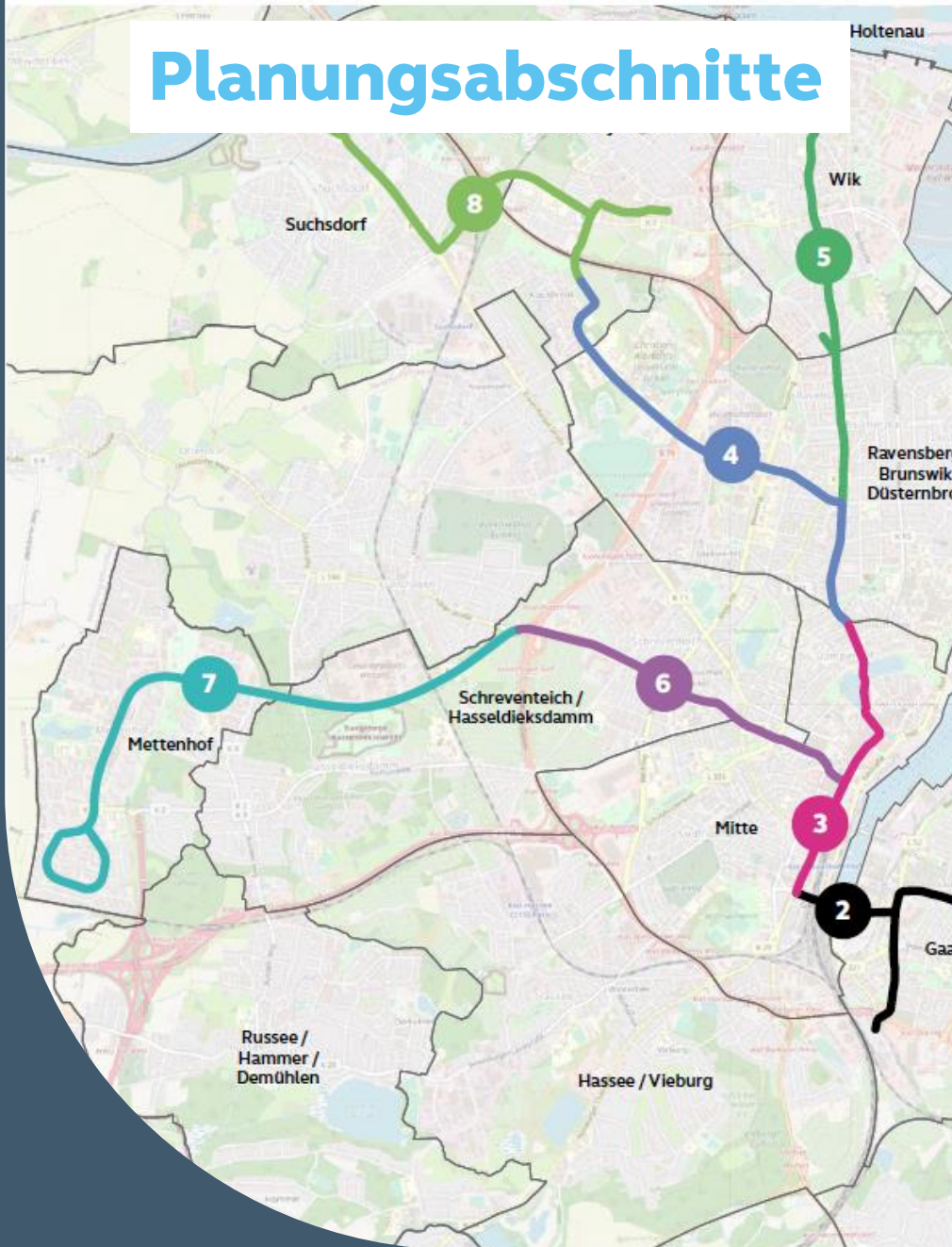
Ausbaustufen

11 Planungsabschnitte

Homogene Abschnitte



Planungsabschnitte



Varianten

Gesamtnetz

Ausbaustufen

11 Planungsabschnitte

Homogene Abschnitte



Homogene Abschnitte

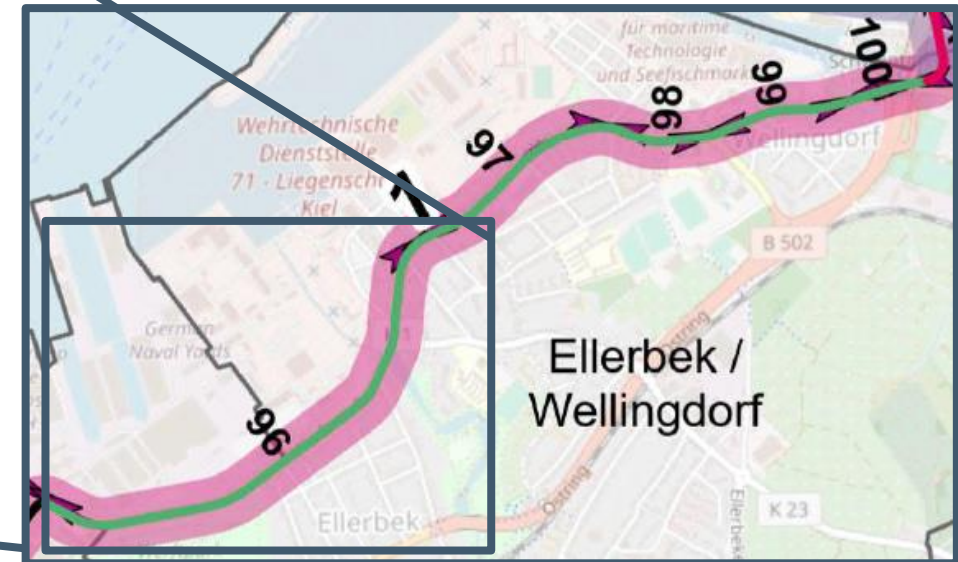
Varianten

Gesamtnetz

Ausbaustufen

11 Planungsabschnitte

Homogene Abschnitte



Inhalt der Öffentlichkeitsbeteiligung

- Es werden **keine vollständig ausgebreiteten Pläne** präsentiert, sondern ein Arbeitsstand des Gutachters
- Die Pläne sind zu dem Zeitpunkt noch **nicht mit den Fachämtern** abgestimmt
- Die **öffentliche Beteiligung erfolgt parallel zur Beteiligung der Fachämter**
- Eine **Online-Beteiligung wird nachlaufend angeboten** (etwa vier Wochen nach der vor Ort Beteiligung)

**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel
bewegt
dich.**

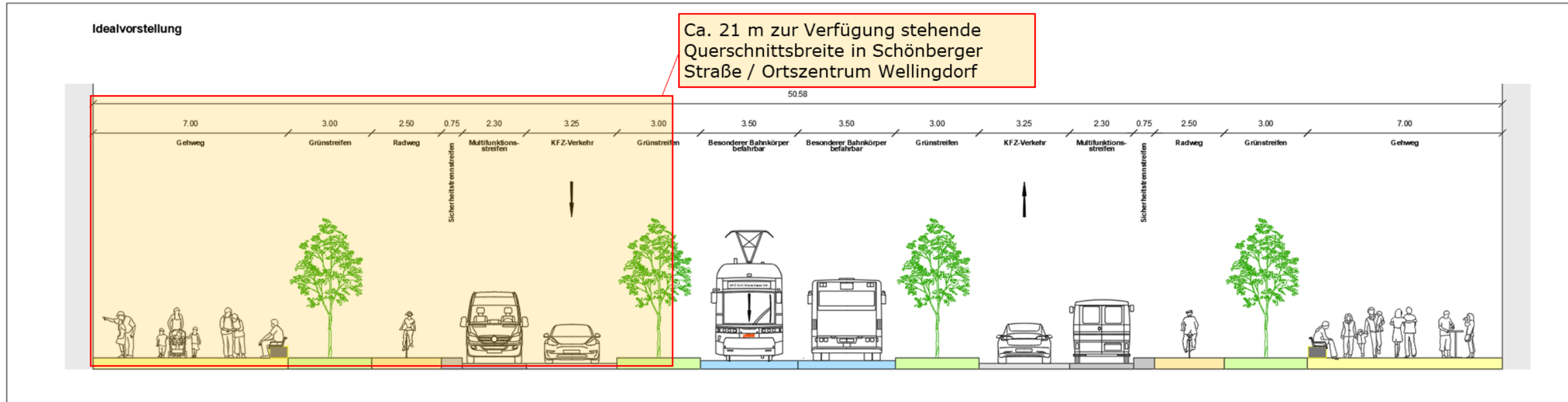
Impuls zur Variantenfindung

Ingolf Berger, Ramboll

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Anforderungen an die Planung

Idealvorstellung zur Aufteilung des Straßenraums – Wirklich so ideal?



