

07. September 2023

Beteiligung zur Stadtbahnplanung in Gaarden



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 Ingenieur Consult
- Klärung von Verständnisfragen
- Offenes Dialogforum zu Trassenvarianten
- Schlussfolgerungen und Ausblick



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

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.



Die Stadtbahn kommt.

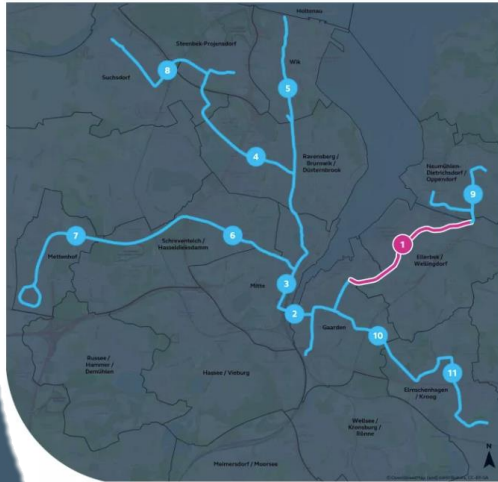
Kiel bewegt dich.



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!

Die Stadtbahnplanung erfolgt in 11 Planungsabschnitten



Beteiligungsveranstaltungen vor Ort und digitale Stadtbahndialoge

Zu jedem der elf Planungsabschnitte ist eine Veranstaltung vor Ort sowie ein Stadtbahndialog online geplant. Bringen Sie sich ein!

Abschnitt 1: Ellerbek-Wellingdorf

Die Beteiligung ist abgeschlossen. Am 7. Juni 2023 fand die Beteiligungsveranstaltung in der Theodor-Storm-Gemeinschaftsschule für den Planungsabschnitt entlang der Schönberger Straße und Werftstraße statt. Informationen zur Planung finden Sie in der Präsentation. Vom 11.-17. Juli 2023 führten wir den digitalen Stadtbahndialog durch. Die Dialogbeiträge finden Sie auf dieser Beteiligungsplattform.

Abschnitt 2: Gaarden und Hörn

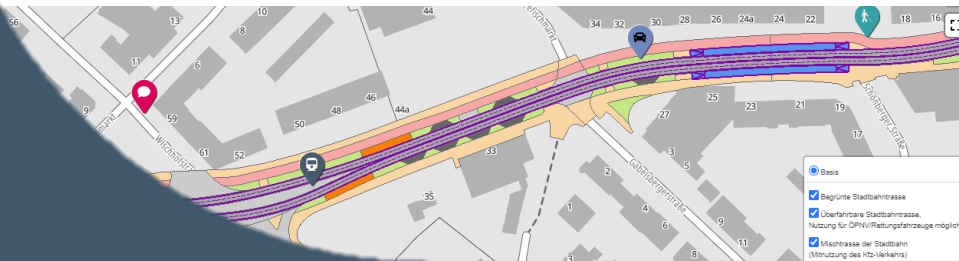
7. September 2023 Beteiligungsveranstaltung Gaarden und Hörn und begleitender Online-Dialog

Abschnitt 3: Hauptbahnhof und Innenstadt

9. November 2023 Beteiligungsveranstaltung Hauptbahnhof und Innenstadt und begleitender Online-Dialog

Abschnitt 5: Nördliche Holtener Straße und Wik

7. Dezember 2023 Beteiligungsveranstaltung Nördliche Holtener Straße und Wik und begleitender Online-Dialog



Stadtbahn-Dialog online

Vom 5.-11. September 2023 können Sie Ihre Hinweise zum Planungsabschnitt 2 – Gaarden im Online-Dialog verorten:

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



Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



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 Stabsstelle Mobilität

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
STADT- UND REGIONALVERKEHR

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigenrat
Stadtentwicklung und Mobilität
Aufsiedler 55, 22761 Hamburg
Mönckebergstraße 11, 20095 Berlin

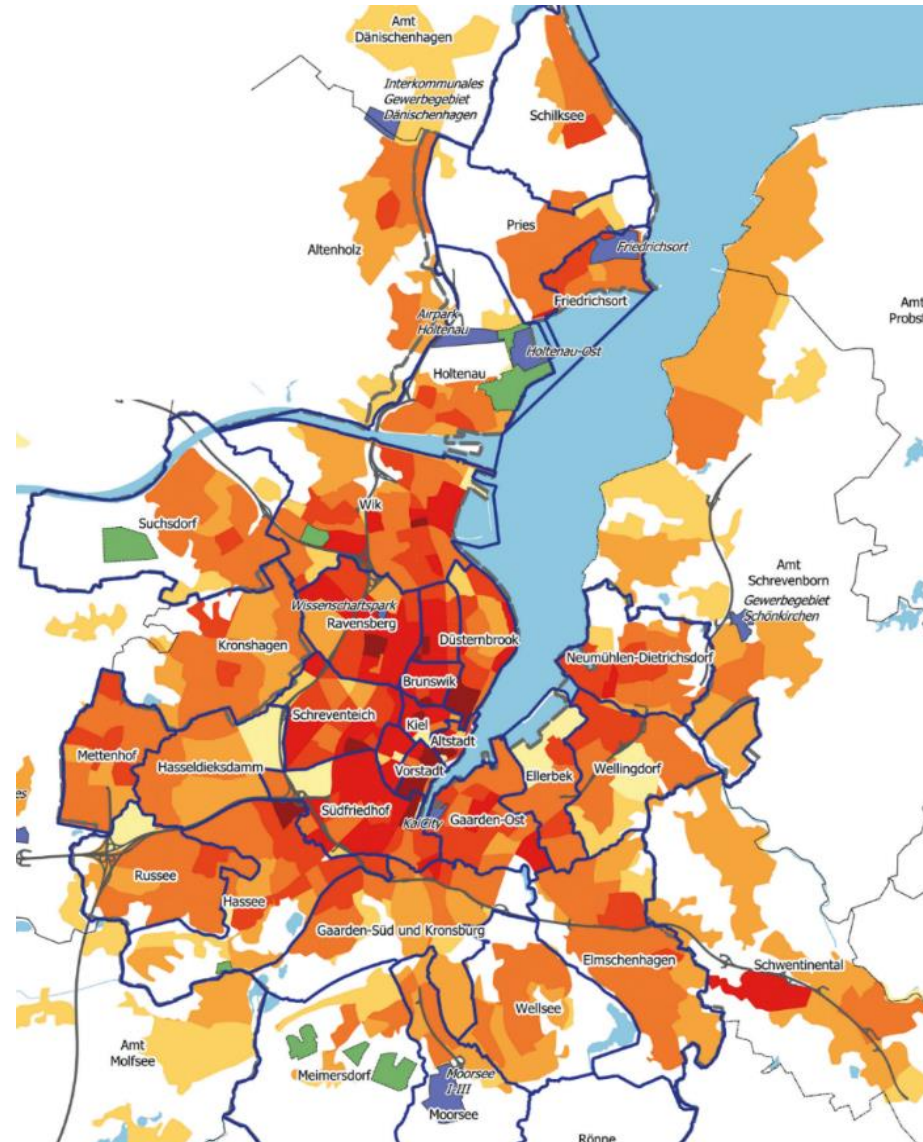
Büro Mobilverkehr
Planungsabteilung RHM & Co. KG
Mönckebergstraße 55, 22761 Hamburg
Hafenstraße 10, 20095 Kiel

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Hans-Joachim
Toll 0431 / 60000-30
Fax 0431 / 60000-42
h.j.toll@bmv.de

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Axel Rabe
Tel. 0431 / 60000-30
Fax 0431 / 60000-42
a.rabe@bmv.de

Daten- und
Grundlagen-
ermittlung

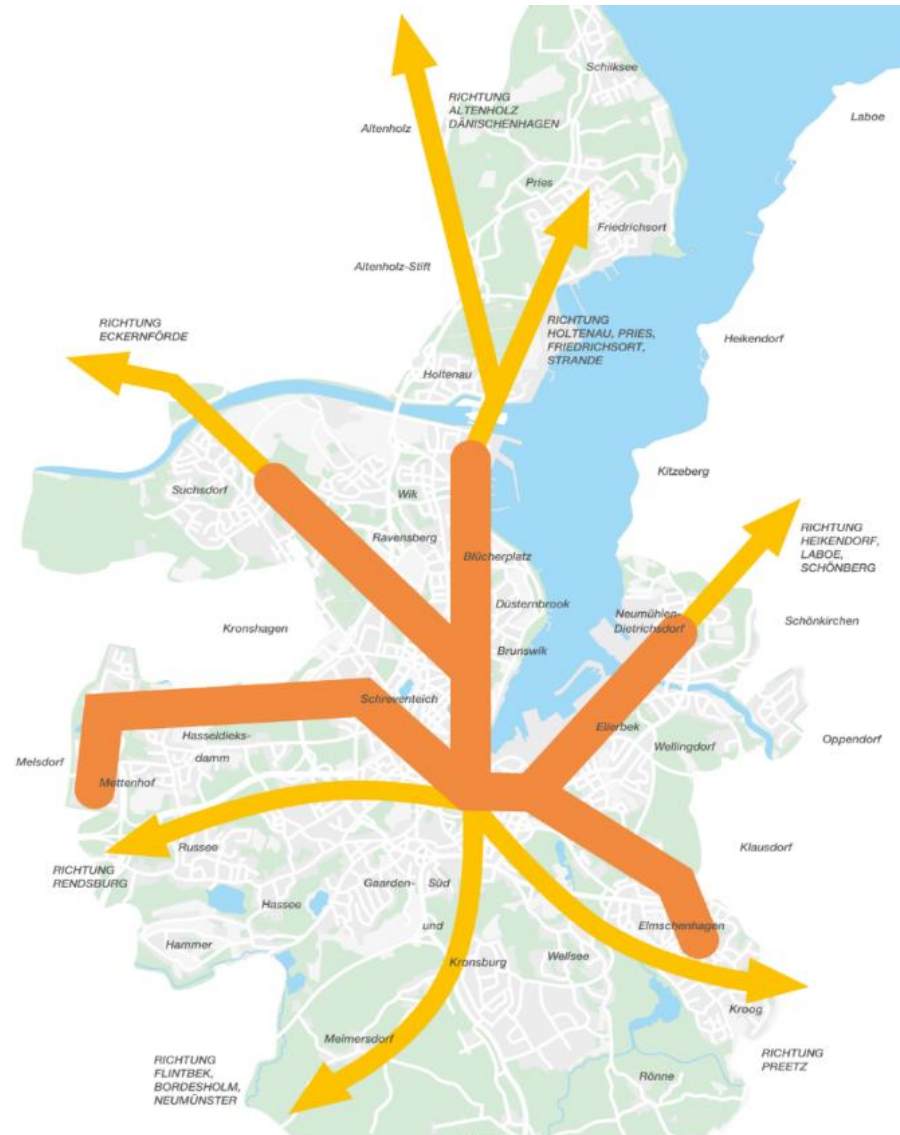
2019



Grundlagenstudie

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

Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSSYSTEME

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNGSGESAMTSCHAFT URBAN DESIGN

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigenrat
 Stadtentwicklung und Mobilität Kiel
 Außenstraße 13, 24103 Hamburg
 Jochen Georg Meißel, LL, 50/50 Berlin

Angeschrieben:
 GfM, Ing. Hans-Dieter
 Tel. 0431 / 159805-30
 Fax 0431 / 893731-42
 hdi@gfmrta.de

Büro Mobilivision
 Planungsgesellschaft URBAN DESIGN
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden
 Hildenstraße 10/11
 40880 Lohausen

Angeschrieben:
 GfM, Ing. Axel Peter, Stefan
 Tel. 02033 / 810504
 Fax 02033 / 810505
 stp@urban-design.de

Kiel. Sailing City.
Kiel

**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.
Kiel

STARBUCKLE MOBILITÄT

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



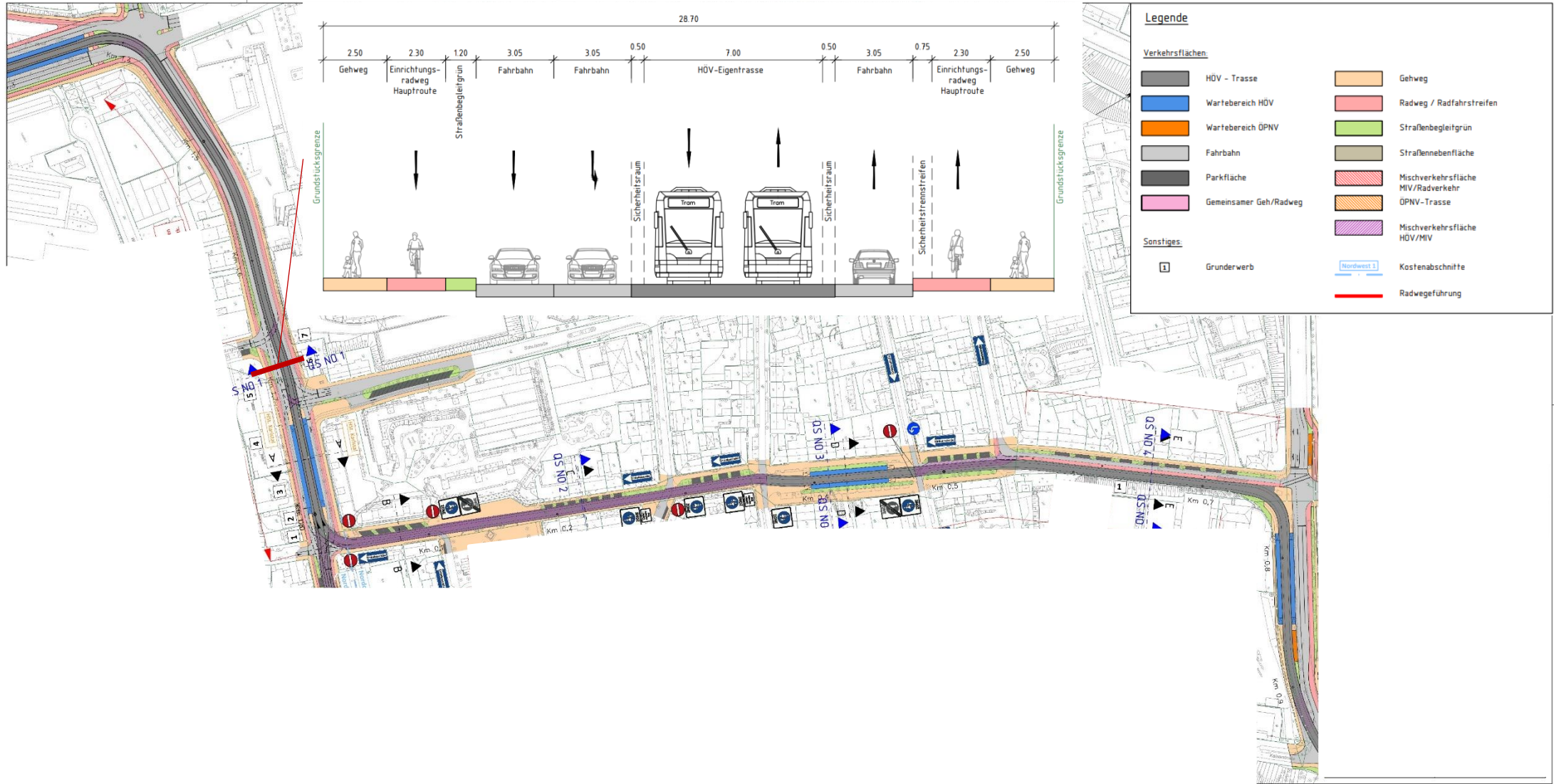
2019

2020

2021

2022

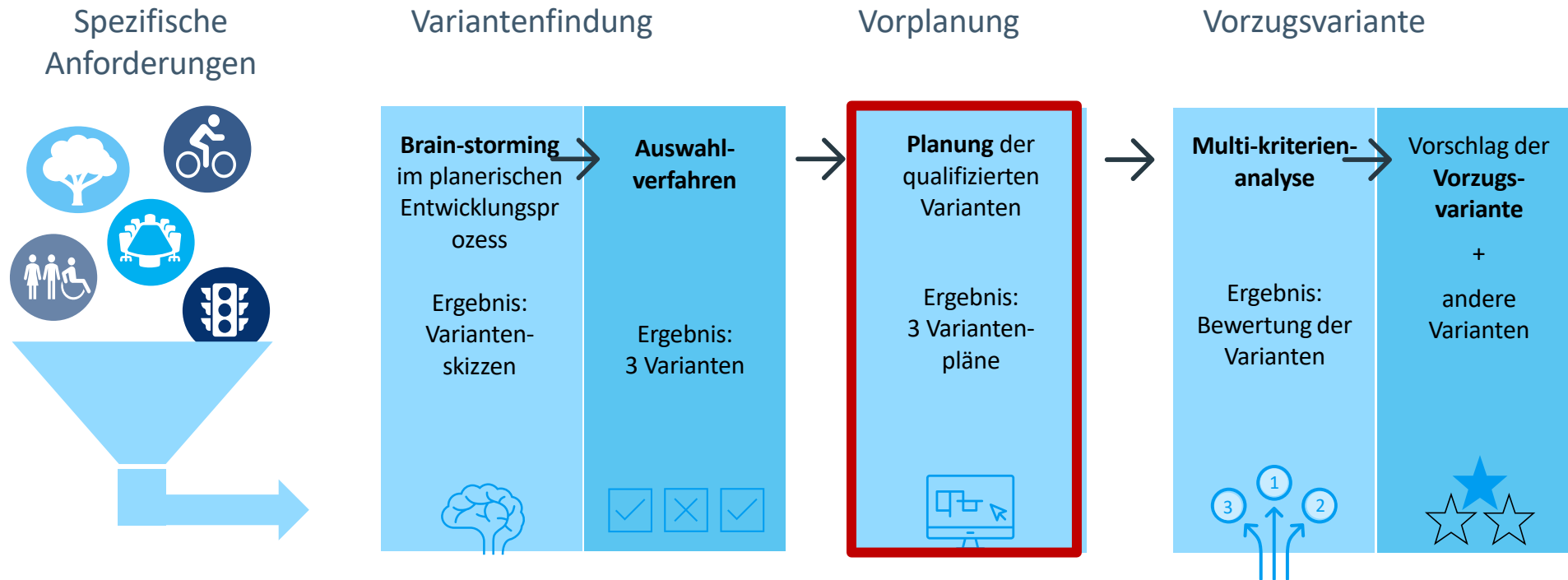
Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