Anforderungen an die Planung

Randbedingungen der Planung

Planungszwangpunkte

Planungszwangpunkte sind bauliche/ technische Zwänge, welche die Trassenplanung bestimmen.

(Keine separate Diskussion im Rahmen Variantenfindung – aber Beachtung bei Planung)

Beispiel:

Minimal zulässiger Kurvenradius der Stadtbahn, Sicherheitsräume neben Trasse

Planungsdeterminanten

Planungsrandbedingungen sind Randbedingungen, die bei der Planung berücksichtigt werden. Sie werden aus übergeordneten (verpflichtend geltenden) Rahmenseetzungen abgeleitet und sollten diesen nicht entgegenstehen.

Beispiel:

Sicherstellung Leistungsfähigkeit übergeordnetes Straßennetz

Planungsprämissen

Planungsprämissen definieren den Rahmen für die Gestaltung des Planungsraums über die Determinanten hinaus. Sie leiten sich aus Leitbildern und Richtlinien ab und unterliegen bei konkurrierenden Planungsgütern oft einer Abwägung und Hierarchisierung

Beispiel:

Verbesserung Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr

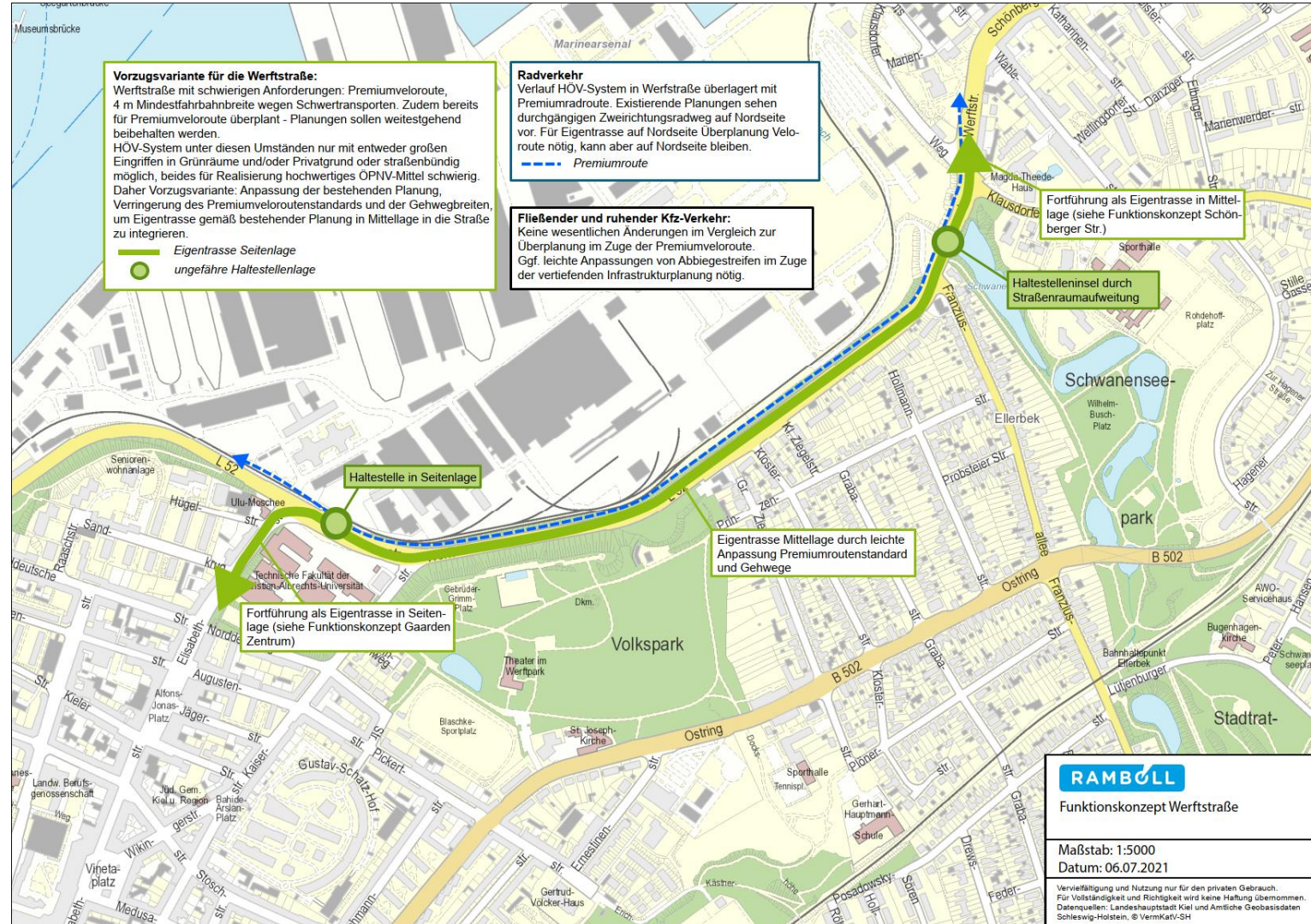


Anforderungen an die Planung

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Werftstraße zwischen Elisabethstraße und Klausdorfer Weg

- Hanglage zwischen Volkspark und Werft
- Kleinteilige Siedlungsbauten mit Grundstückszufahrten
- Zufahrten Werft- und Industriegelände
- Grünanlage Schwanensee
- Premiumradroute mit fortgeschrittener Planung (Nordseite, Zweirichtungsradweg)
- Berücksichtigung von Schwerlast-transporten erforderlich (Breite Straßenraum)

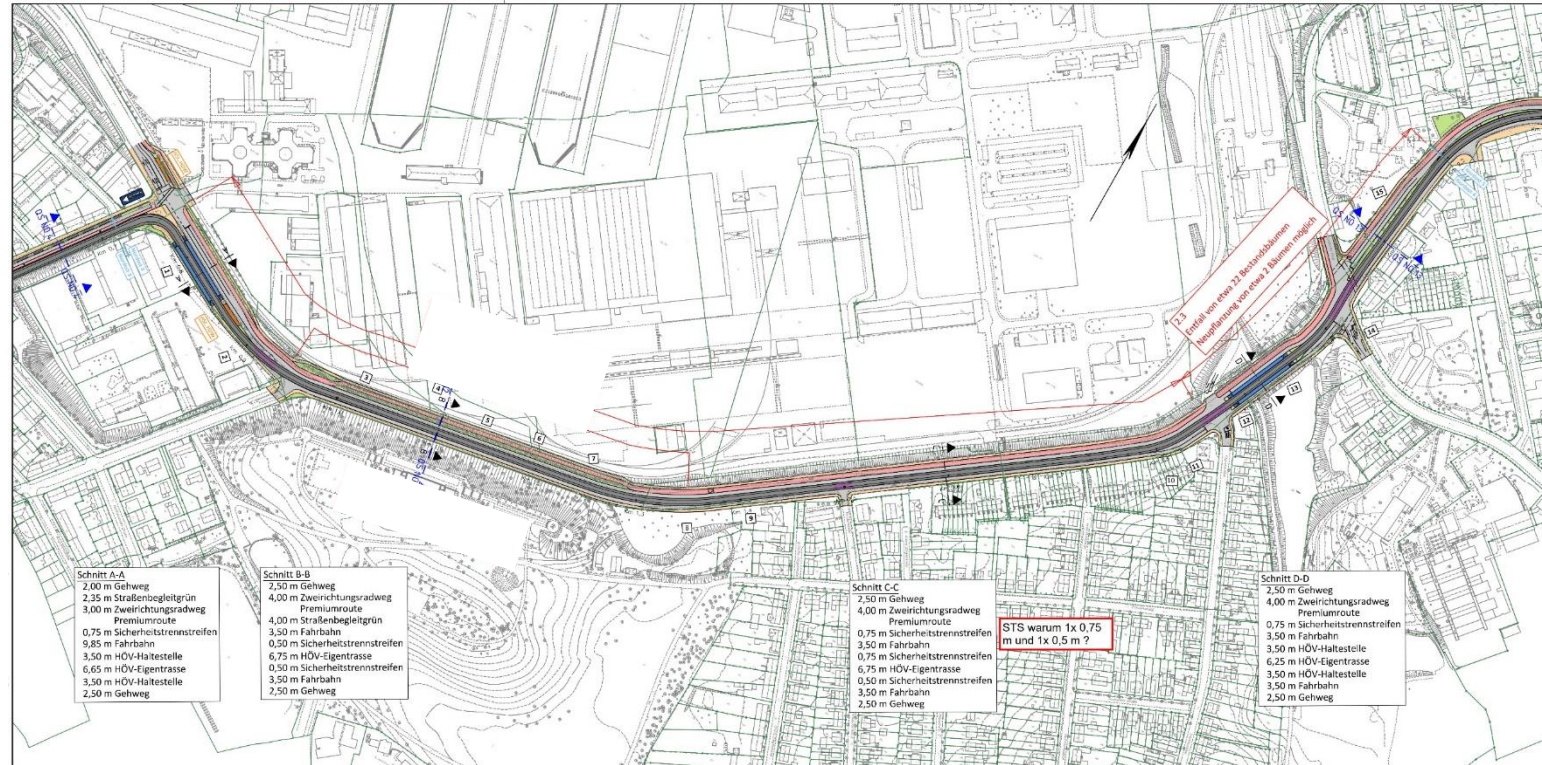


Anforderungen an die Planung

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Werftstraße zwischen Elisabethstraße und Klausdorfer Weg

- Hanglage zwischen Volkspark und Werft
- Kleinteilige Siedlungsbauten mit Grundstückszufahrten
- Zufahrten Werft- und Industriegelände
- Grünanlage Schwanenseeepark
- Premiumradroute mit fortgeschrittener Planung (Nordseite, Zweirichtungsradweg)
- Berücksichtigung von Schwerlast-transporten erforderlich (Breite Straßenraum)

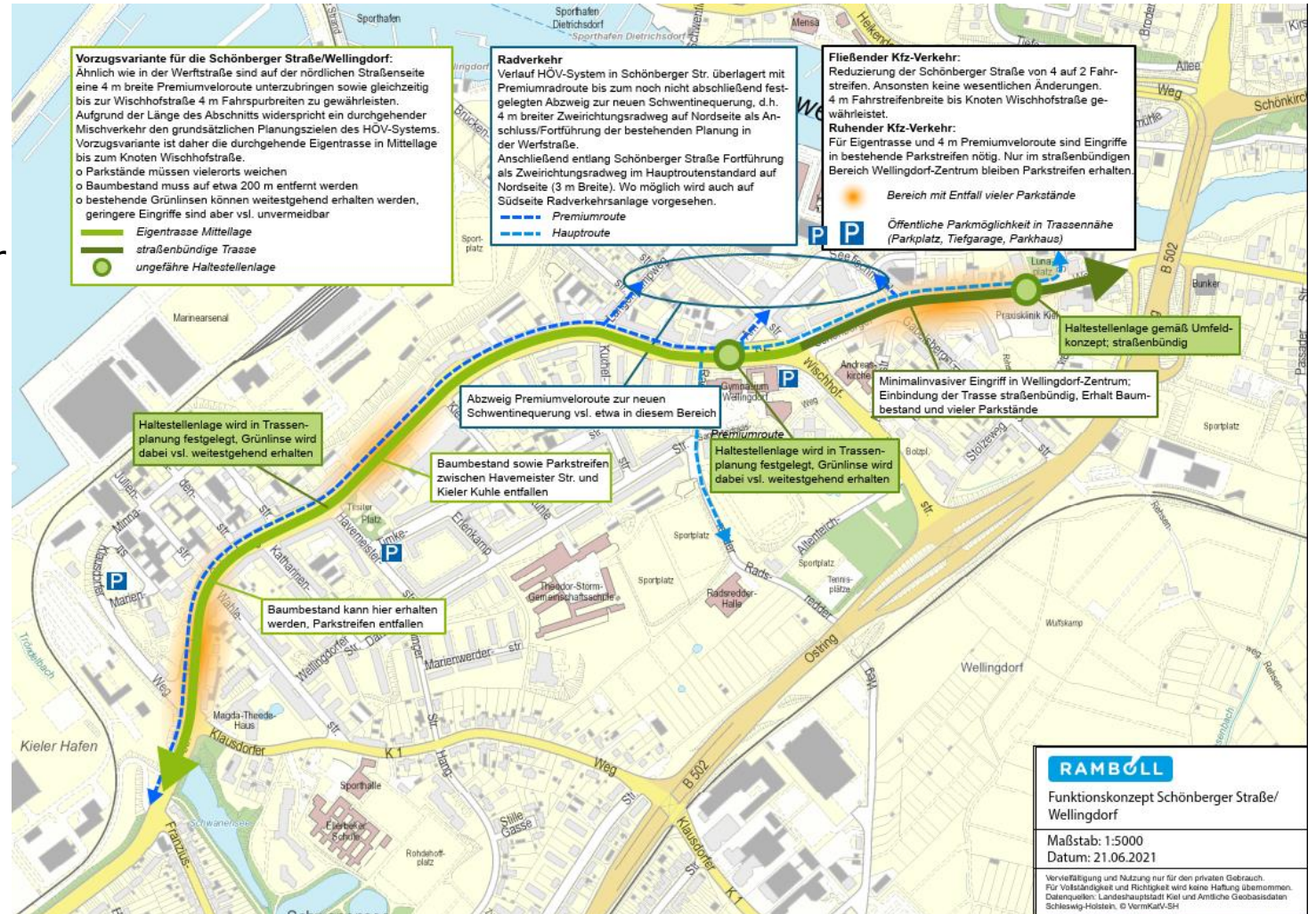


Anforderungen an die Planung

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Werftstraße und Schönberger Straße zwischen Klausdorfer Weg Wischhofstraße

- Premiumradroute mit fortgeschrittener Planung bis ca. Am Seefischmarkt
- Route für Schwerlasttransporte
- Unterschiedliche Straßenraumaufteilung in der Schönberger Straße – überwiegend Wohnbebauung, z.T. Blockrandbebauung (mit und ohne Vorgärten) und aufgelockerte Strukturen
- Ellerbeker Markt als lokales Zentrum
- Stadtteilzentrum Wellingdorf mit hohem Nutzungsmix und