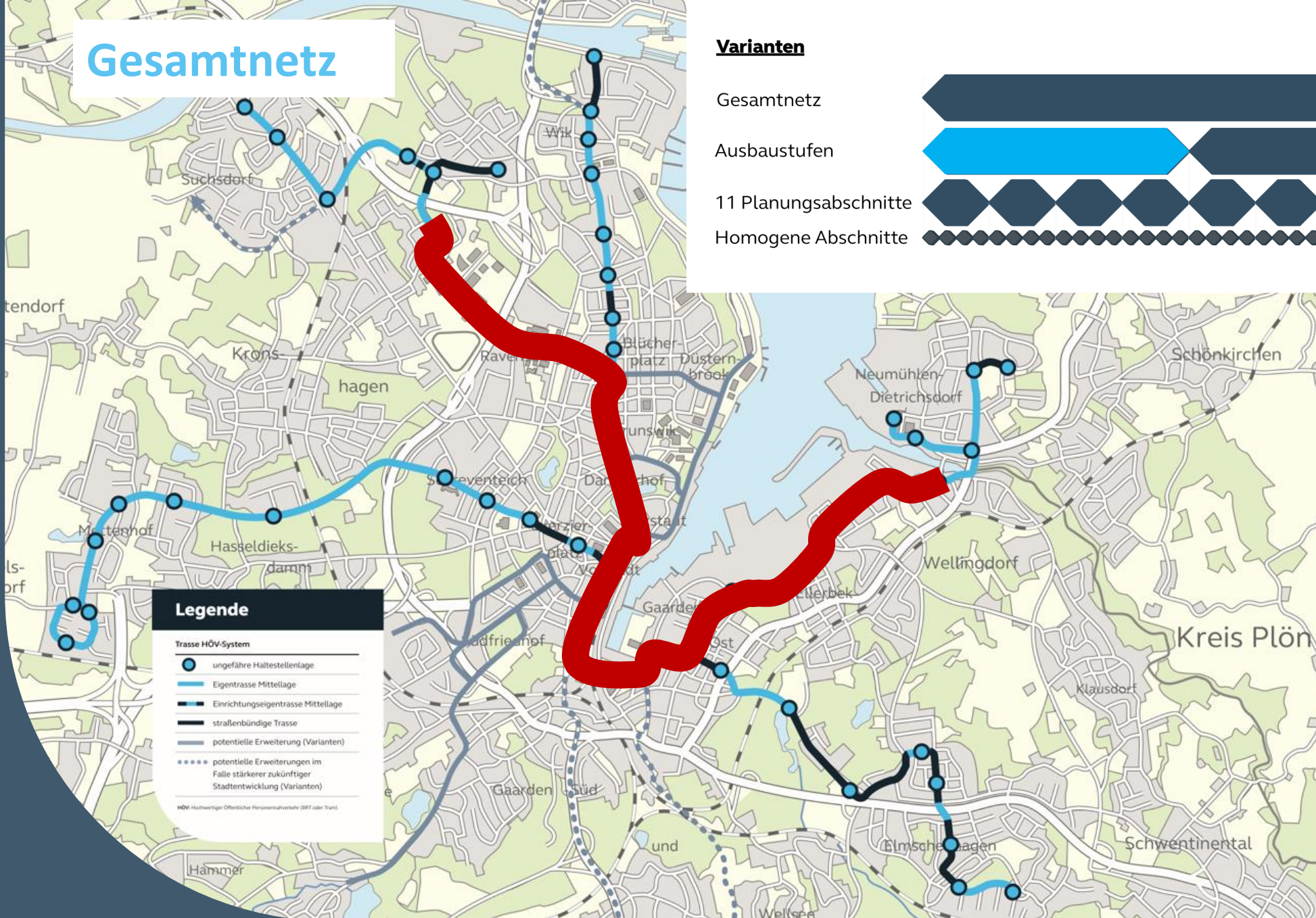
Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



Der Prozess der Vorplanung besteht aus Variantenfindung, Vorplanung und Bewertung



Gesamtnetz



Varianten

Gesamtnetz

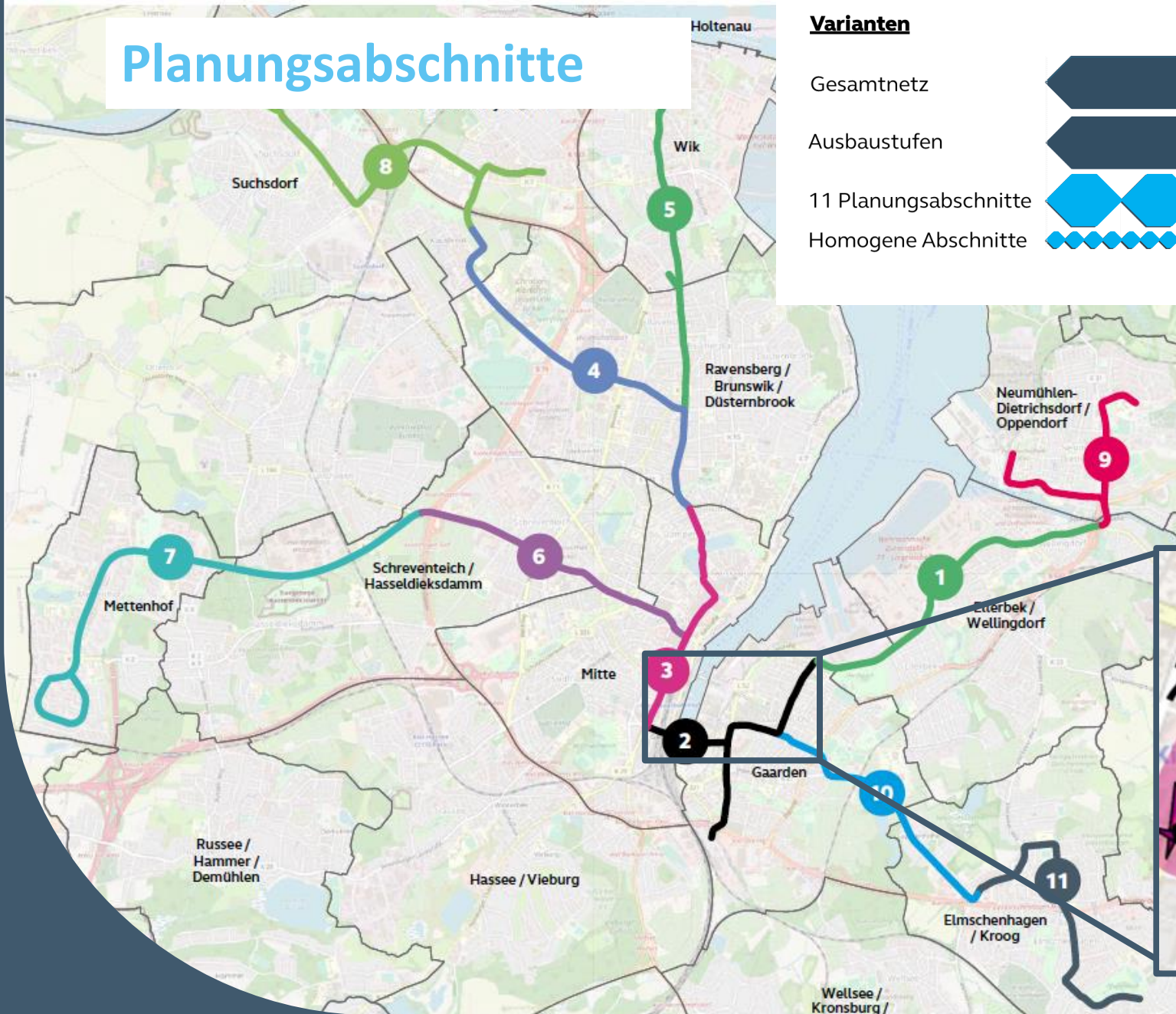
Ausbaustufen

11 Planungsabschnitte

Homogene Abschnitte



Planungsabschnitte



Varianten

Gesamtnetz



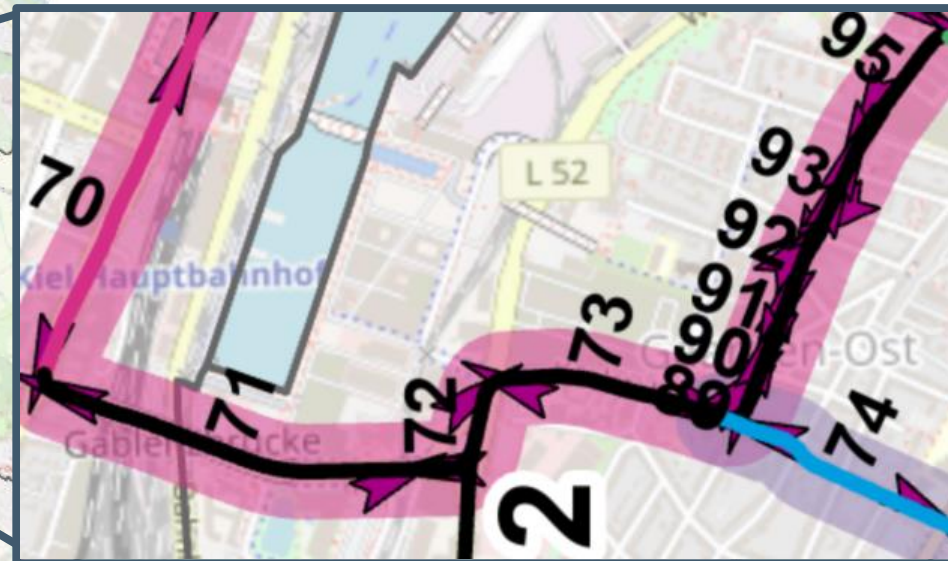
Ausbaustufen



11 Planungsabschnitte



Homogene Abschnitte



Inhalt der heutigen Planungswerkstatt

- Es werden **keine vollständig ausgebreiteten 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.

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Impuls zur Variantenfindung

Ingolf Berger, Ramboll

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



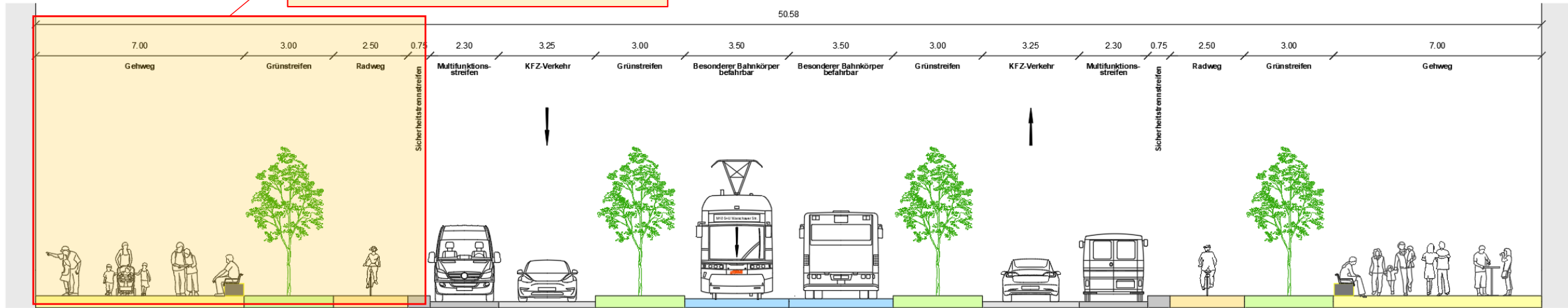
Herangehensweise und Gesamtbild

Herangehensweise und Gesamtbild

Idealvorstellung zur Aufteilung des Straßenraums – Wirklich so ideal?

Idealvorstellung

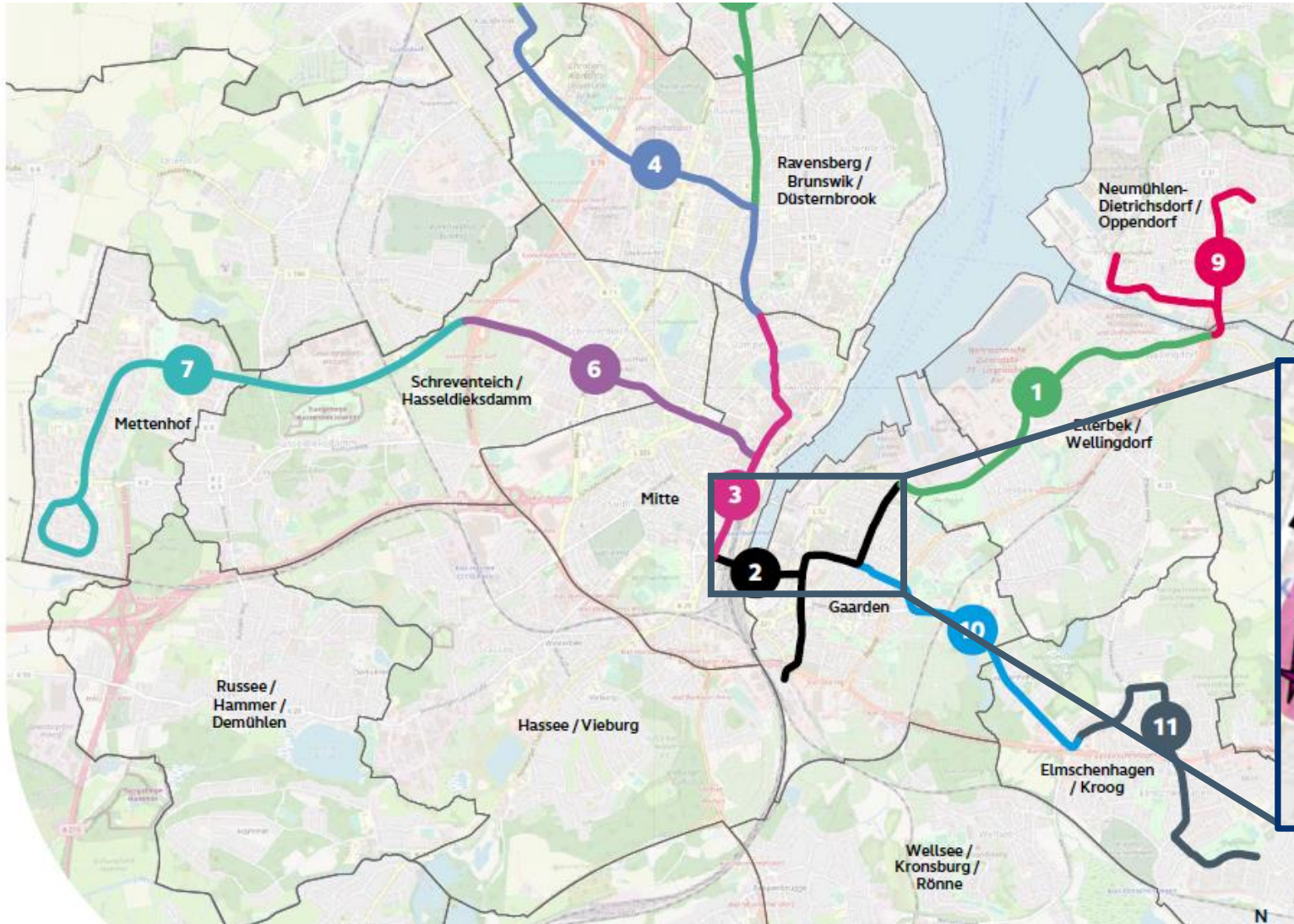
Ca. 13 m zur Verfügung stehende Querschnittsbreite in Elisabethstraße / Ortszentrum Gaarden