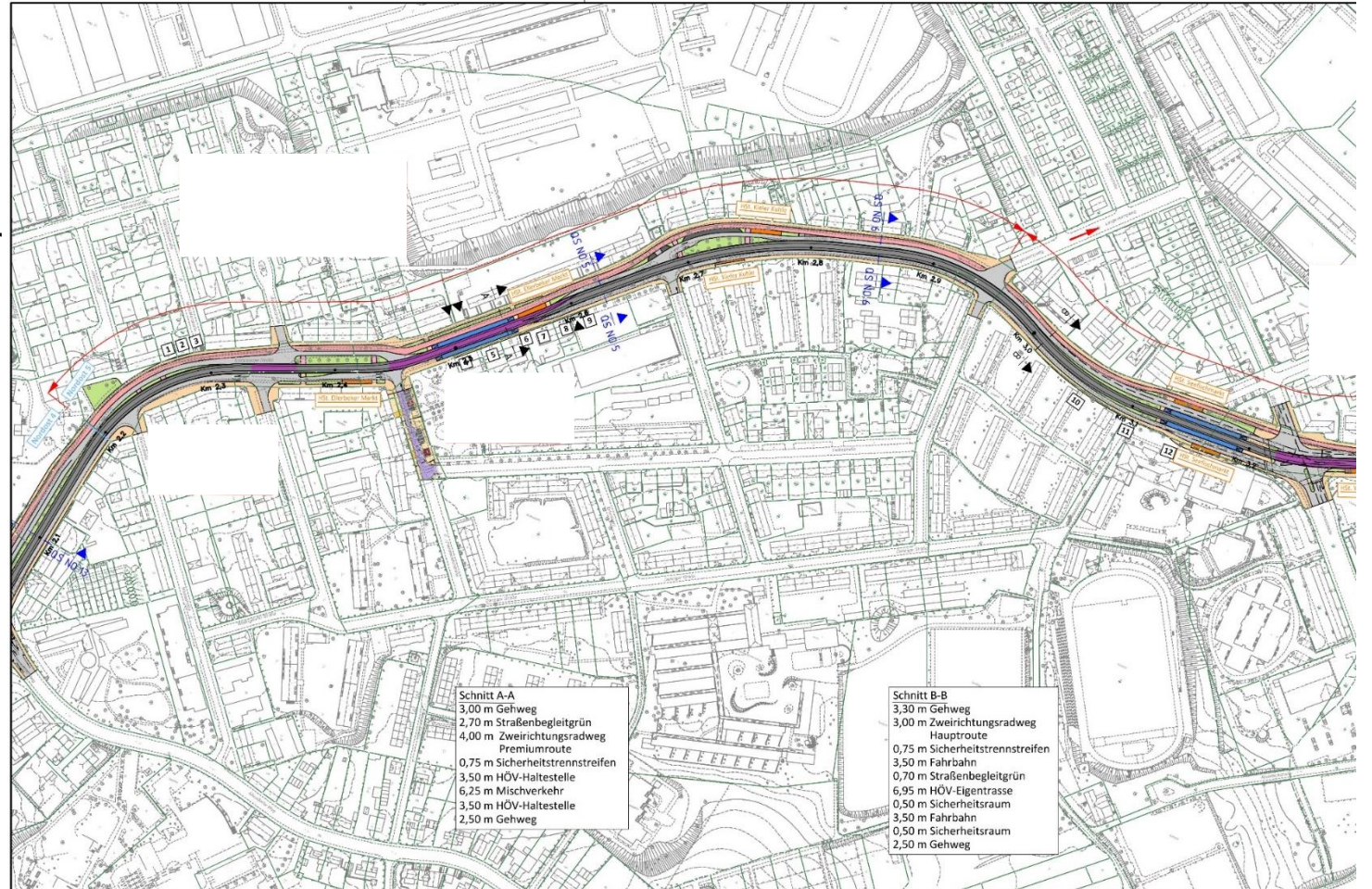


Anforderungen an die Planung

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Werftstraße und Schönberger Straße zwischen Klausdorfer Weg Wischhofstraße

- Premiumradroute mit fortgeschrittener Planung bis ca. Am Seefischmarkt
- Route für Schwerlasttransporte
- Unterschiedliche Straßenraumaufteilung in der Schönberger Straße – überwiegend Wohnbebauung, z.T. Blockrandbebauung (mit und ohne Vorgärten) und aufgelockerte Strukturen
- Ellerbeker Markt als lokales Zentrum
- Stadtteilzentrum Wellingdorf mit hohem Nutzungsmix und

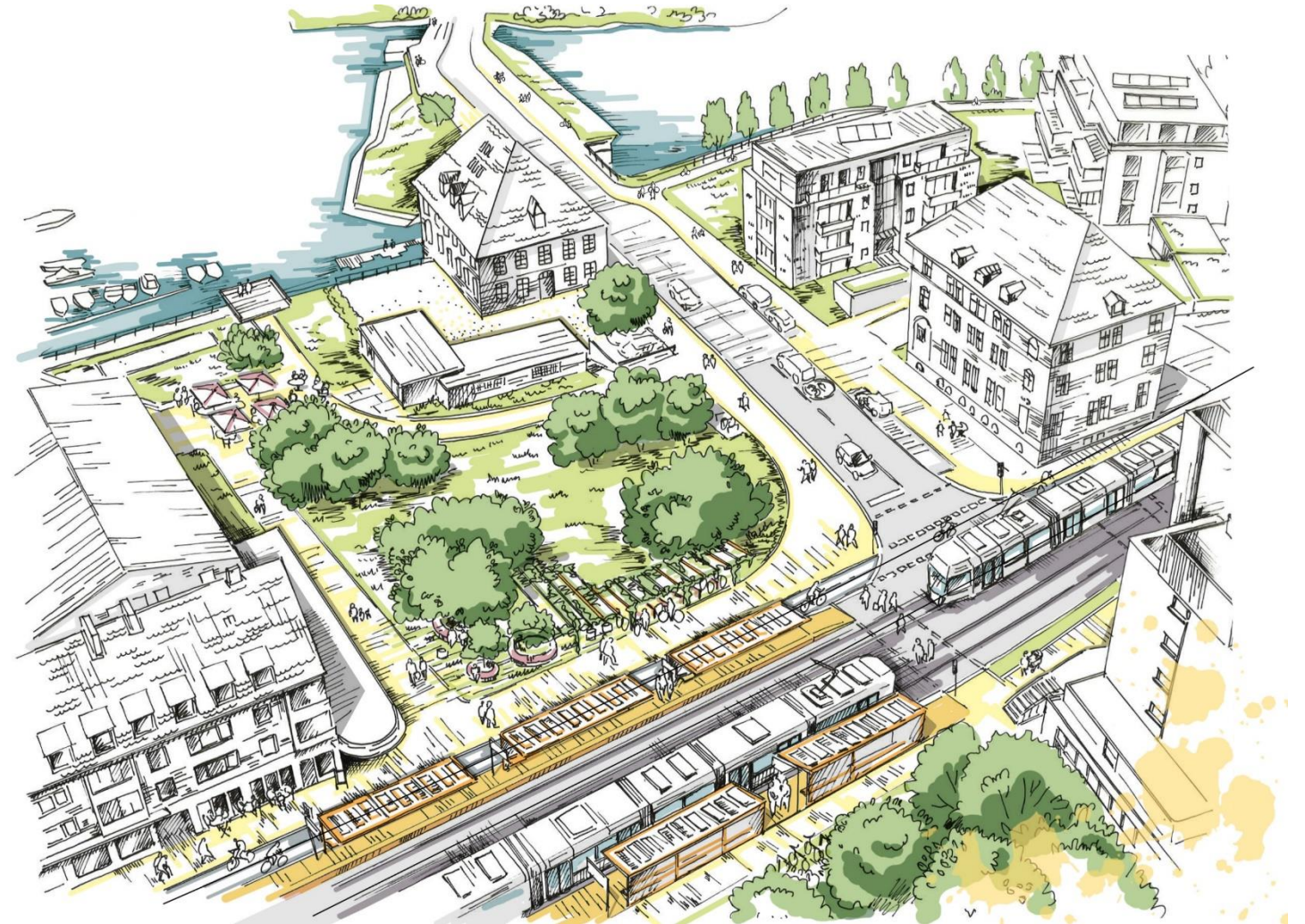


Anforderungen an die Planung

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Stadtteilzentrum Wellingdorf zwischen Wischhofstraße und Wehdenweg

- Stadtteilzentrum Wellingdorf mit hoher Nutzungsmischung (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, Grünanlage)
- Höhere Anforderungen an Aufenthaltsqualität, um Funktion als Stadtteilzentrum zu fördern
- Straßenraum vor einigen Jahren neu gestaltet
- Am nordöstlichen Ende am Wehdenweg:
 - In erster Ausbaustufe Endstelle für Stadtbahn
 - Später Weiterführung in Richtung Neumühlen-Dietrichsdorf – Berücksichtigung Planung Aufstiegsbrücke über Schwentine