Randbedingungen der Planung (Auswahl)



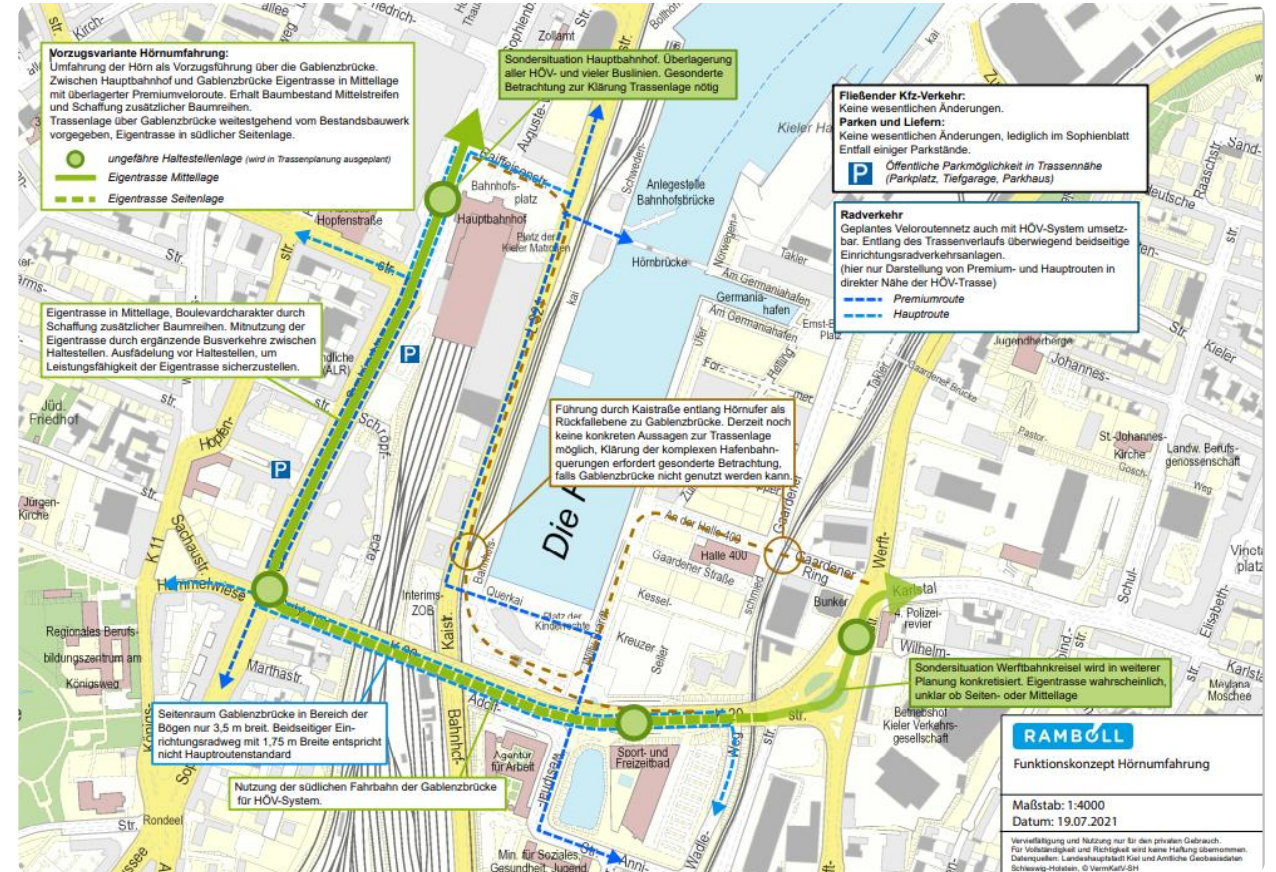
Herangehensweise und Gesamtbild Planungsgebiet



Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

- Planerisch bevorzugte Variante über Gablenzbrücke
- Tragfähigkeit für Stadtbahn grundsätzlich nachgewiesen (mit Einschränkungen)
- Auf Gablenzbrücke Gestaltungsspielräume für Trassenlage begrenzt
- Großflächiger Knoten Werftstraße / Gablenzstraße mit südlich angrenzendem Entwicklungsgebiet „KoolKiel“
- Streckenverzweigung (Gleisdreieck) zwischen Stammstrecke und Betriebshofzufahrt

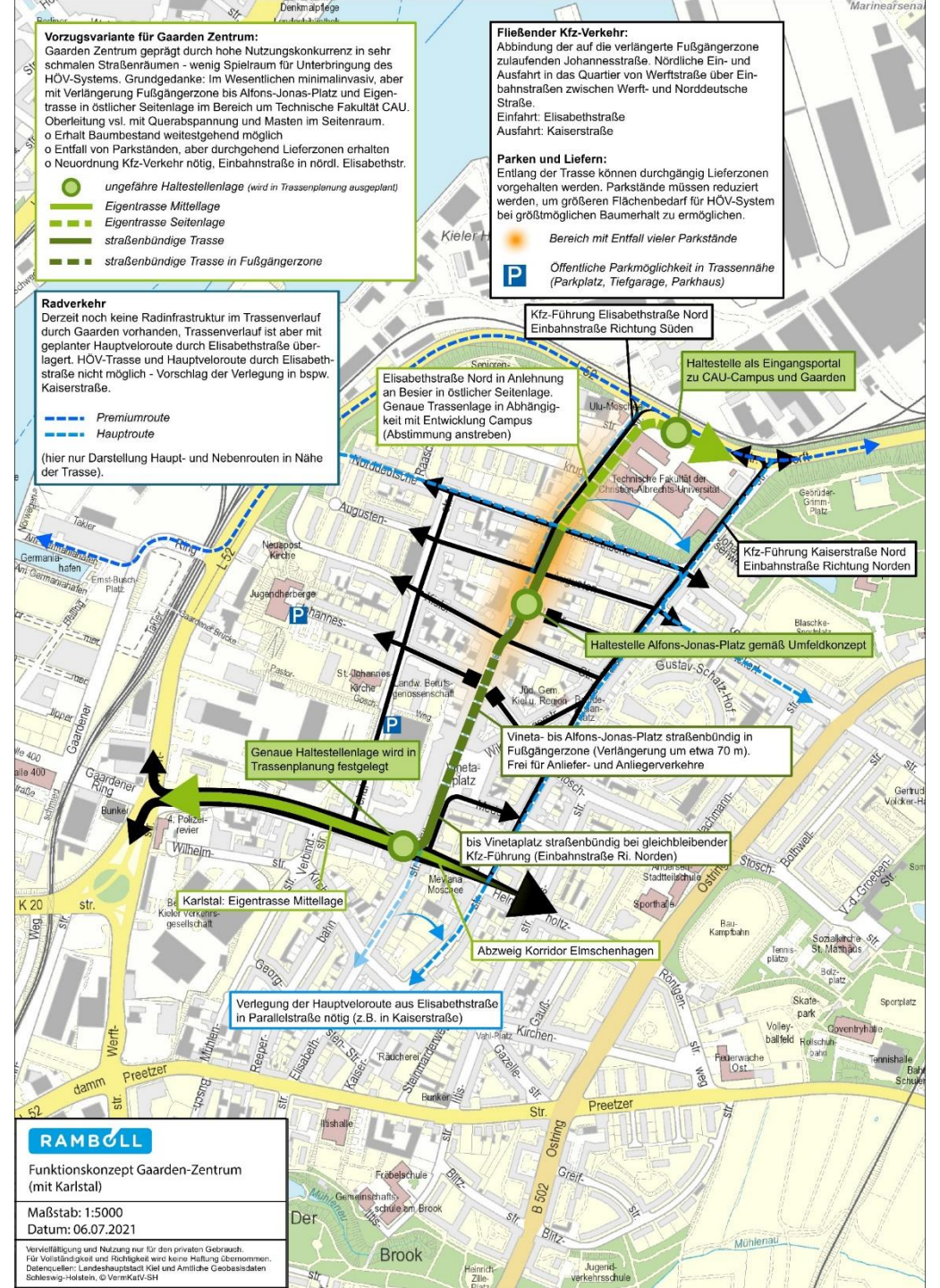


Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Schwerpunkte / Besonderheiten

- Räumliche Schwereachse Elisabethstraße künftig mit Schwerpunktnutzung:
 - Stadtbahn
 - Fußgängerverkehr
 - Kfz-Verkehr beschränkt auf Lieferverkehr / Ver- und Entsorgung
 - Hochwertige stadträumliche Gestaltung zur Stärkung Funktion als Stadtteilzentrum
- Konzepte für (abgeleiteten) Kfz- und Radverkehr mit Schwerpunkten:
 - **Hochwertige Radverkehrsinfrastruktur (Velorouten)**
 - Erreichbarkeit und Erschließung für Kfz-Verkehr (einschließlich MIV)

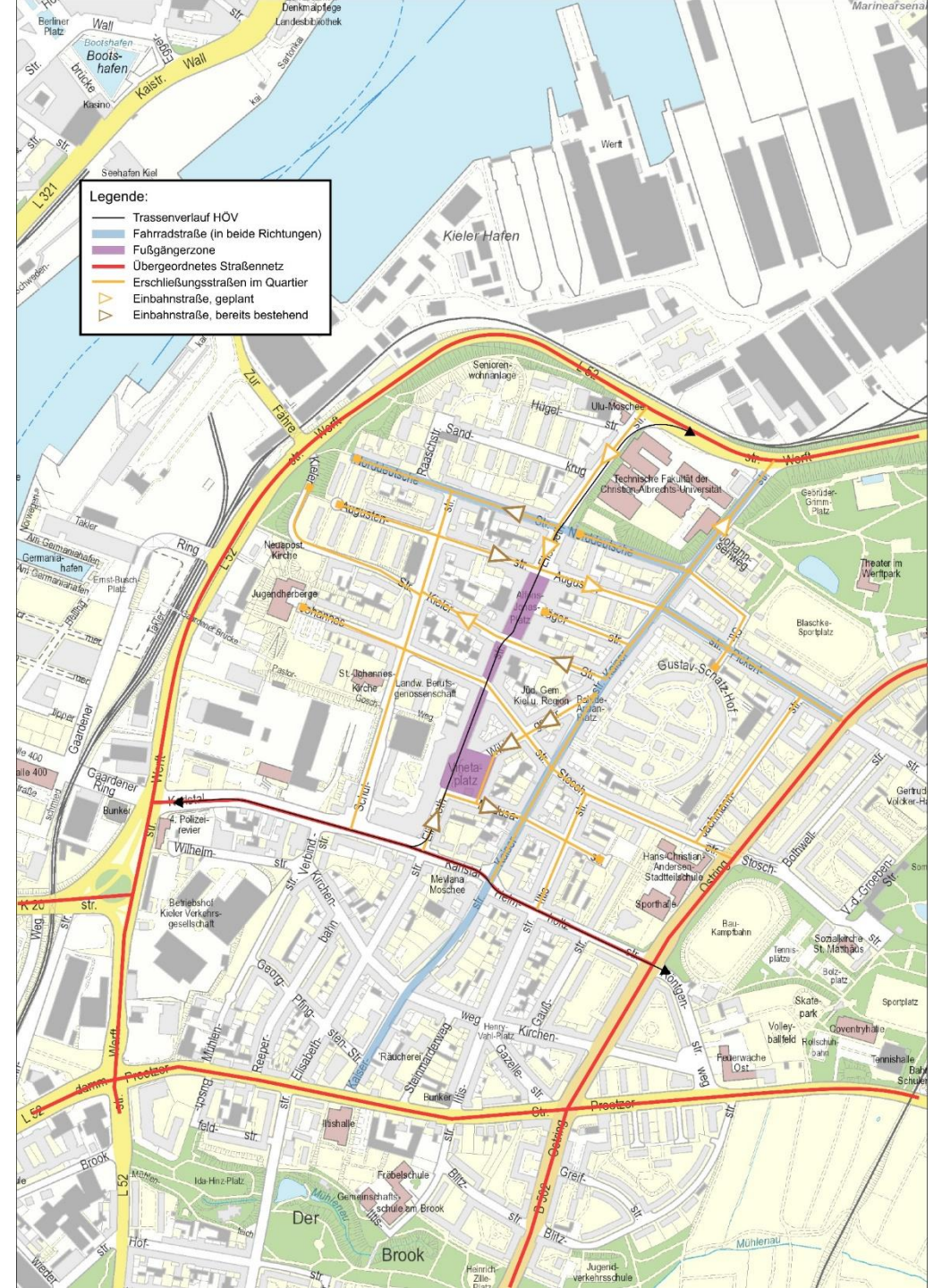


Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

Schwerpunkte / Besonderheiten

- Räumliche Schwereachse Elisabethstraße künftig mit Schwerpunktnutzung:
 - Stadtbahn
 - Fußgängerverkehr
 - Kfz-Verkehr beschränkt auf Lieferverkehr / Ver- und Entsorgung
 - Hochwertige stadträumliche Gestaltung zur Stärkung Funktion als Stadtteilzentrum
- Konzepte für (abgeleiteten) Kfz- und Radverkehr mit Schwerpunkten:
 - Hochwertige Radverkehrsinfrastruktur (Velorouten)
 - **Erreichbarkeit und Erschließung für Kfz-Verkehr (einschließlich MIV)**

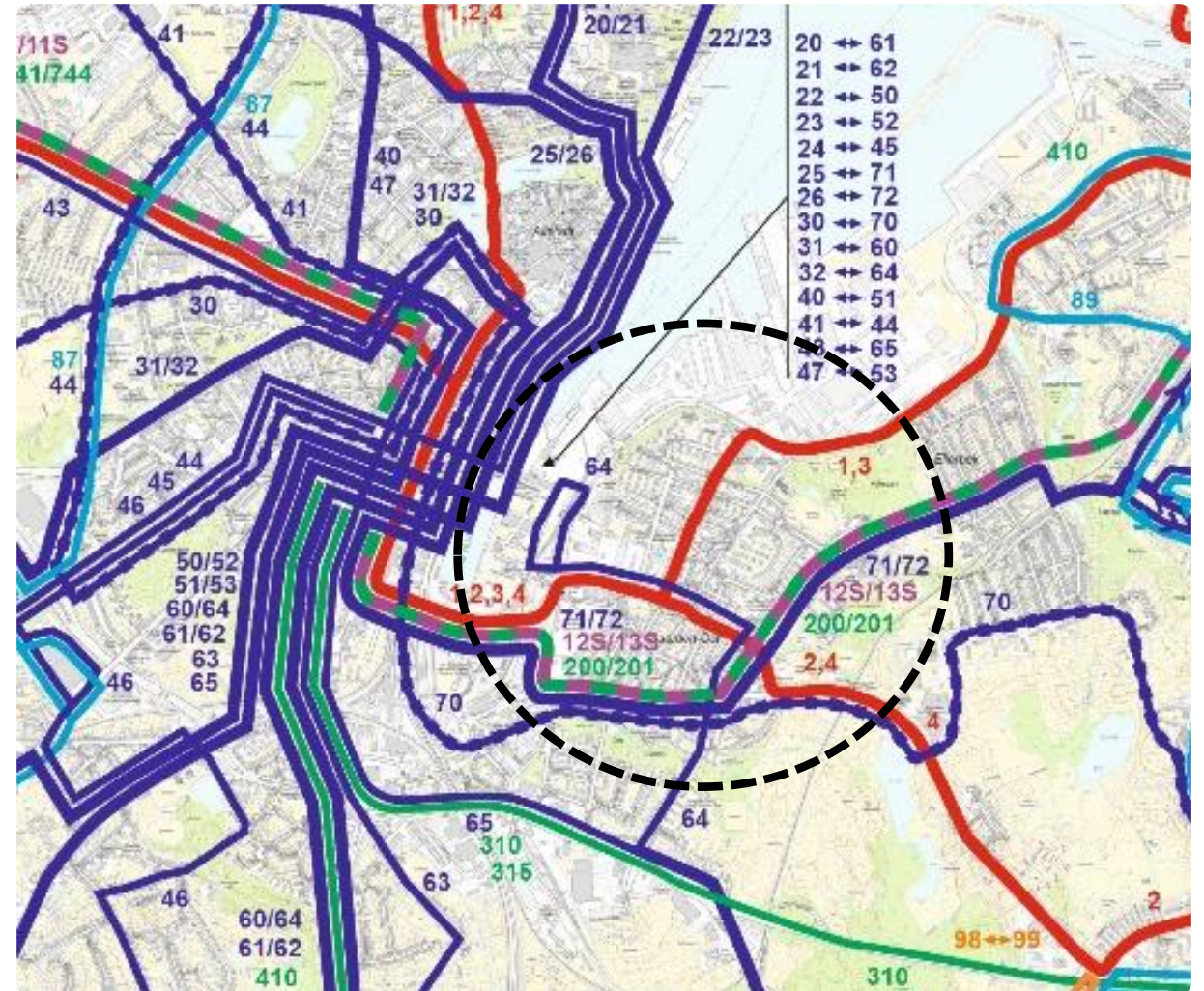


Herangehensweise und Gesamtbild

Gesamtnetz Öffentlicher Verkehr

Mögliche Führung des Busnetzes

- Durch gute Anbindung an Stadtbahn (im Zielkonzept Streckenäste aus Richtung Innenstadt Richtung Wellingdorf – Neumühlen-Dietrichsdorf und Elmschenhagen) weitgehende Herausnahme Busverkehr aus dem Kernbereich von Gaarden möglich
- Führung der Busverkehre über Preetzer Straße – Ostring (z.B. Regionalverkehre, Expressbusse)
- In Straße Karlstal verbleibt eine Buslinie zur Anbindung in Richtung Süden und Stadtentwicklungsgebiet an der Hörn

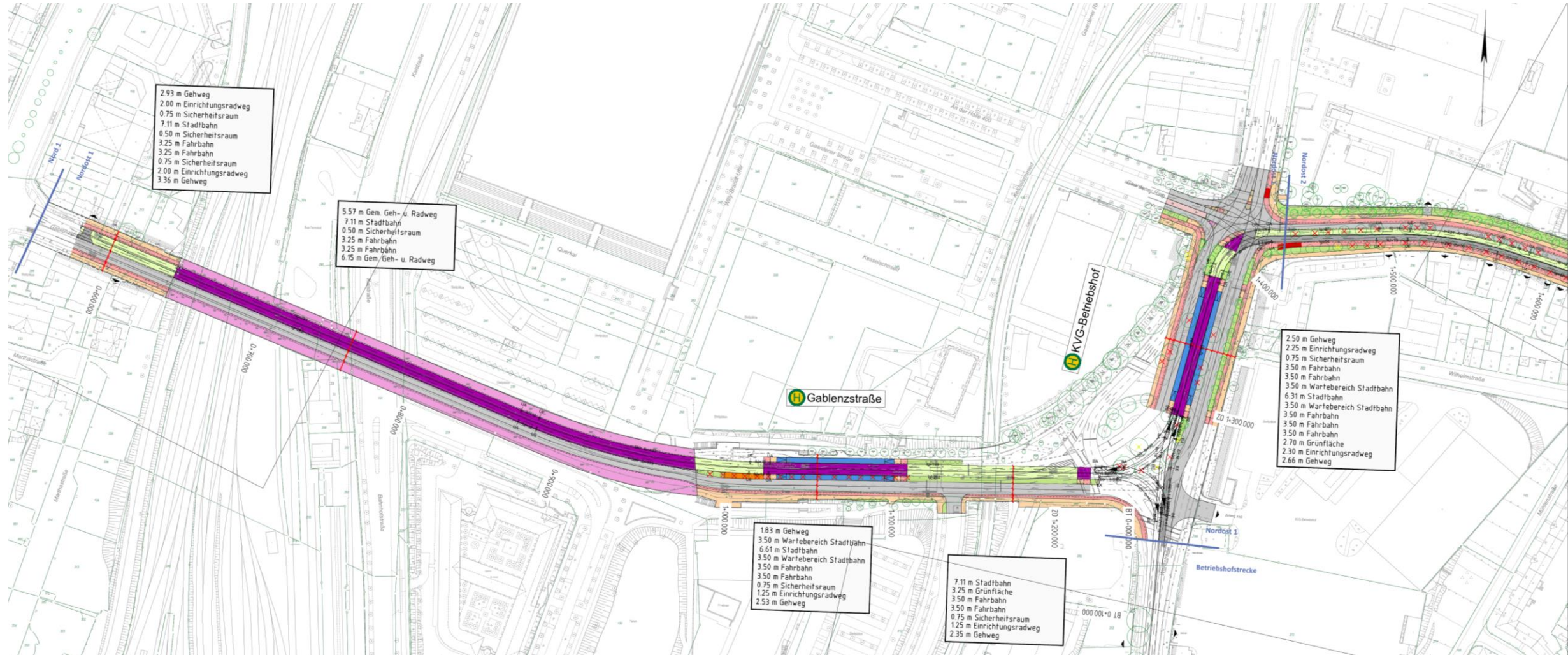


Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Abschnitte und Varianten

Abschnitt Gablenzstraße, Werftstraße, Karlstal



Abschnitt Karlstal, Elisabethstraße



Legende Verkehrsanlagen

Maßstab

Abkürzung	Unterschrift	Abkürzung	Unterschrift

Index

Index	Art der Änderung	Datum	Zeichen
A2-03			

aufgestellt von

Planungsgrundlage	Stand
Stadt Kiel	Kaiser
Stadt Kiel	Bestand
Ramboll	Trassenplanung
Merkel Ingenieur Consult	Vermessung

Datum

Bearbeitet	Thema
Geschnitz	Torenke
Geprüft	Reich
20.107.200	

RAMBOLL Ramboll Deutschland GmbH
Zoo-Garten 19/11C
75277 Karlsruhe
E-Mail: info@ramboll.com

merkel Dipl.-Ing. Nils Christoph Merkel
Büro für Vermessung
Bismarckstr. 24/05, 24105 Kiel
E-Mail: nils@merkel-nc.de

Kiel. Sailing City. Landes- hauptstadt Kiel
Der Oberbürgermeister
Christiane Mielitz

Strßenbaulageplan

Anlage	S 1.2
Bau-Nr.	28
AP-Nr.	1418.1

Stadtbahn Kiel Vorplanung

Abschnitt 2
Variante 1
Elisabethstraße
(Station ZO 1440 bis ZO 2490)

Maßstab: 1:1.000
Koordinatensystem: UTM
Höhenlage: DHHN 62
Planungsstand: Abgabedatum:

Freigeige erfolgt mit Abschnenbericht
Stadtsache Maßstab
Kiel, am **Vorabzug**
29.08.2023

Erläuterung der Leitbilder

Varianten 1 bis 3

Variante 1

„Optimierung Verkehrsfluss/ Funktionstrennung“

- Fokus auf **Maximierung der betrieblichen Qualität** durch Separierung der Stadtbahntrasse
- Zusätzlich möglichst Separierung anderer Verkehrsträger (Fuß, Rad, Kfz) – Vermeidung von „Mischlösungen“
- Insgesamt stärkerer Fokus auf verkehrlicher Qualität als auf stadträumlicher Integration
- Für den Bereich Elisabethstraße jedoch auch im Kernbereich Ausgestaltung als Fußgängerzone (Determinante), Unterbringung von Kfz nur sehr restriktiv bzw. nicht möglich

Variante 2

„Städtebaulich gute Integration – Symmetrie“

- **Stadtverträgliche Integration** der Stadtbahn als Schwerpunkt mit dem Ziel einer
 - guten verkehrlichen Zuverlässigkeit
 - behutsamen stadträumlichen Integration
- Zwei denkbare Unteransätze in der Elisabethstraße (Kernbereich Fußgängerzone)
 - **Symmetrie: Stärkere Betonung auf Ausgestaltung als (reine) Fußgängerzone mit gleichmäßigen Nutzungen auf beiden Straßenseiten**
 - Asymmetrie: Stärkerer Fokus auf Multifunktionsflächen für die Nutzung verschiedene Anforderungen im Straßenraum (z.B. Stellfläche für Lieferverkehre, evtl. Kurzzeitparken, Baumstandorte, Gastronomie)

Variante 3

„Städtebaulich gute Integration – Asymmetrie“

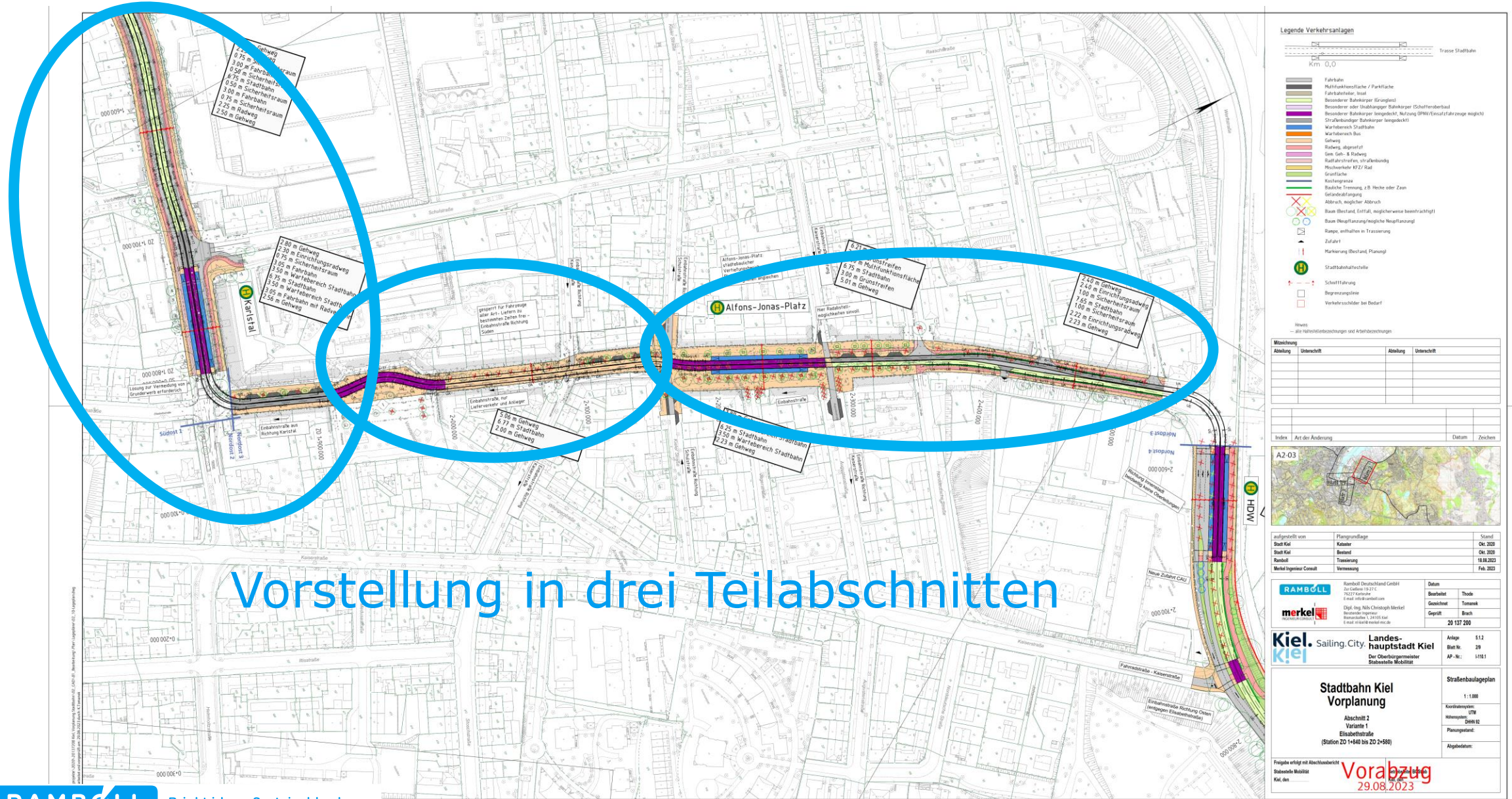
- **Stadtverträgliche Integration** der Stadtbahn als Schwerpunkt mit dem Ziel einer
 - guten verkehrlichen Zuverlässigkeit
 - behutsamen stadträumlichen Integration
- Zwei denkbare Unteransätze in der Elisabethstraße (Kernbereich Fußgängerzone)
 - Symmetrie: Stärkere Betonung auf Ausgestaltung als (reine) Fußgängerzone mit gleichmäßigen Nutzungen auf beiden Straßenseiten
 - **Asymmetrie: Stärkerer Fokus auf Multifunktionsflächen für die Nutzung verschiedene Anforderungen im Straßenraum (z.B. Stellfläche für Lieferverkehre, evtl. Kurzzeitparken, Baumstandorte, Gastronomie)**

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Vorstellung der Varianten

Karlstal und Elisabethstraße – Varianten 1-3: Teilabschnitte



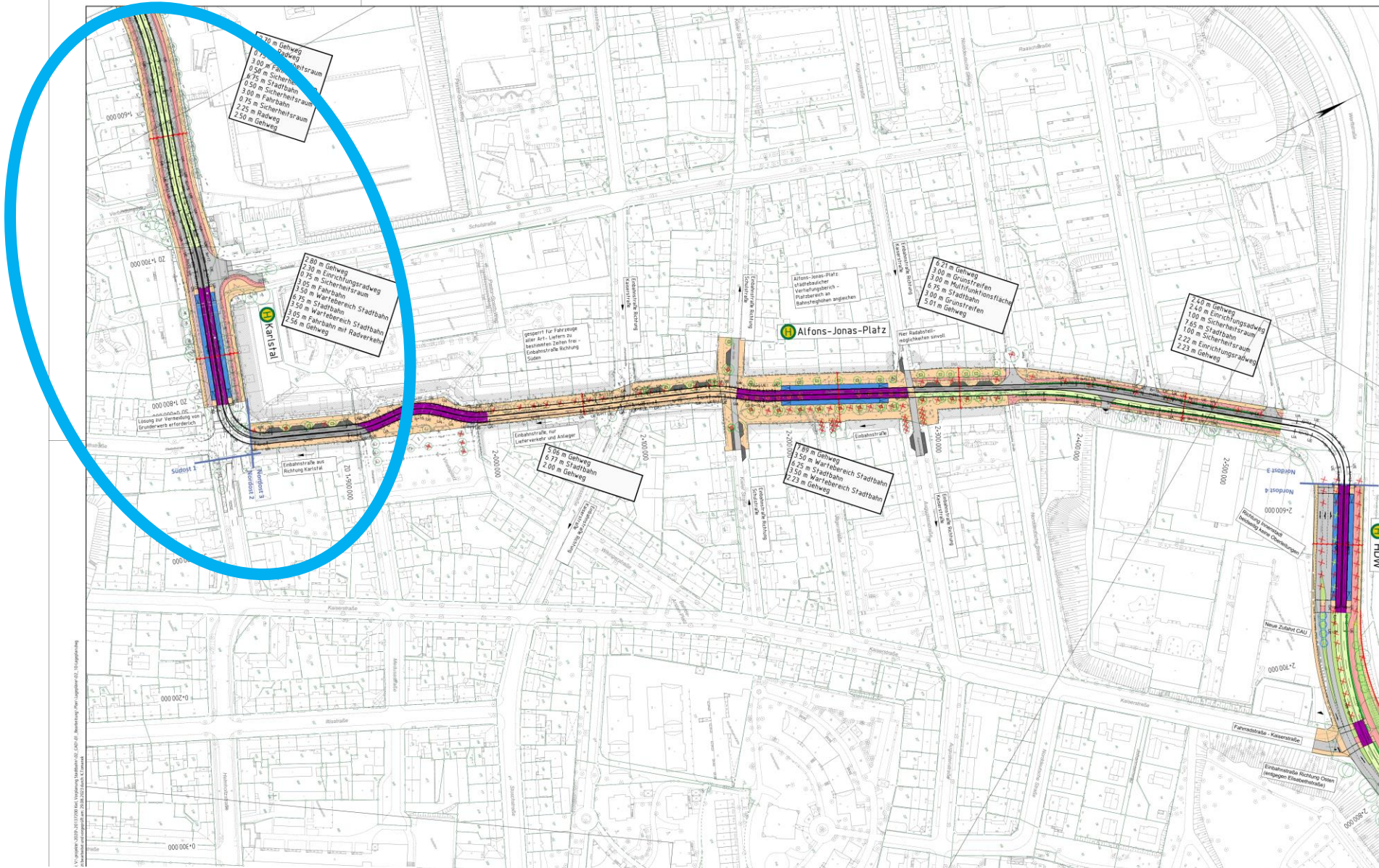
Vorstellung in drei Teilabschnitten

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Teilabschnitt Werftstraße bis Vinetaplatz

Teilabschnitt Werftstraße bis Vinetaplatz



Legende Verkehrsanlagen

- Fahrspur
- Multifunktionsfläche / Parkfläche
- Fahrbahnbelag, Asphalt
- Besonderer Belagbereich (Eisgangfest)
- Besonderer oder Unibehälter Belagbereich (Scheffelfestbelag)
- Besonderer Belagbereich (besonderer Belag für ÖPNV/Einsatzfahrzeuge möglich)
- Straßenbelag: Belagbereich (empfohlen)
- Werfbereich Stadtbahn
- Kopfbelagbereich
- Gehweg
- Radweg, abgegrenzt
- Gem. Geh- & Radweg
- Radtaststreifen, Straßenbelag
- Mischverkehr KFZ/ Rad
- Grünstreifen
- Küstengrenze
- Räumliche Trennung, z.B. Hecke oder Zaun
- Geländebekämpfung
- Abbruch, möglicher Abbruch
- Baum (Bestand, Entfall, möglicherweise bestrichtragend)
- Baum (Neupflanzung/mögliche Neupflanzung)
- Rampe, enthalten in Trassierung
- Zufahrt
- Markierung (Bestand, Planung)
- Stadtbahnhaltstelle
- Schneiführung
- Begrenzungsleiste
- Verkehrsschilder (bei Bedarf)