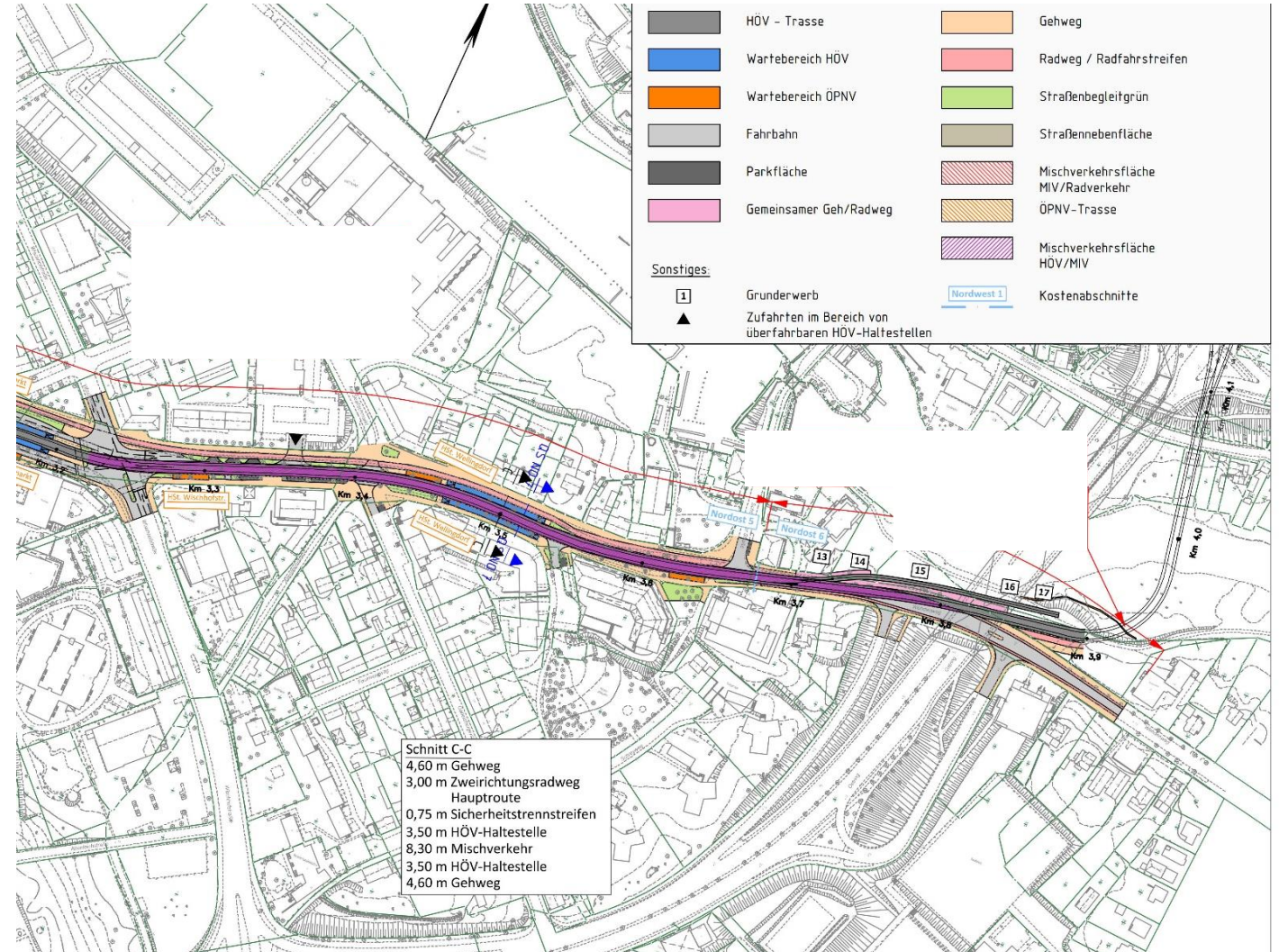


Anforderungen an die Planung

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Stadtteilzentrum Wellingdorf zwischen Wischhofstraße und Wehdenweg

- Stadtteilzentrum Wellingdorf mit hoher Nutzungsmischung (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Wohnen, Grünanlage)
- Höhere Anforderungen an Aufenthaltsqualität, um Funktion als Stadtteilzentrum zu fördern
- Straßenraum vor einigen Jahren neu gestaltet
- Am nordöstlichen Ende am Wehdenweg:
 - In erster Ausbaustufe Endstelle für Stadtbahn
 - Später Weiterführung in Richtung Neumühlen-Dietrichsdorf – Berücksichtigung Planung Aufstiegsbrücke über Schwentine