Abweichung

Abteilung	Unterschrift	Abteilung	Unterschrift

Index

Index	Art der Änderung	Datum	Zeichen

A2-03

ausgegeben von

Plangrundlage	Stand
Konzept	Ok. 2020
Bestand	Ok. 2020
Trassierung	10.08.2021
Vermessung	Feb. 2022

RAMBOLL
 Ramboll Deutschland GmbH
 Zu den Gärten 19 27 C
 24107 Kiel
 E-Mail: info@ramboll.com

merkel
 merkel ingenieurconsult
 E-Mail: info@merkel-ic.de

Kiel. Sailing. City. Landes-
hauptstadt Kiel
 Der Oberbürgermeister
 Stabsstelle Mobilität

Datum

Bearbeitet	Thode
Gezeichnet	Tomsek
Geprüft	Brach
20.137.200	

Strassenbaulegeplan

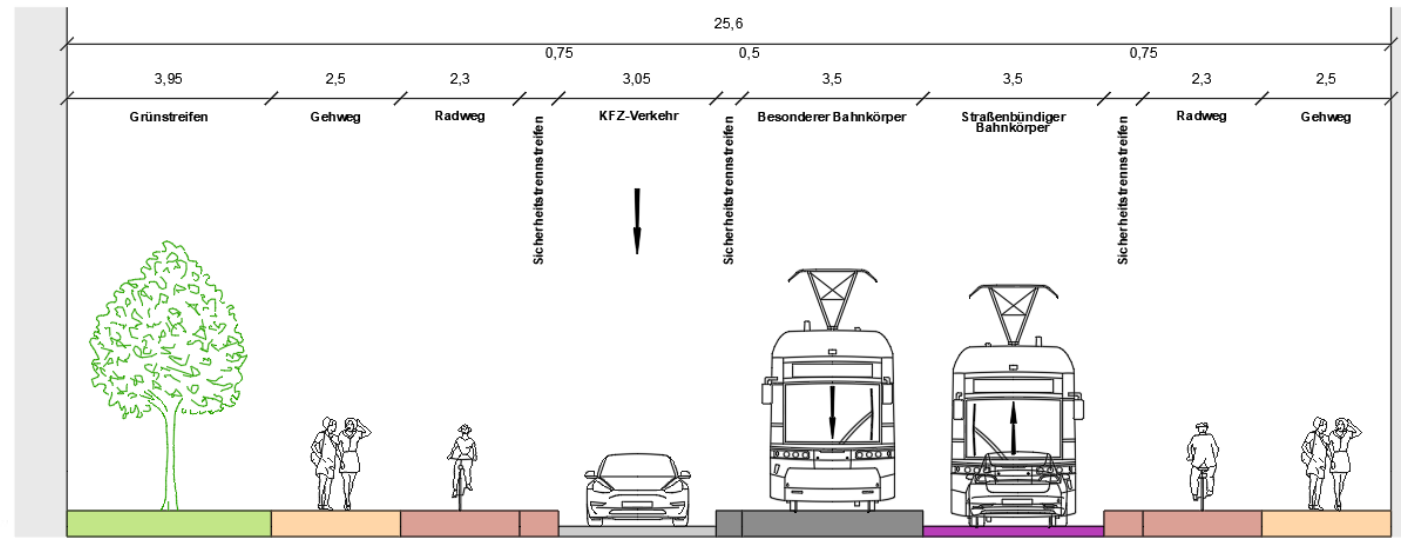
Strassenbaulegeplan	Strassenbaulegeplan
1:1.000	1:1.000
Koordinatensystem	UTM
Höhenmessung	DIN 4517
Planungsstand	
Abgabedatum	

Stadtbahn Kiel Vorplanung

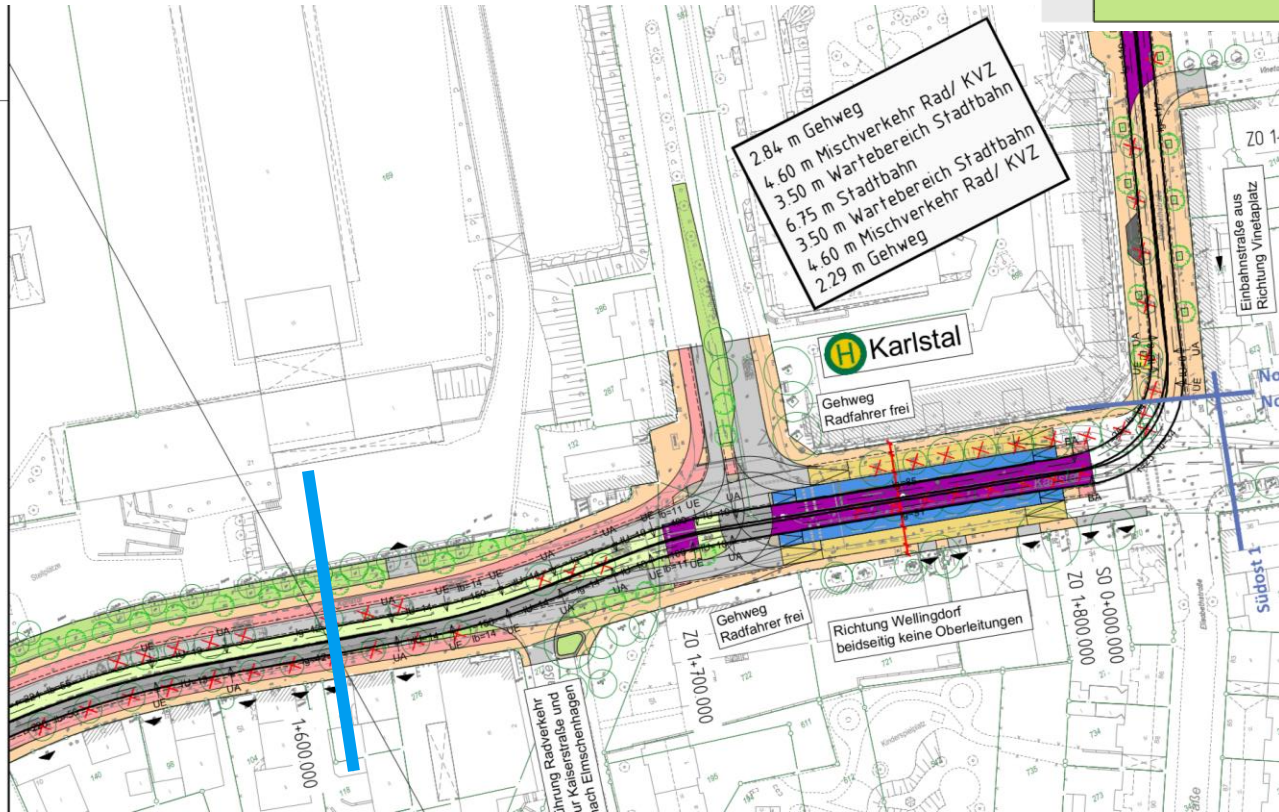
Abschnitt 2
Variante 1
Elisabethstraße
 (Station ZD 1+440 bis ZD 2+450)

Freigeleitet mit Abschnichtsbericht
 Stabsstelle Mobilität
 Kiel, den **29.08.2023**

Variante 2 und 3: Werftstraße bis Vinetaplatz

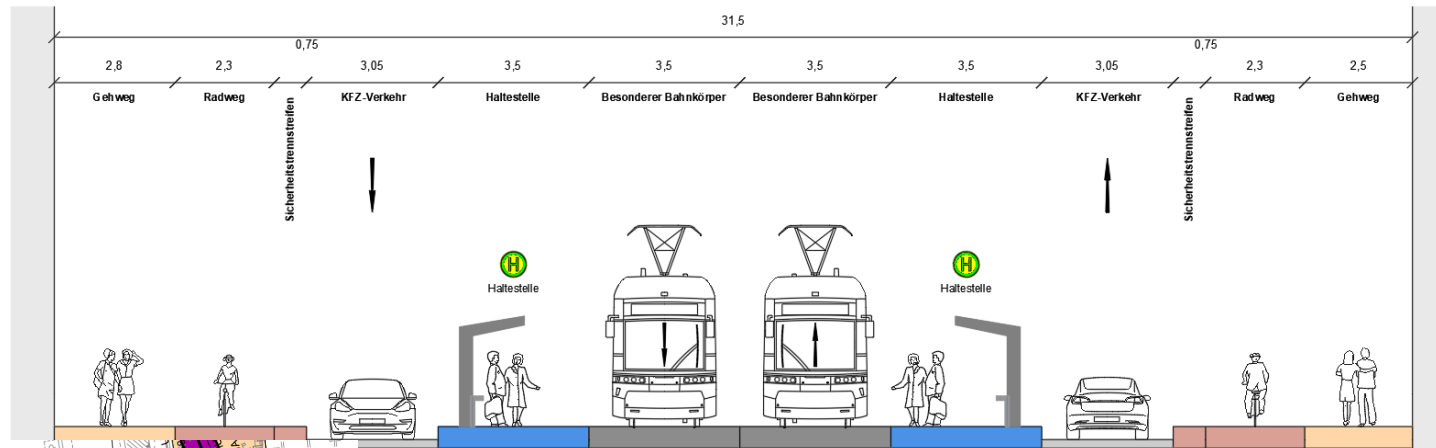


Querschnitt: Werftstraße bis Schulstraße

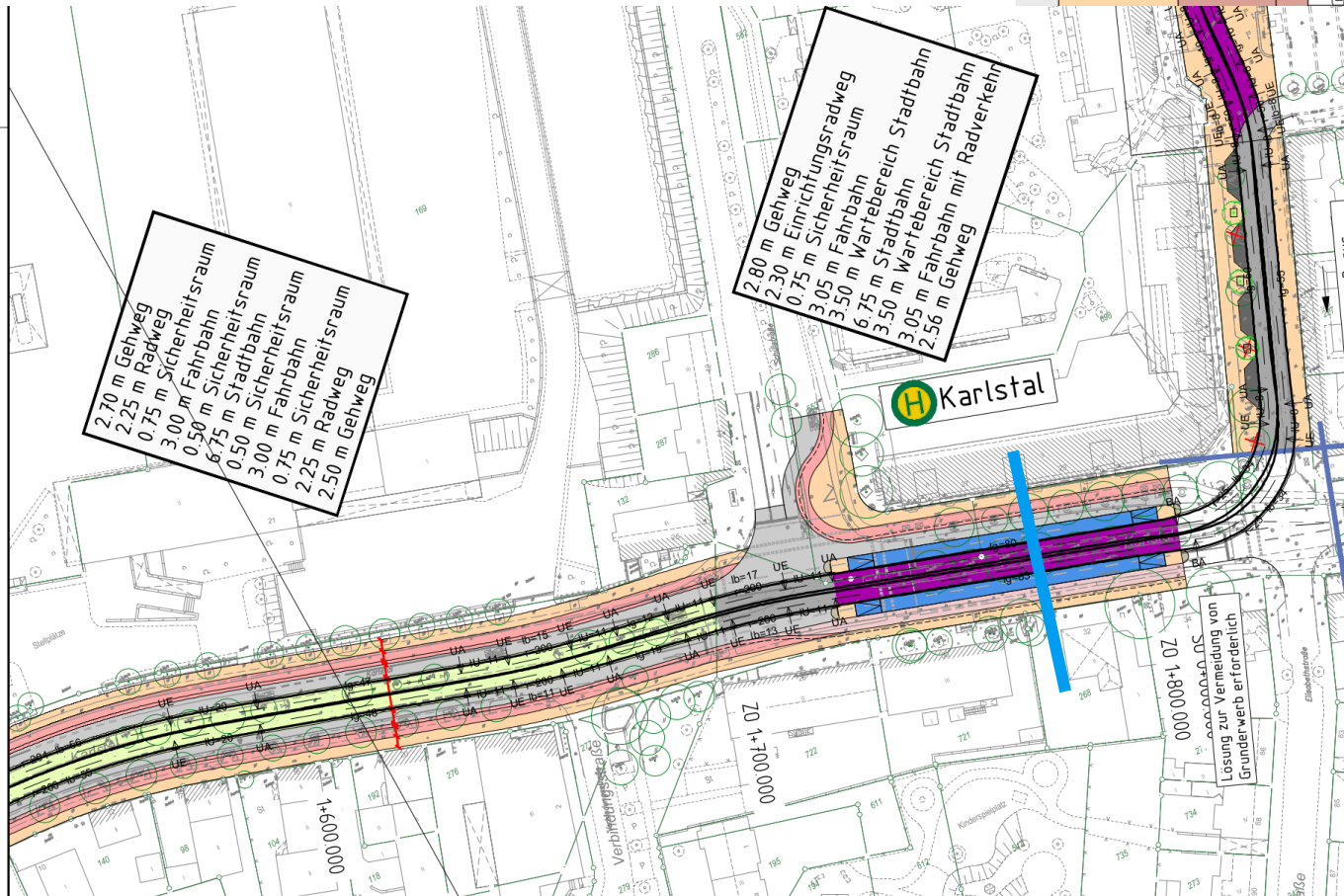


- Ausreichend Platz für Unterbringung aller in diesem Bereich zu berücksichtigenden Verkehrsträger
- Wegen zu erwartender niedriger Verkehrsstärken ist eine straßenbündige Lösung denkbar
- Fachlich zu empfehlen ist der Erhalt der nördlichen Baumreihe, was vom Projektteam der LH Kiel bestätigt wurde

Variante 1: Werftstraße bis Vinetaplatz

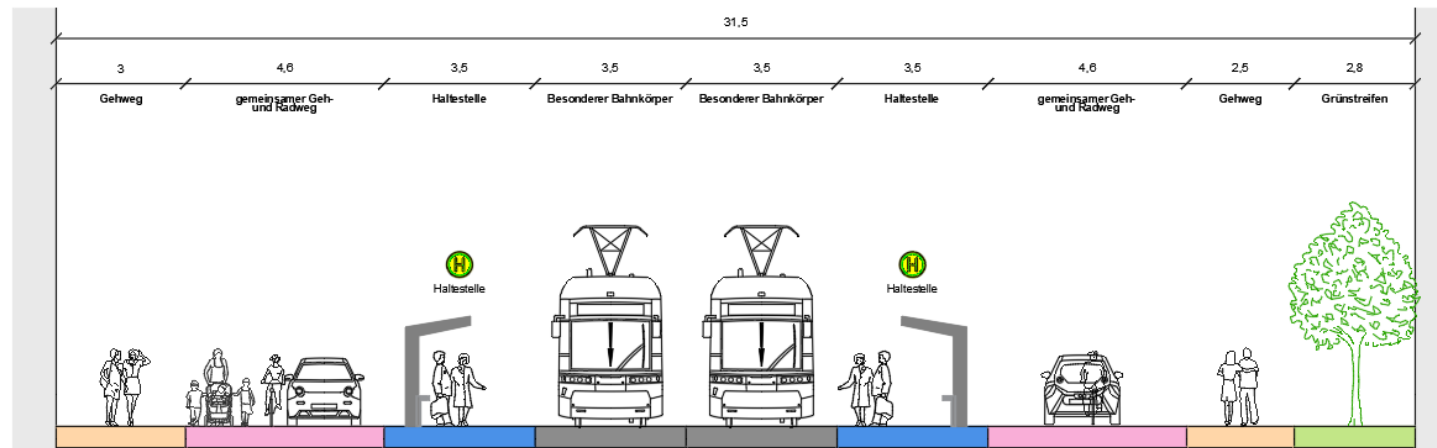


Querschnitt: Schulstraße bis Elisabethstraße

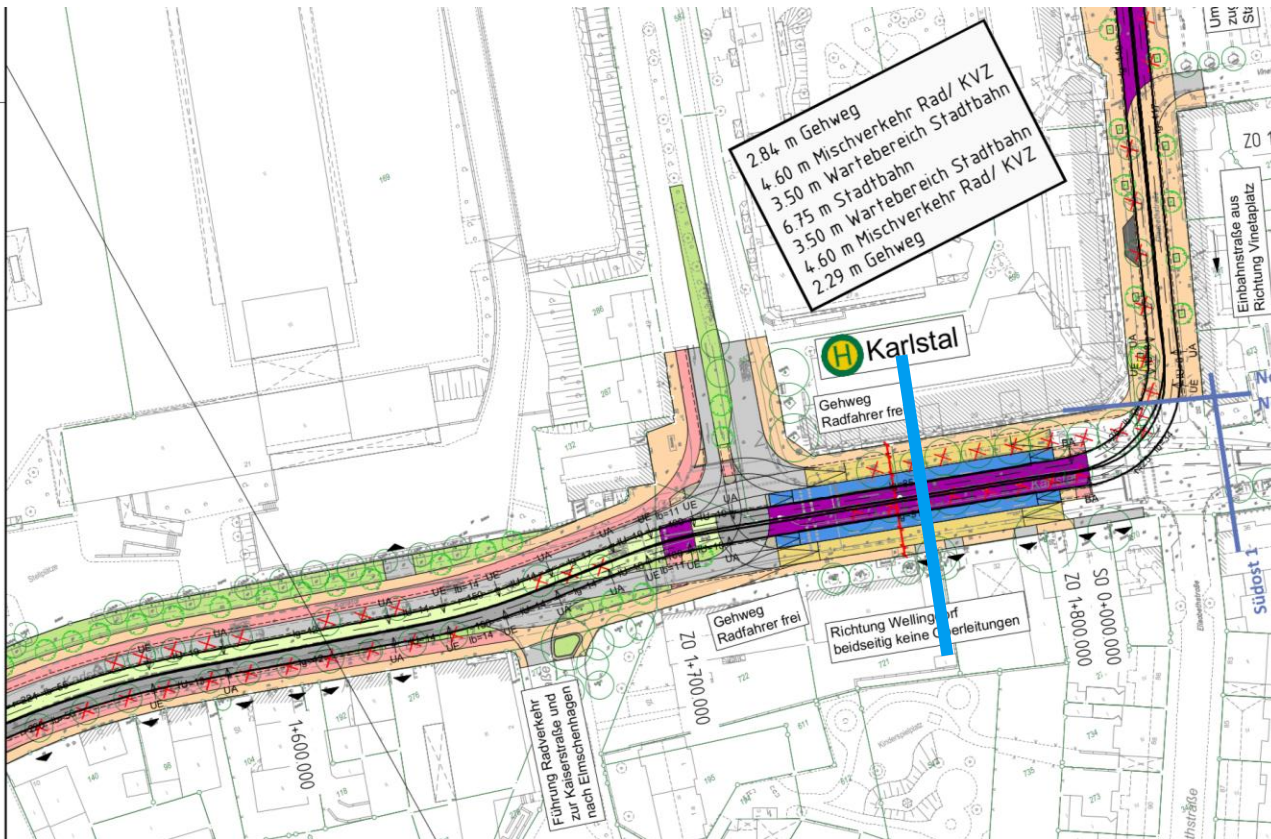


- Sehr funktionale Lösung ohne städtebauliche Gestaltung (Alle Verkehrsträger in separatem Raum untergebracht, aber nur Fokus auf verkehrliche Optimierung)
- Entfall des kompletten Baumbestandes
- Beidseitige Erschließung (auch durch Radverkehr)
- Funktionalität gewährleistet und höherer Anteil besonderer Bahnkörper

Variante 2 und 3: Werftstraße bis Vinetaplatz

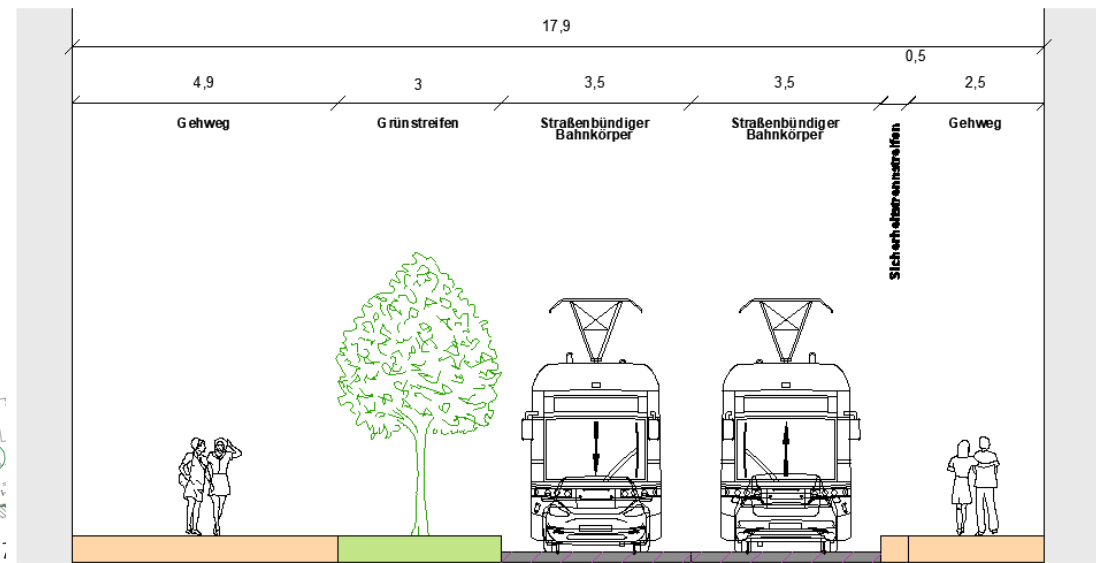
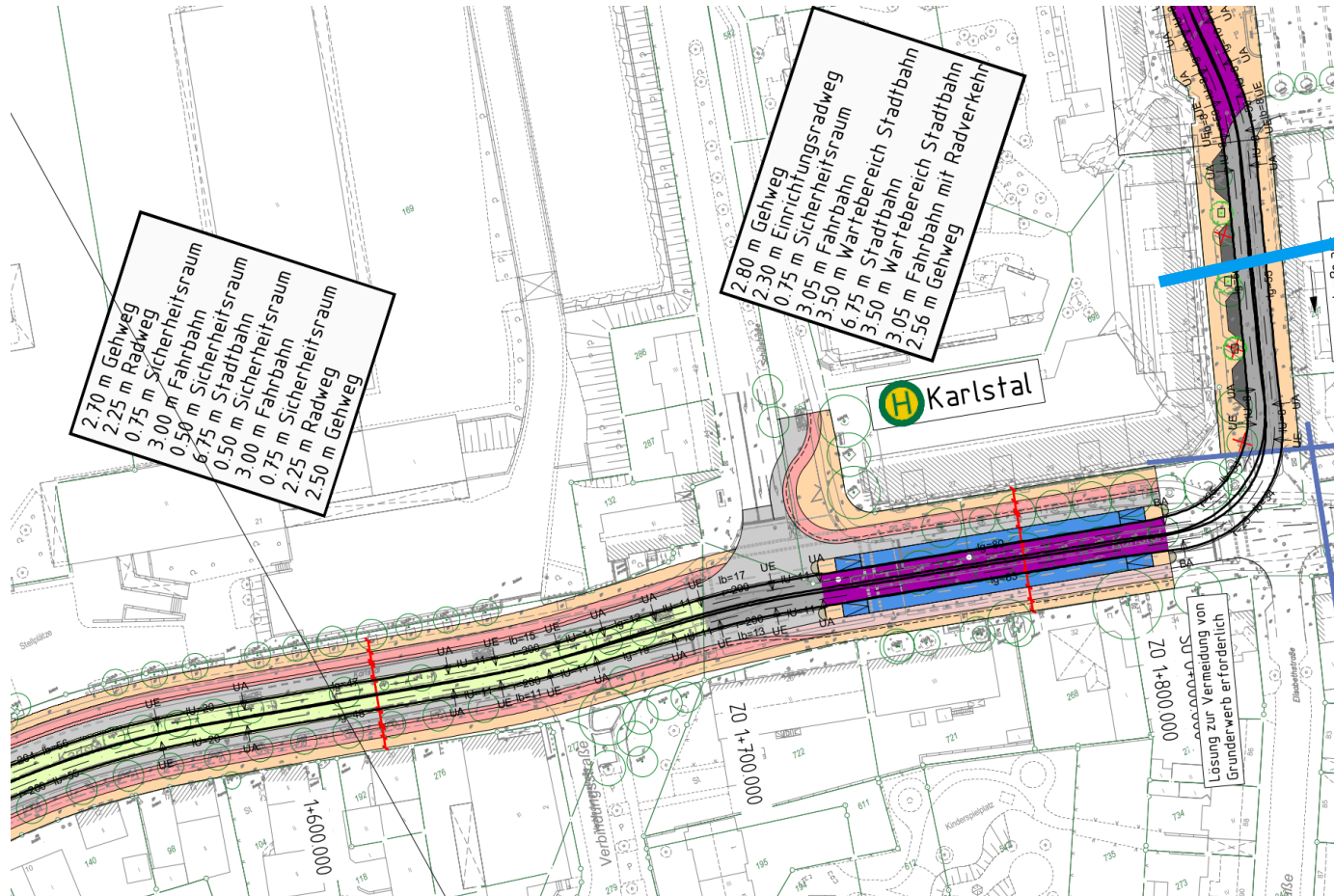


Querschnitt: Schulstraße bis Elisabethstraße



- Gestaltorientierte Variante betont Eingangssituation zu Gaarden Zentrum
- Erhalt südlicher Baumreihe
- Minimierung bzw. kompletter Verzicht auf Grunderwerb
- Sehr gute Gestaltungsmöglichkeiten bzgl. eines hochwertigen Stadtplatzes unter Integration der Haltestellen

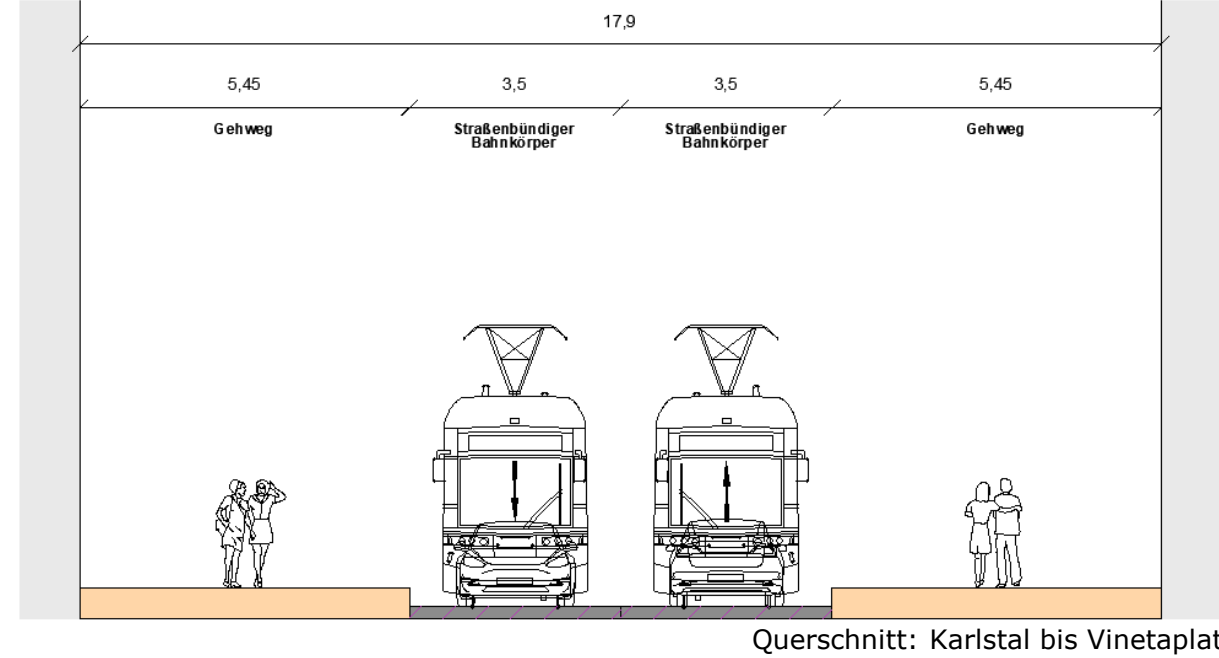
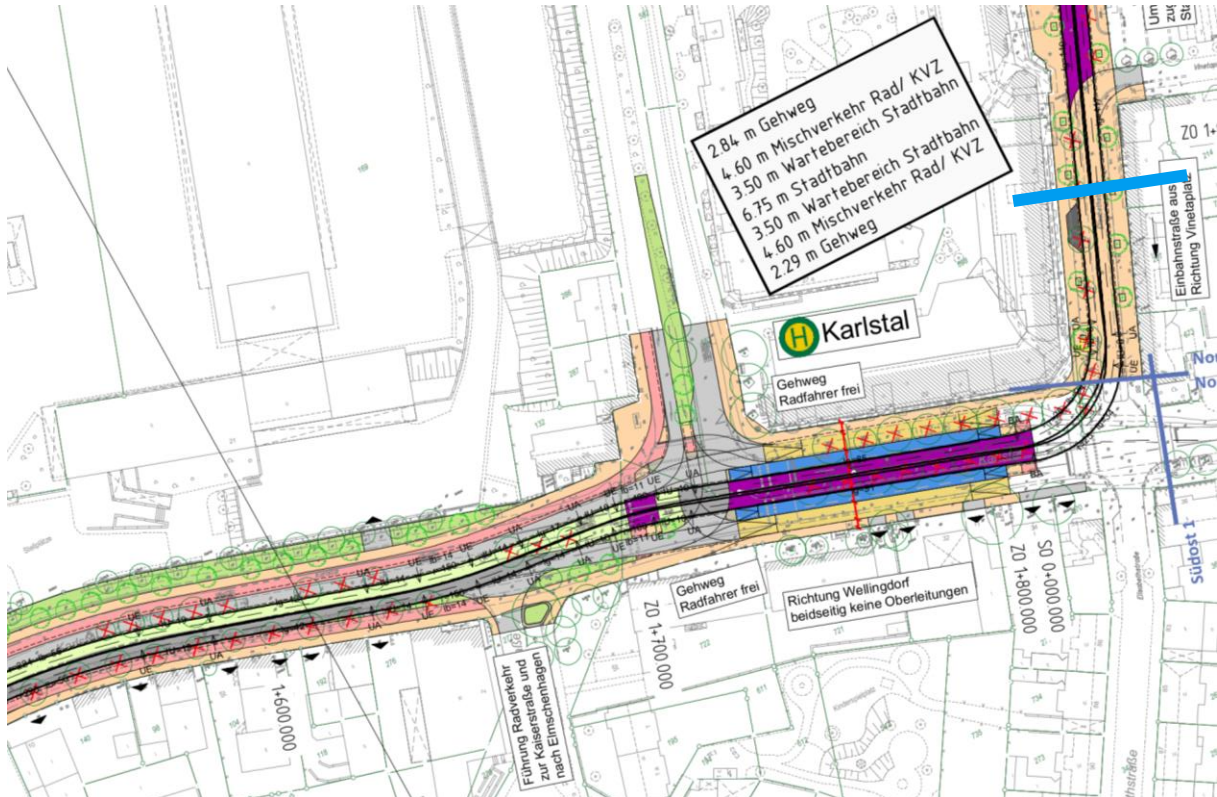
Variante 1: Werftstraße bis Vinetaplatz