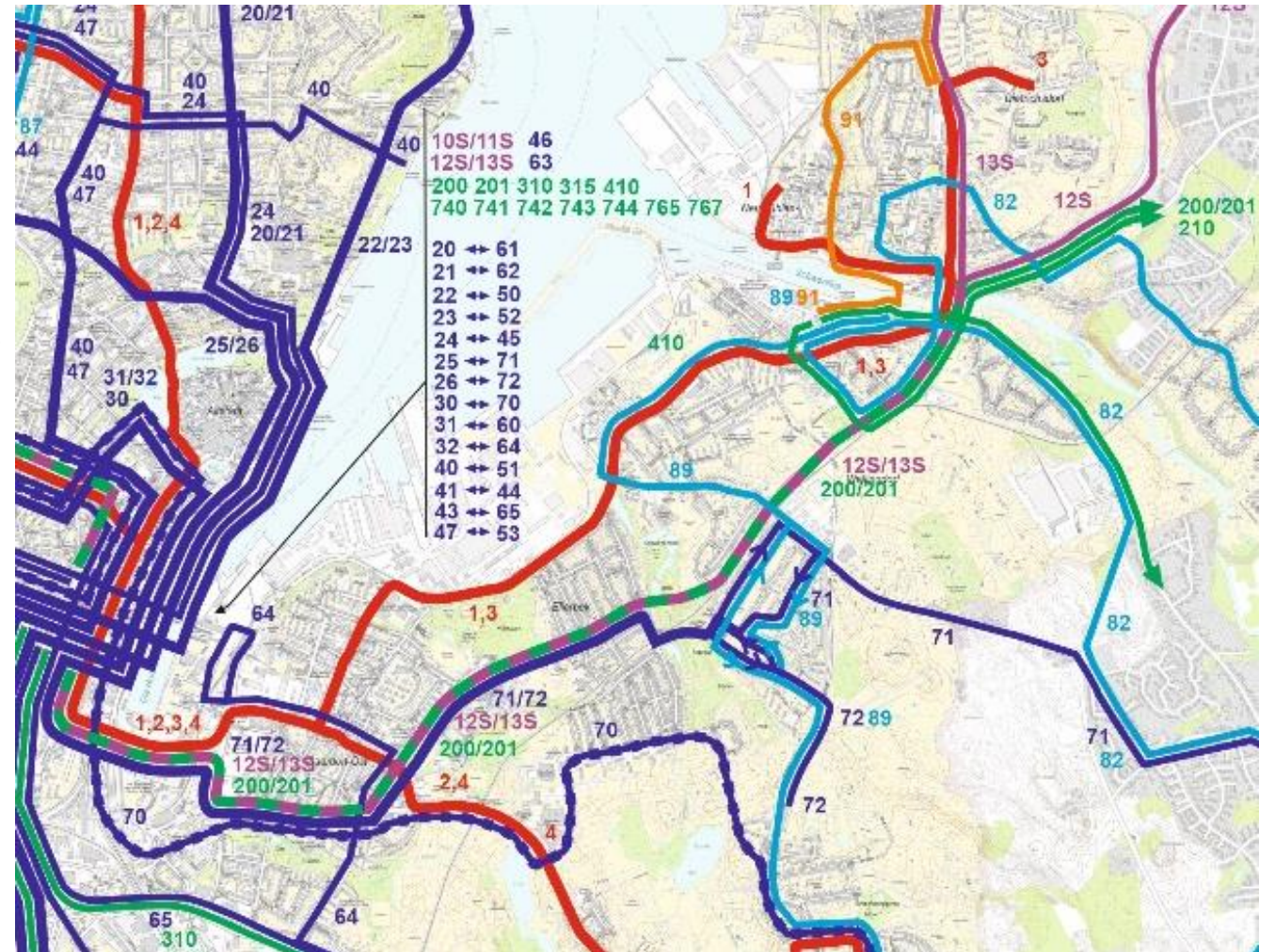


Anforderungen an die Planung

Gesamtnetz Öffentlicher Verkehr

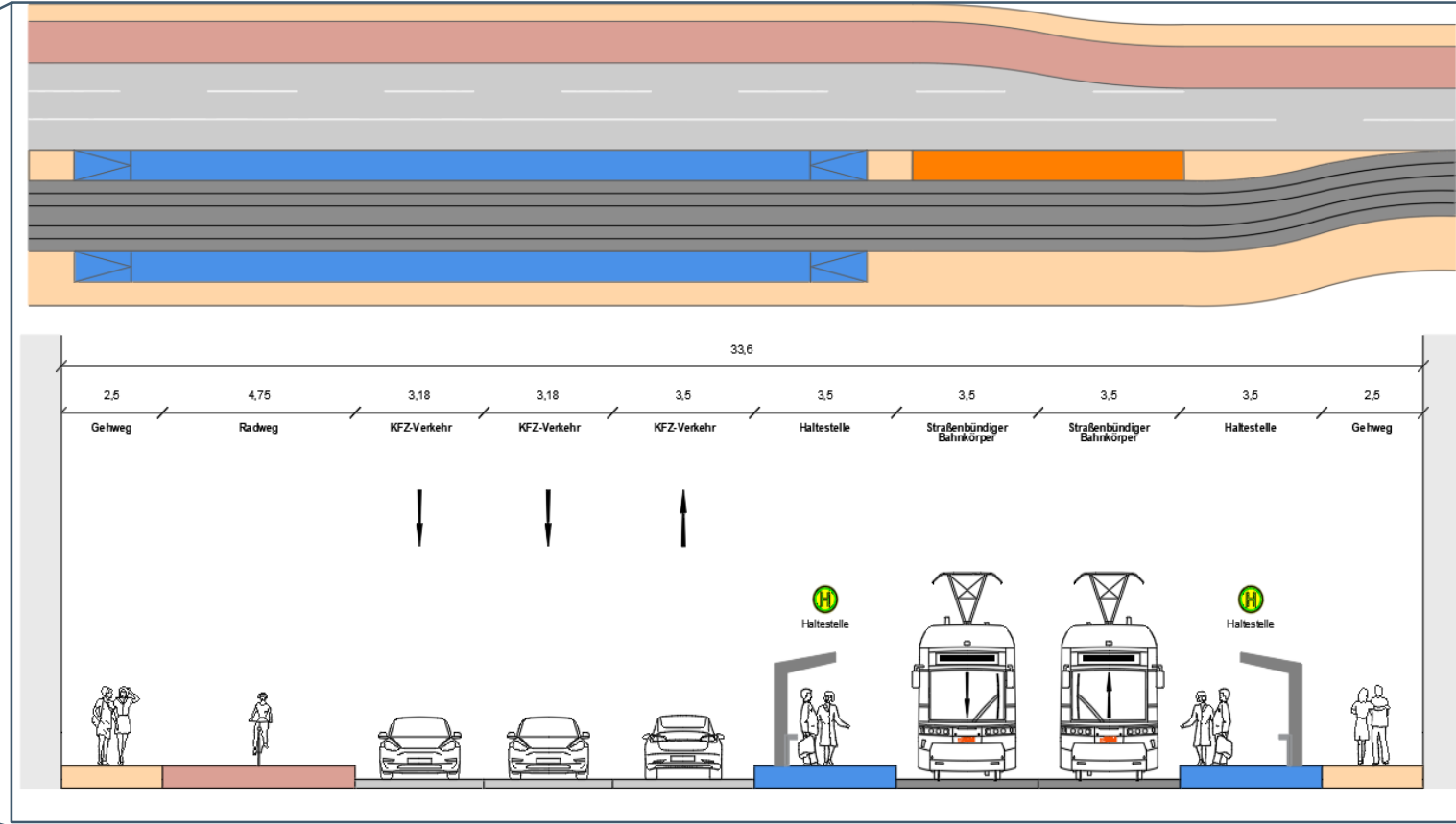
Mögliche Führung des Busnetzes in Abstimmung mit der Stadtbahn

- Relevant für
 - Anordnung Verknüpfungspunkte Stadtbahn / Bus
 - Gestaltung Straßenraum (z.B. Berücksichtigung Bushaltestellen)
- Im Abschnitt in Werftstraße zwischen Elisabethstraße und Klausdorfer Weg kein Linienbusverkehr vorgesehen – Übernahme Angebot durch Stadtbahn
- Im Abschnitt zwischen Klausdorfer Weg und Katharinenstraße Busverkehr parallel zur Stadtbahn (Ergänzungslinie aus Richtung Elmschenhagen – Ellerbek)
- Im Stadtteilzentrum Wellingdorf mehrere Buslinien zusätzlich zur Stadtbahn