Querschnitt: Karlstal bis Vinetaplatz

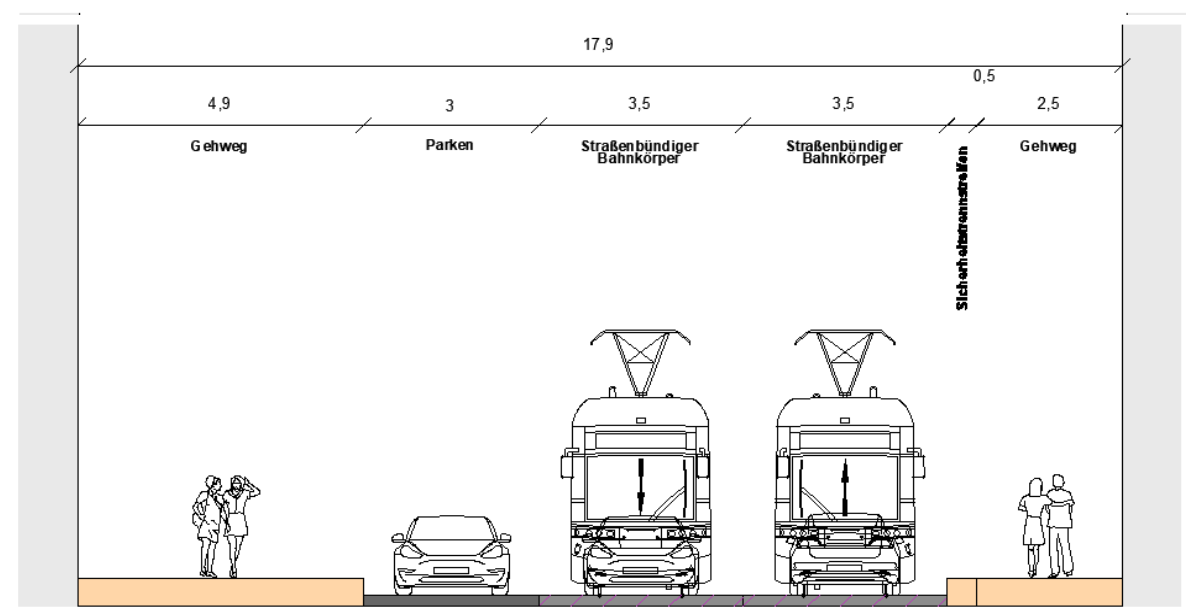
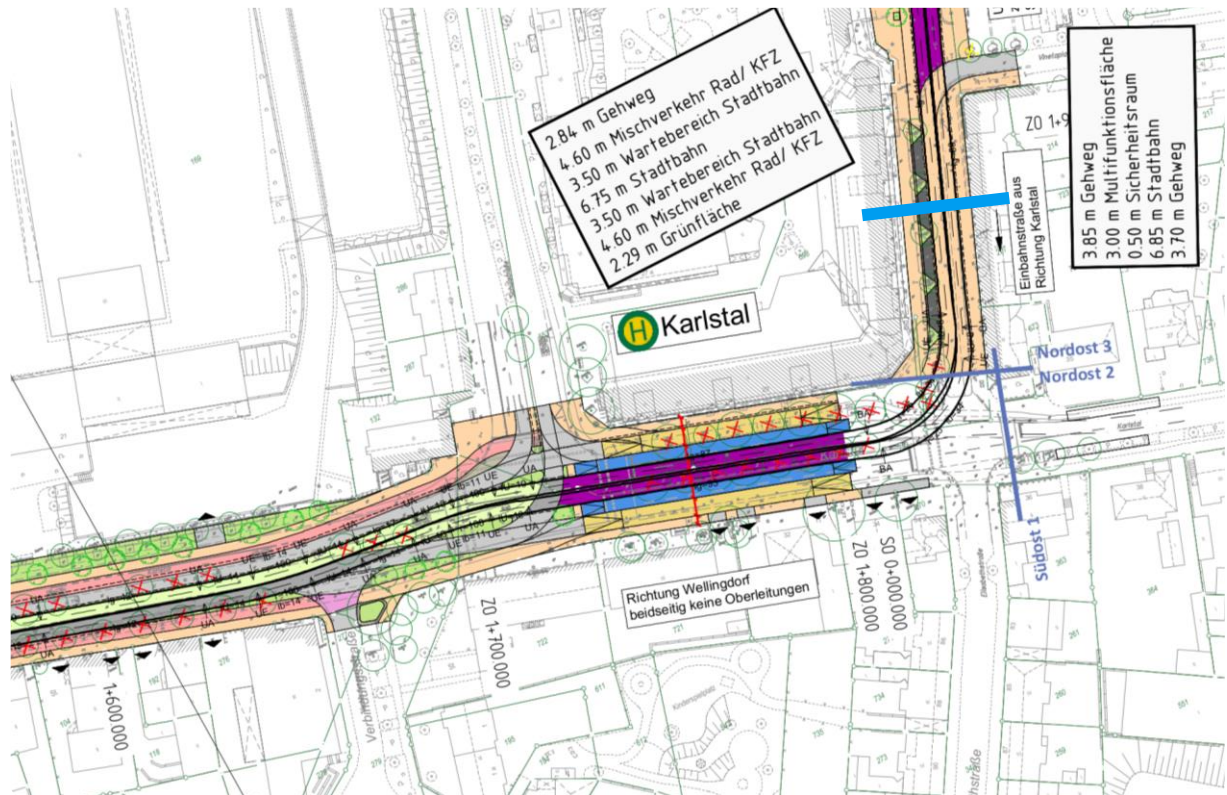
- Deutlich mehr Gestaltungsspielräume (inkl. Baumerhalt/-neupflanzungen)
- Multifunktionsstreifen kann Vielzahl an Funktionen aufnehmen: Belieferung, Ver- und Entsorgung, Platz für Geschäftsauslagen, Gastronomie, Grün(Bäume)
- Kein durchgehender Grünstreifen, sondern Lieferzonen und Baumscheiben für einfache Querbarkeit durch Fußgänger
- Mehr Spielraum bei Kurvenradius in Karlstal
- Untersuchung der genauen Freigabe des Kfz-Verkehrs in verschiedenen Varianten der Vorplanung (Multikriterienanalyse)

Variante 2: Werftstraße bis Vinetaplatz



- Einheitlich übersichtlicher Raum
- Keine Bevorzugung einer Straßenseite (Geschäfte)
- Durchgehend gute Querungsmöglichkeit für Fußgänger
- Beidseitige Neupflanzungen von Bäumen mit Baumscheiben möglich
- Beengte Platzverhältnisse für Lieferverkehr. Hierdurch mehr Konfliktpotenzial zwischen den einzelnen Verkehrsträgern
- Durch Einschränkungen wie z.B. feste Lieferzeiten Minimierung dieser Konflikte

Variante 3: Werftstraße bis Vinetaplatz



Querschnitt: Karlstal bis Vinetaplatz

- Deutlich mehr Gestaltungsspielräume (inkl. Baumerhalt/-neupflanzungen)
- Multifunktionsstreifen kann Vielzahl an Funktionen aufnehmen: Belieferung, Ver- und Entsorgung, Platz für Geschäftsauslagen, Gastronomie, Grün(Bäume)
- Kein durchgehender Grünstreifen, sondern Lieferzonen und Baumscheiben für einfache Querbarkeit durch Fußgänger
- Mehr Spielraum bei Kurvenradius in Karlstal
- Untersuchung der genauen Freigabe des Kfz-Verkehrs in verschiedenen Varianten der Vorplanung (Multikriterienanalyse)

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Teilabschnitt Vinetaplatz bis Kieler Straße

Teilabschnitt Vinetaplatz bis Kieler Straße



Legende Verkehrsanlagen

- Fahrfläche
- Mehrfunktionsfläche / Parkfläche
- Fahrbahnbelag, Asphalt
- Besonderer Fahrbahnbereich (Eingangs)
- Besonderer oder Unbehaglicher Fahrbahnbereich (Scheffelfenertal)
- Besonderer Fahrbahnbereich (besonderer Belag / Fahrbahn / Einsatz / Fahrzeug möglich)
- Straßenbelag: Fahrbahnbereich (besonderer Belag)
- Wartebereich Stadtbahn
- Kopf- / Endbereich Bus
- Gehweg
- Radweg, abgestuft
- Gem. Geh- & Radweg
- Radtaxistrafen, straßenbündig
- Mischverkehr KFZ / Rad
- Grenzfahrbahn
- Küstengrenze
- Räumliche Trennung, z.B. Hecke oder Zaun
- Geländebekämpfung
- Abbruch, möglicher Abbruch
- Baum (Bestand, Entfall, möglicherweise bestrichtragend)
- Baum (Neupflanzung/mögliche Neupflanzung)
- Rampe, enthalten in Trassierung
- Zufahrt
- Markierung (Bestand, Planung)
- Stadtbahnhaltestelle
- Schienenführung
- Begrenzungslinie
- Verkehrsschilder im Bedarf

Stichwort - für Inhaltsverzeichnis und Anmerkungen

Abteilung	Unterschrift	Abteilung	Unterschrift

Index: Art der Änderung Datum Zeichen

A2-03

ausgearbeitet von	Plangrundlage	Stand
Stad Kiel	Kommun	Ok. 2020
Stad Kiel	Betrieb	Ok. 2020
Ramboll	Trassierung	18.08.2021
Merke Ingenieur Consult	Vermessung	Feb. 2023

RAMBOLL		Daten	
Ramboll Deutschland GmbH Zur Gellen 19 27 C 26127 Osterode E-Mail: info@ramboll.com	Bearbeitet	Thode	
merkel INGENIEURBÜRO	Gezeichnet	Tomsek	
Digit. Ing. Wl. Christoph Merkel Bauingenieur Bismarckstr. 21 24105 Kiel E-Mail: w.merkel@merkel-ib.com	Geprüft	Brach	
		20 137 200	

Kiel. Sailing. City. Landes-
hauptstadt Kiel
Der Oberbürgermeister
Stabsstelle Mobilität

Stadtbahn Kiel Vorplanung
Abschnitt 2
Variante 1
Eisenbahnstraße
(Station ZO 1+440 bis ZO 2+450)

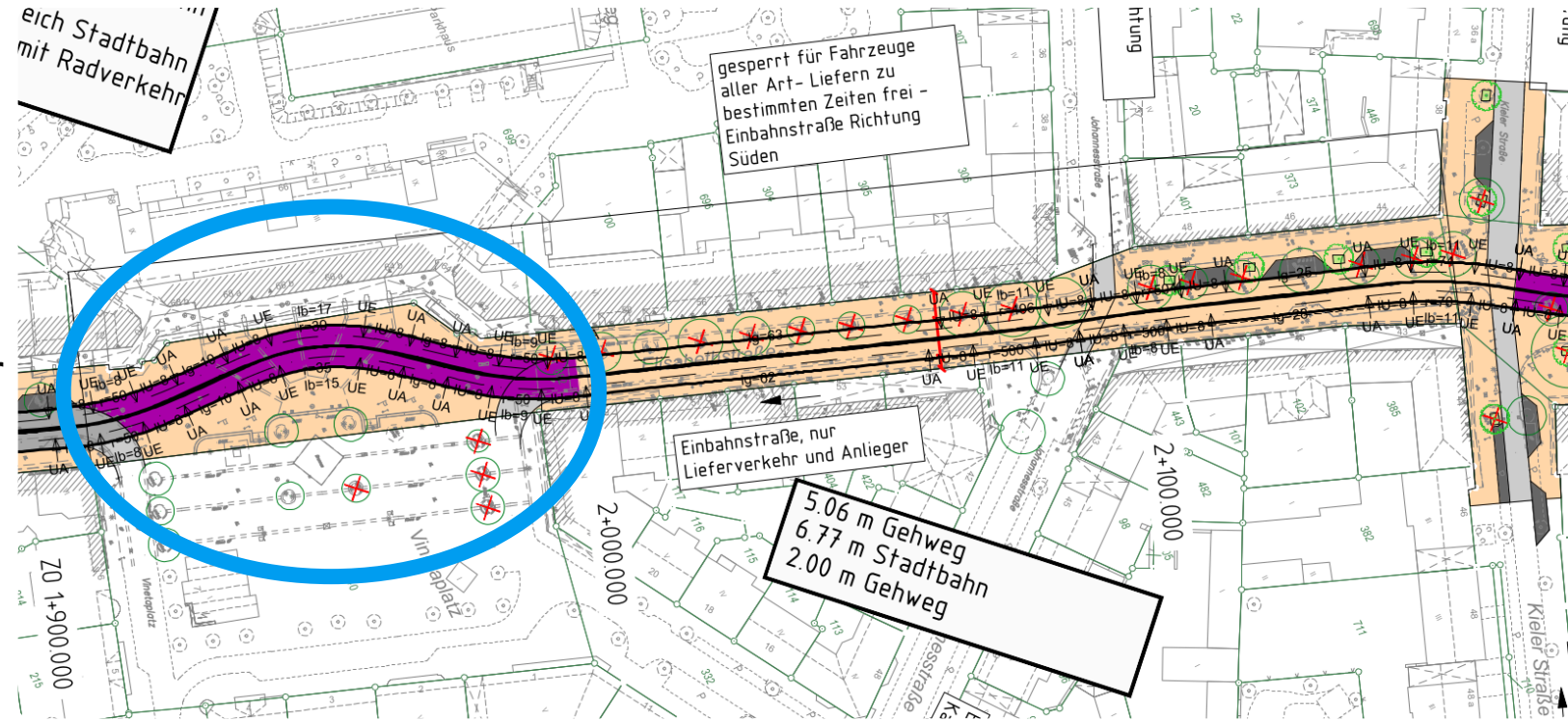
Strassenbaulegeplan
1:1.000
Koordinatensystem: UTM
Höhenystem: DNN
Datum: 18.08.21
Planungsstand:
Abgeplant:

Freigele erfolgt mit Abschnichtsbericht
Stabsstelle Mobilität
Kiel, den **Vorabzug**
29.08.2023

Variante 1:

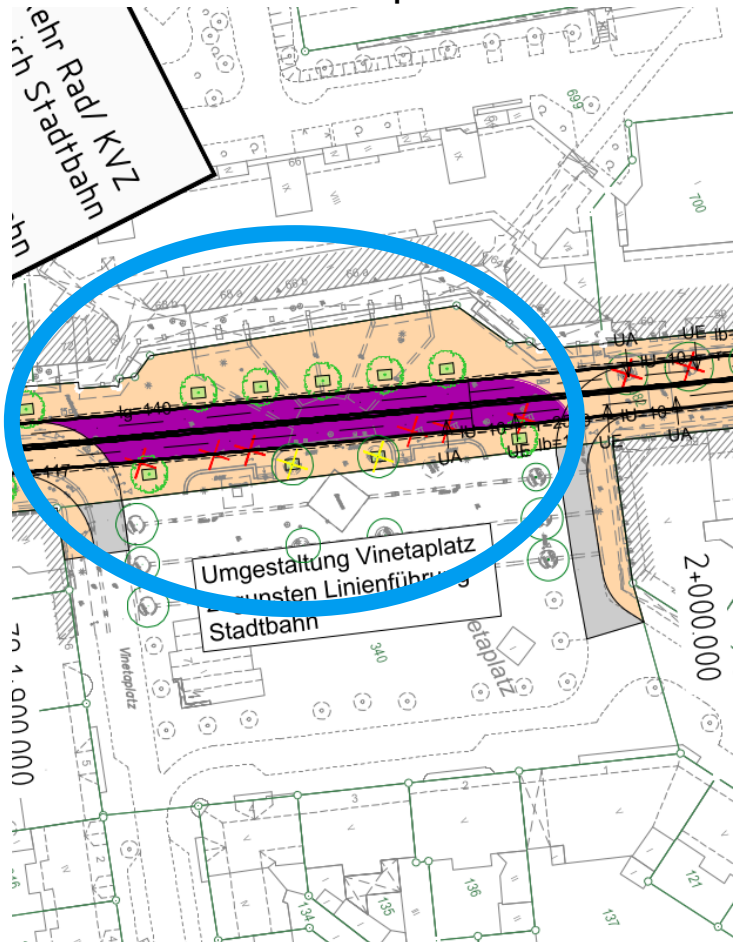
Vinetaplatz bis Kieler Straße

- Unübersichtliche Führung (Risiken bzgl. Verkehrssicherheit), unruhiger Raumeindruck
- Deutlich höherer technischer Verschleiß der Gleisanlagen, bis hin zu potenzieller Lärmbelastigung. Hierdurch höhere Wartungsarbeiten notwendig
- Negativer Einfluss auf Fahrkomfort und -dynamik durch schnellen Krümmungswechsel (Erst ein Bogen in die eine und dann in die andere Richtung)
- Längere Fahrzeit wegen zusätzlichen Kurven
- Auf westlicher Platzseite Einschränkung bzgl. Platzverfügbarkeit und dadurch insgesamt geringere Gestaltungsspielräume
- Partieller Eingriff in Brunnenstruktur wegen der Absenkung westlich der Brunnenanlage notwendig
- Es besteht grundsätzliches Risiko, dass es kompletter Umbau des Vinetaplatzes einschließlich Verschiebung der Brunnenanlage nicht möglich ist. Daher Betrachtung als Rückfall ebene