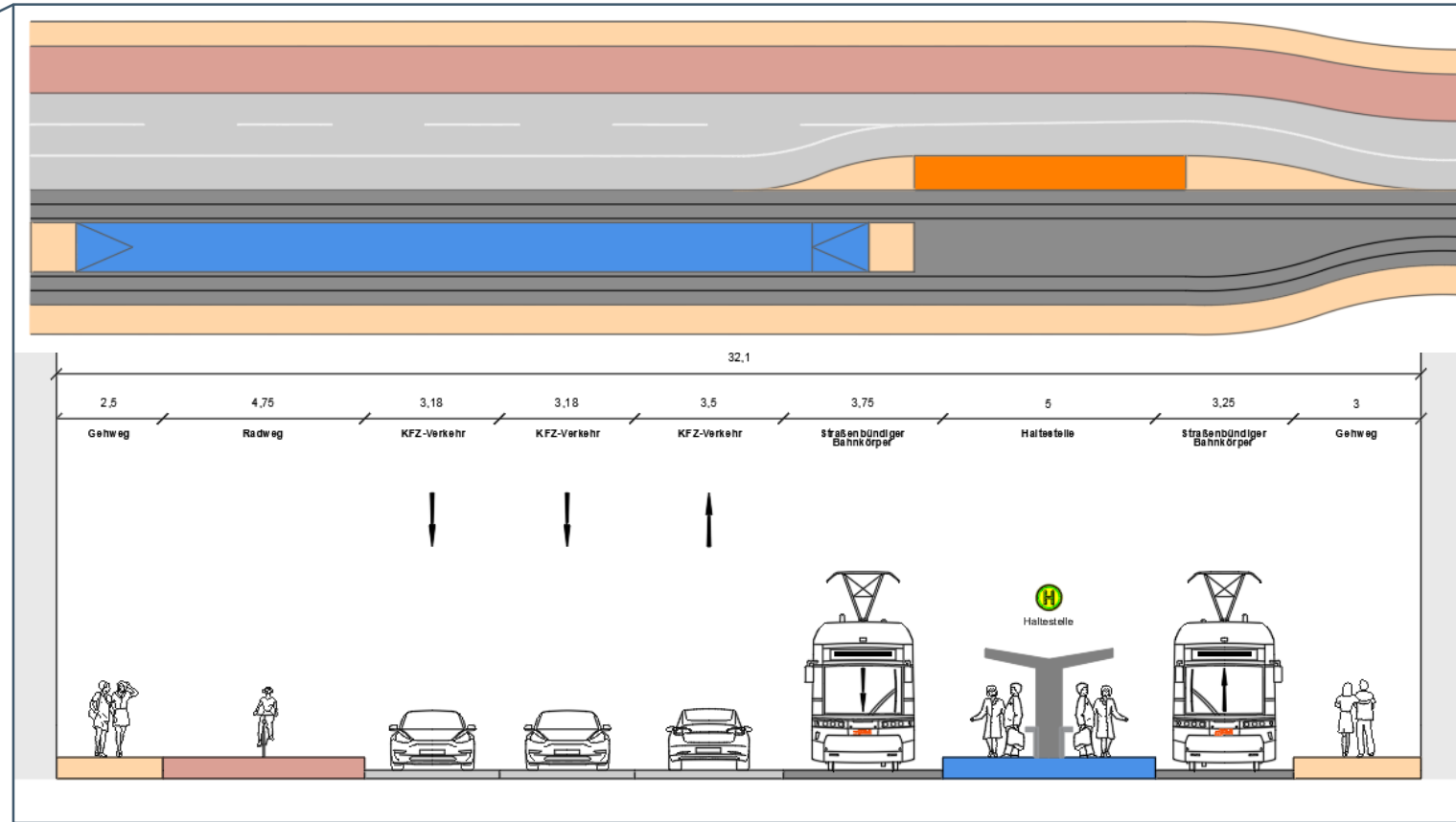
Variantenentwicklung

Beispiel Werftstraße zwischen Elisabeth- und Kaiserstraße – Variante 96.a1



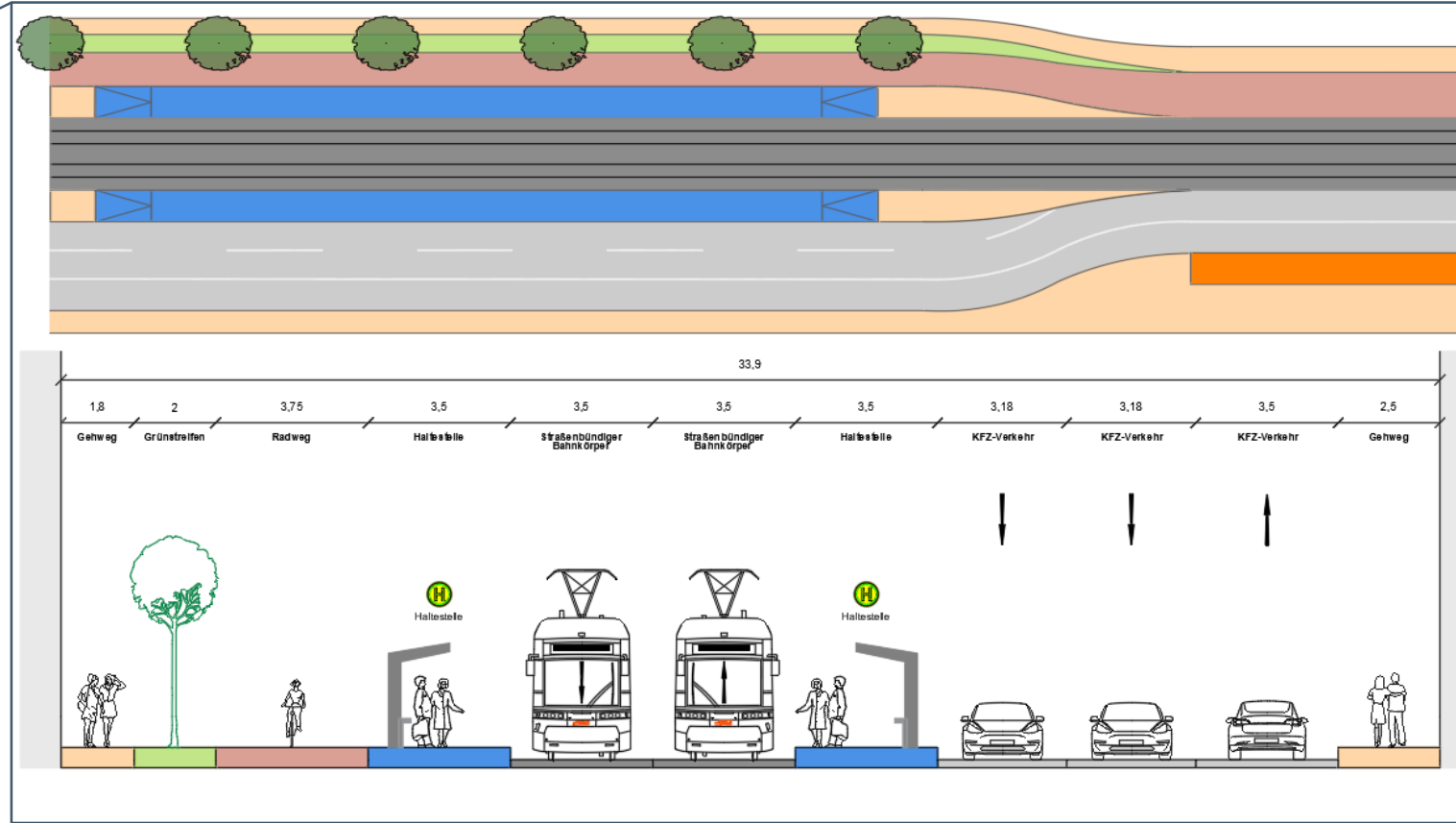
Variantenentwicklung

Beispiel Werftstraße zwischen Elisabeth- und Kaiserstraße – Variante 96.a2



Variantenentwicklung

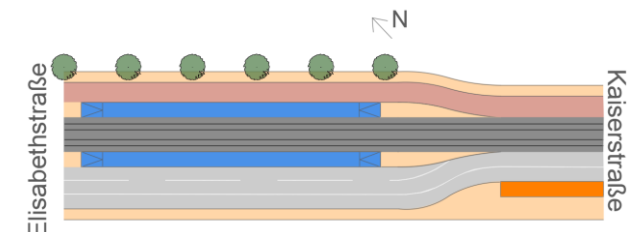
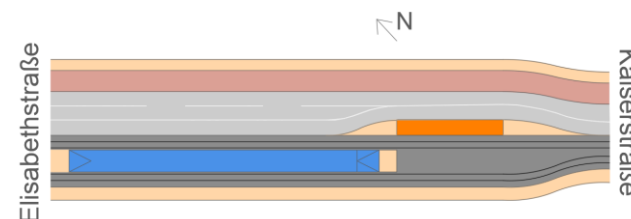
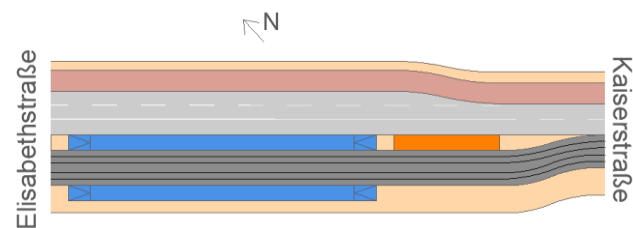
Beispiel Werftstraße zwischen Elisabeth- und Kaiserstraße – Variante 96.a3



Variantenentwicklung

Beispiel Empfehlung zur Weiterführung innerhalb Vorplanung

Variante 96a.1		Variante 96a.2		Variante 96a.3	
DF 3 Südlage Seitenbahnsteige		DF 3 Südlage Mittelbahnsteig		Nordlage	
Ausarbeitung bis 30.06.2023		Ausschluss		Ausarbeitung bis 30.06.2023	
<ul style="list-style-type: none"> • Sehr gute Integration der Haltestellen, insb. der südlichen Haltestelle, in Campus der CAU • Stadtbahn hat keinen Einfluss auf Knoten Werftstraße mit Elisabethstraße • Integration einer Baumreihe in Haltestelle erscheint möglich 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbahn hat keinen Einfluss auf Knoten Werftstraße mit Elisabethstraße 		<ul style="list-style-type: none"> • Verträglicher für Leitungsbestand • Im weiteren Verlauf der Werftstraße asymmetrische Raumnutzung, sodass asymmetrische Straßenraumaufteilung denkbar und hierfür Führung der Stadtbahntrasse ab Beginn in Nordlage 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Integration des Mittelbahnsteigs in offene Struktur der CAU nicht optimal • Keine Integration einer Baumreihe in Haltestelle möglich • Engerer Kurvenradius 		<ul style="list-style-type: none"> • Keine Integration der Haltestelle in Campus der CAU • Kein Baumerhalt im südlichen Straßenraum möglich 	
NV1 NV2		NV1 NV2		NV1 NV2	



**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**

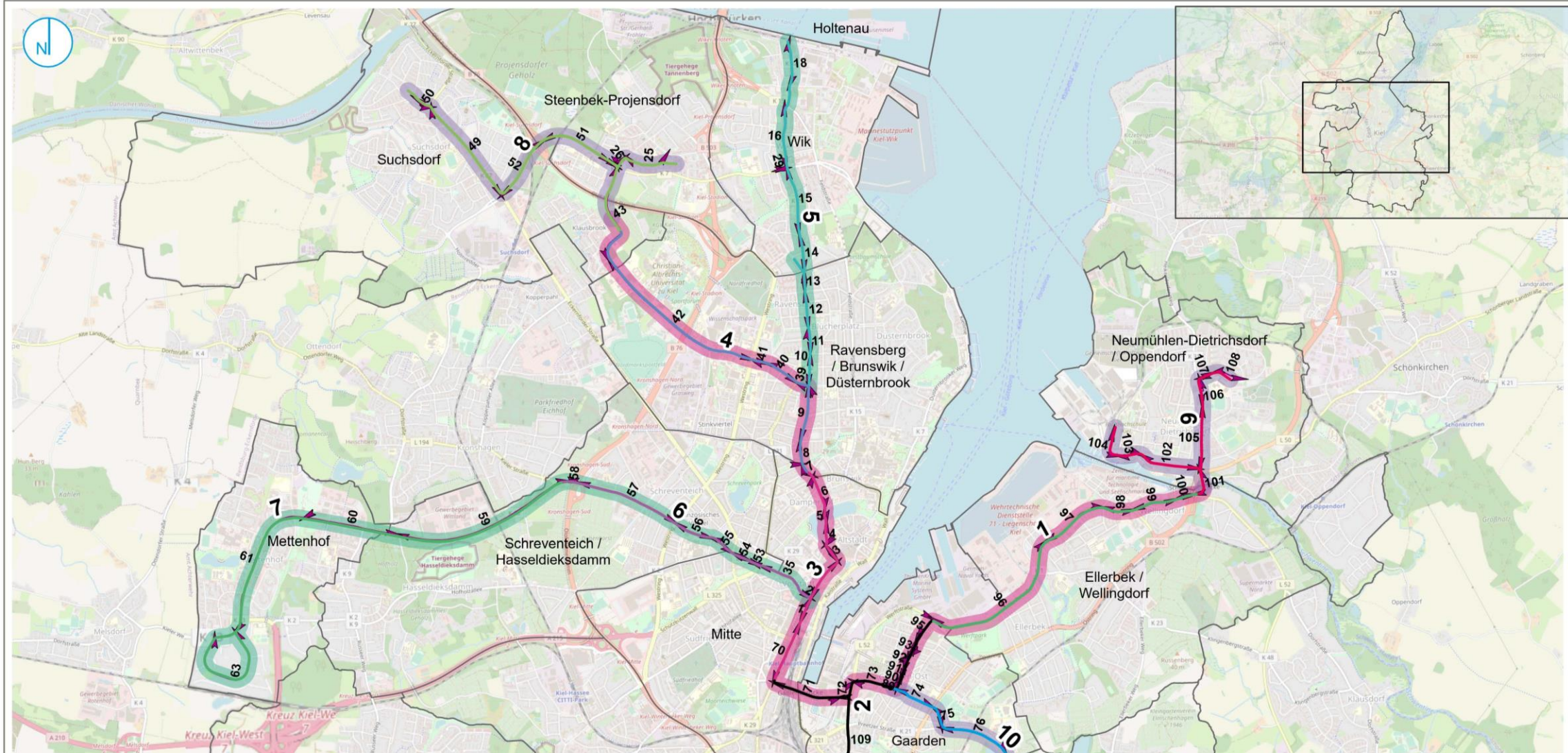


**Kiel
bewegt
dich.**

Erläuterungen zum Verständnis der Pläne

Arne Brach, Merkel

Kiel. Sailing.City.
Kiel



Legende

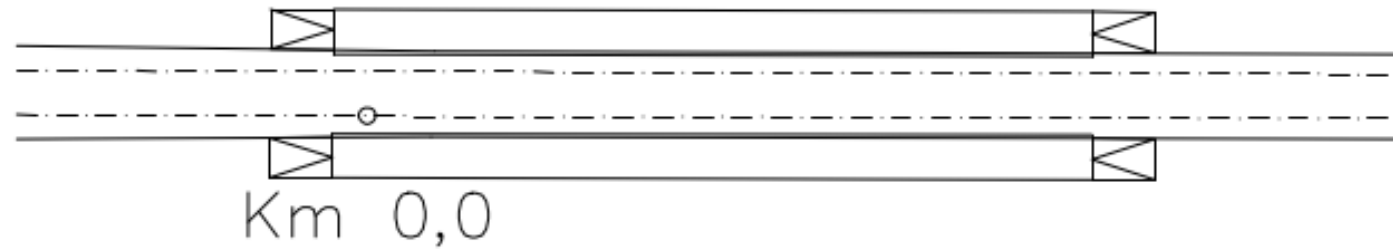
Abschnitte Vorplanung














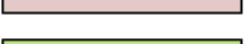
	1	3,1 km		6	2,7 km
	2	3,0 km		7	5,4 km
	3	2,2 km		8	4,1 km
	4	3,5 km		9	2,6 km
	5	3,5 km		10	2,4 km
				11	3,0 km













Inbetriebnahmestufen

	IBS1
	IBS2
	IBS3
	Homogene Abschnitte
	Ortsbeiräte




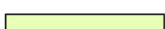
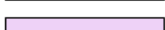


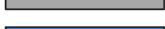






Legende Verkehrsanlagen



	Fahrbahn
	Parkfläche
	Fahrbahnteiler, Insel
	Besonderer Bahnkörper (Grüngleis)
	Besonderer oder Unabhängiger Bahnkörper (Schotteroberbau)
	Besonderer Bahnkörper (eingedeckt, Nutzung ÖPNV/Einsatzfahrzeuge möglich)
	Straßenbündiger Bahnkörper (eingedeckt)
	Wartebereich Stadtbahn
	Wartebereich Bus
	Gehweg
	Radweg, abgesetzt
	Gem. Geh- & Radweg
	Radfahrstreifen, straßenbündig
	Grünfläche

	Geländeabfangung
	Abbruch, möglicher Abbruch
	Baum (Bestand, Entfall, möglicherweise beeinträchtigt)
	Baum (Neupflanzung/mögliche Neupflanzung)
	Rampe, enthalten in Trassierung
	Zufahrt
	Markierung (Bestand, Planung)
	Schnittführung
	Begrenzungslinie
	Verkehrsschilder bei Bedarf
	Fremdplanung Premiumradroute
	Kostengrenze

Arbeitsstand vom Gutachter

	Fahrbahn
	Parkfläche
	Fahrbahnleiter, Insel
	Besonderer Bahnkörper (Grüngleis)
	Besonderer oder Unabhängiger Bahnkörper (Schotteroberbau)
	Besonderer Bahnkörper (eingedeckt, Nutzung ÖPNV/Einsatzfahrzeuge möglich)
	Straßenbündiger Bahnkörper (eingedeckt)
	Wartebereich Stadtbahn
	Wartebereich Bus
	Gehweg
	Radweg, abgesetzt
	Gem. Geh- & Radweg
	Radfahrstreifen, straßenbündig
	Grünfläche

2.50 m Gehweg
11.84 m Grünfläche
4.00 m Zweirichtungsrادweg
0.75 m Sicherheitstrennstreifen
4.00 m Fahrbahn
7.37 m Stadtbahn
0.94 m Gehweg

2.50 m Gehweg
9.55 m Grünfläche
4.00 m Zweirichtungsrادweg
0.75 m Sicherheitstrennstreifen
4.00 m Fahrbahn
7.45 m Stadtbahn
0.80 m Gehweg

2.00 m Gehweg
3.49 m Zweirichtungsrادweg
0.75 m Sicherheitstrennstreifen
4.00 m Fahrbahn
7.38 m Stadtbahn
0.50 m Sicherheitstrennstreifen
5.23 m Gehweg

2.00 m Gehweg
4.00 m Zweirichtungsrادweg
10.77 m Grünfläche
4.01 m Fahrbahn
3.87 m Stadtbahn
3.77 m Querungsinself
3.86 m Stadtbahn
3.53 m Fahrbahn
0.50 m Sicherheitstrennstreifen
3.56 m Gehweg

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Haben Sie Verständnisfragen
zu den Vorträgen?



Werkstatt-Phase

- **In drei Räumen wird parallel an den gleichen Plänen gearbeitet.**
- **Nach kurzer Einordnung durch die Planer*innen können Sie Fragen zu den drei Varianten stellen und Hinweise zur Planung geben.**
- **Bitte dokumentieren Sie Ihre Hinweise auf Post-ist! Bitte schreiben Sie leserlich und in einem verständlichen Kontext!**

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Kiel
bewegt
dich.

Ausblick und Schlussfolgerungen

Kiel. Sailing.City.
Kiel



Nächste Dialoge vor Ort

Donnerstag, 08.06.2023

- **Ravensberg, Holtenauer Straße / Ecke Beselerallee über Olshausenstraße bis zum Westring/CAU**
- **Treffpunkt: 17:30 Uhr vor der Holsten-Apotheke**

Weitere Trassenspaziergänge und Beteiligungsveranstaltungen folgen voraussichtlich Anfang September.

Alle wichtigen Infos unter:
kiel.de/stadtbahn



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

Kiel. Sailing.City.
Kiel