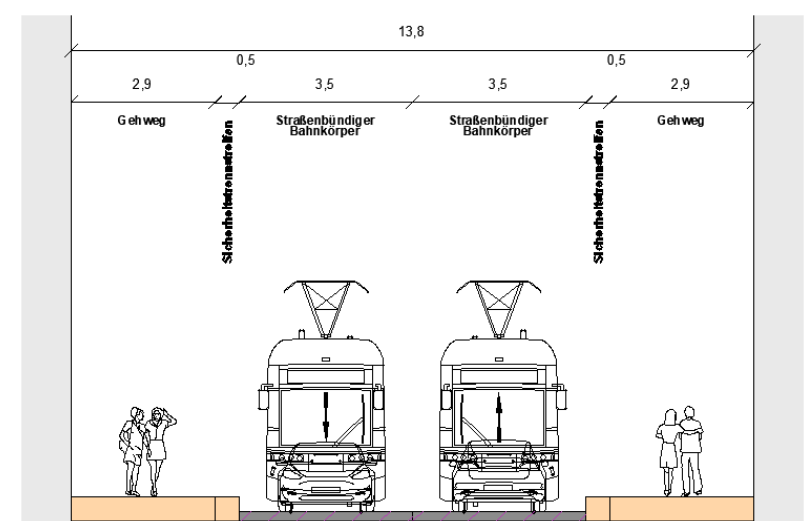


Varianten 2 und 3: Vinetaplatz bis Kieler Straße

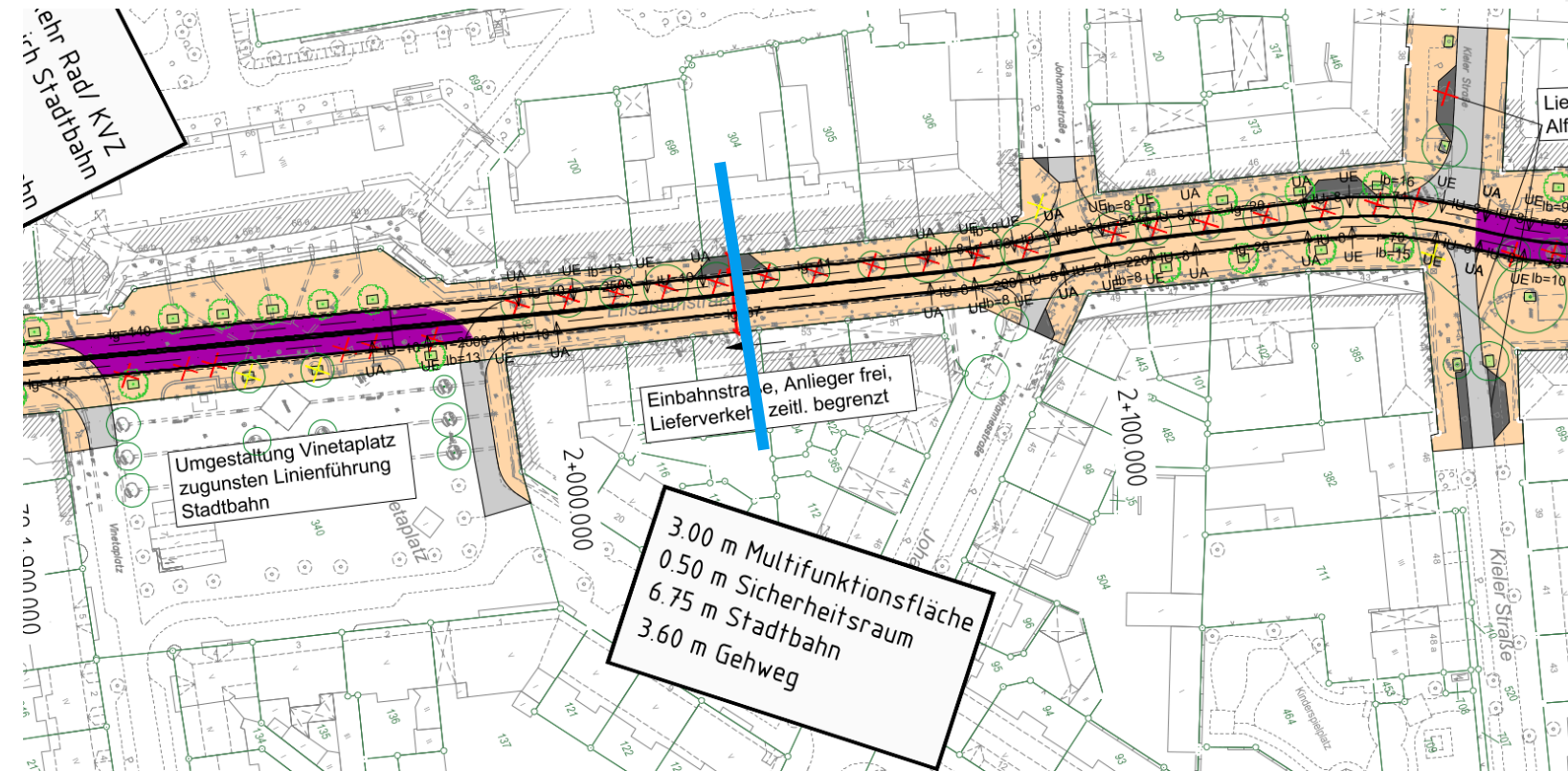
- Übersichtliche, gut nachvollziehbare Führung der Stadtbahn (positiver Raumeindruck, Verkehrssicherheit)
- Deutlich geringerer technischer Verschleiß der Gleisanlagen
- Größerer Fahrkomfort und -dynamik
- Höhere Gestaltungsräume wie z.B. Neupflanzung von Bäumen



Variante 2: Vinetaplatz bis Kieler Straße

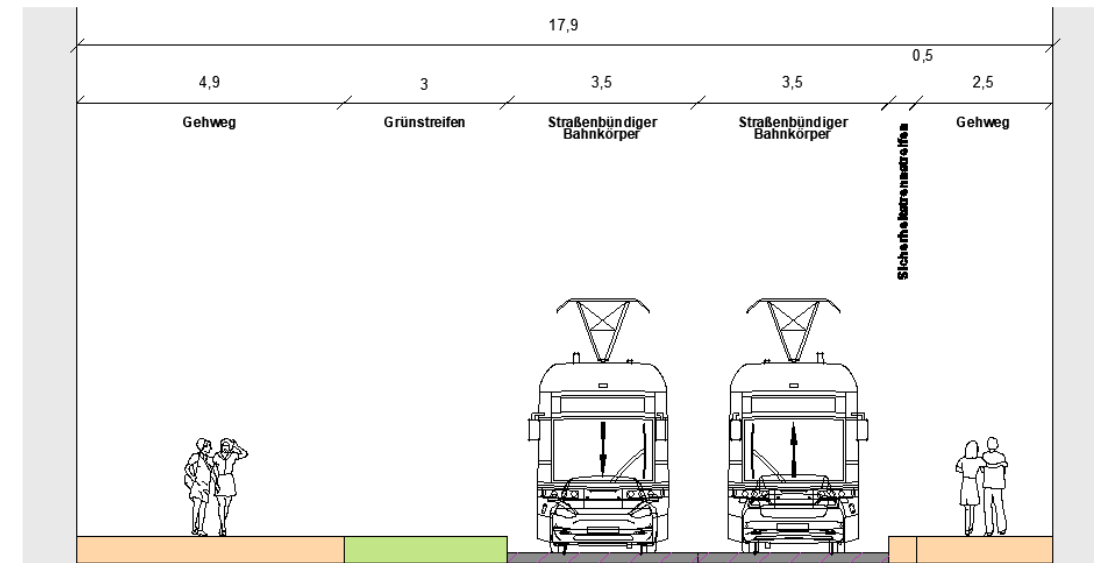
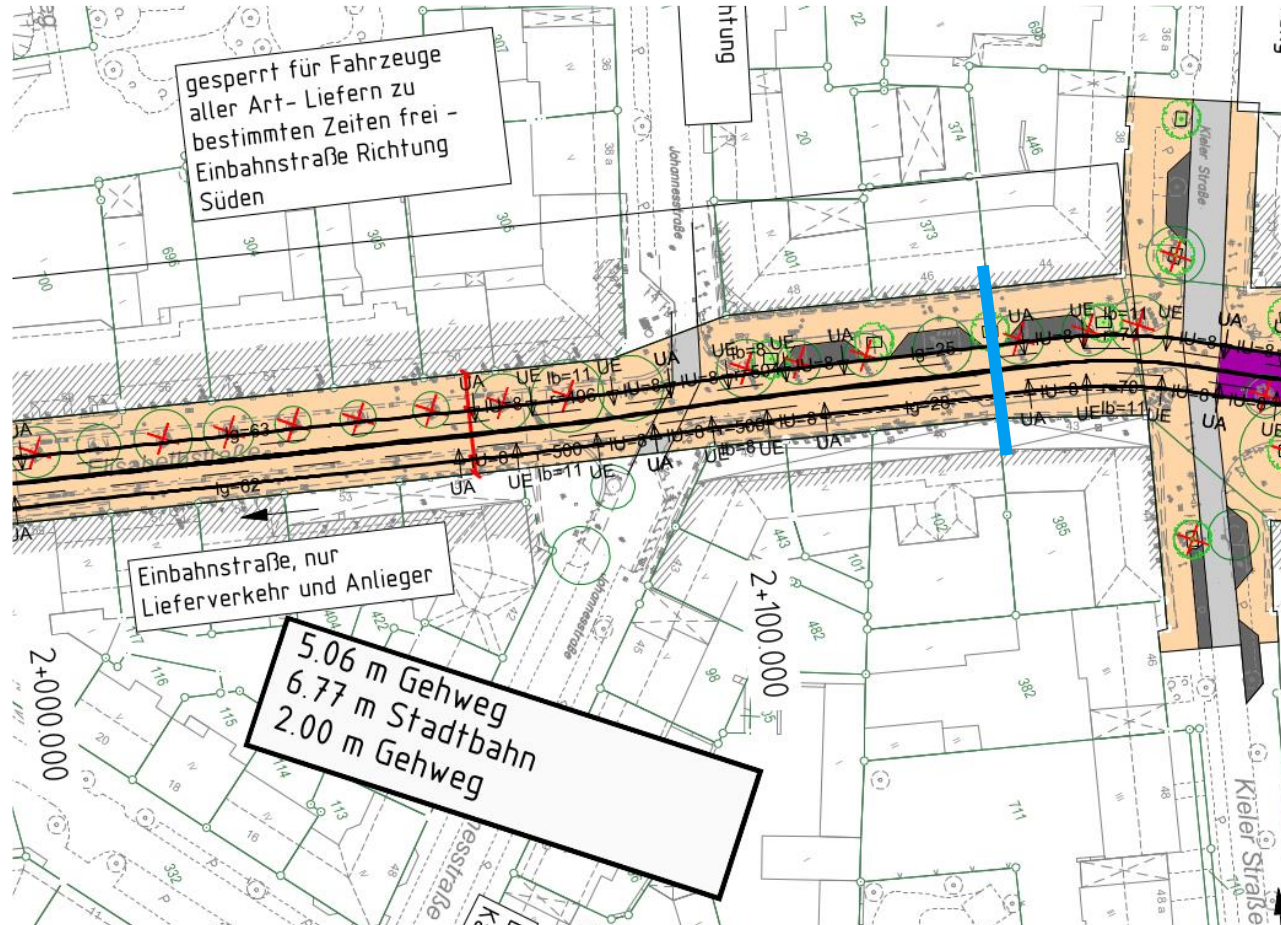


Querschnitt:
Vinetaplatz bis Johannesstraße



- Einheitlich übersichtlicher Raum
- Keine Bevorzugung einer Straßenseite (Geschäfte)
- Durchgehend gute Querungsmöglichkeit für Fußgänger
- Beidseitige Neupflanzungen von Bäumen mit Baumscheiben möglich
- Beengte Platzverhältnisse für Lieferverkehr. Hierdurch mehr Konfliktpotenzial zwischen den einzelnen Verkehrsträgern
- Durch Einschränkungen wie z.B. feste Lieferzeiten Minimierung dieser Konflikte

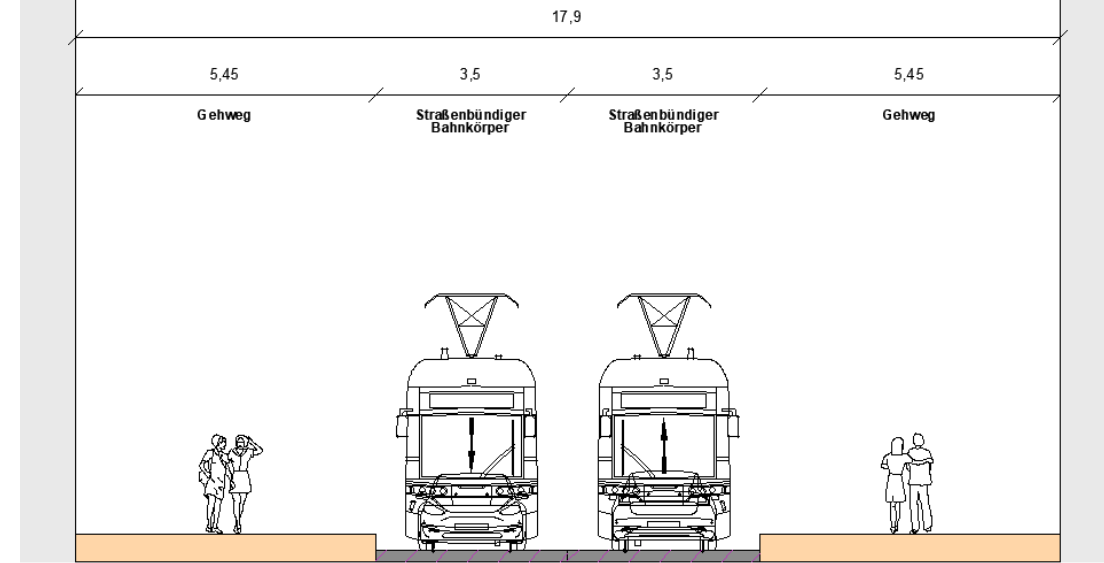
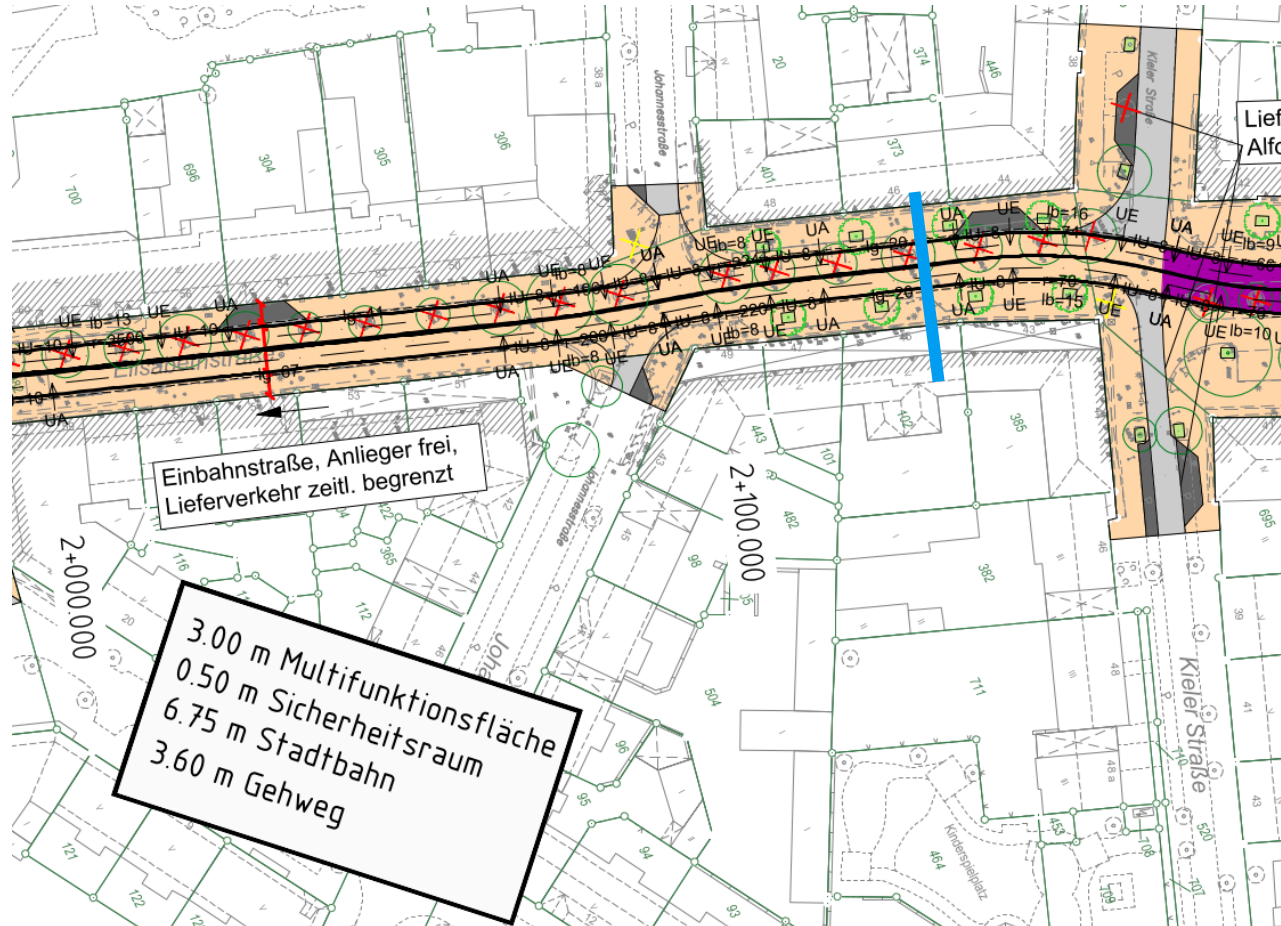
Varianten 1 und 3: Vinetaplatz bis Kieler Straße



Querschnitt: Johannesstraße bis Kieler Straße

- Deutlich mehr Gestaltungsräume (inkl. Baumneupflanzungen)
- Multifunktionsstreifen kann Vielzahl an Funktionen aufnehmen: Belieferung, Ver- und Entsorgung, Platz für Geschäftsauslagen, Gastronomie, Grün(Bäume)
- Kein durchgehender Grünstreifen, sondern Lieferzonen und Baumscheiben für einfache Querbarkeit durch Fußgänger

Variante 2: Vinetaplatz bis Kieler Straße



Querschnitt: Johannesstraße bis Kieler Straße

- Einheitlich übersichtlicher Raum
- Keine Bevorzugung einer Straßenseite (Geschäfte)
- Durchgehend gute Querungsmöglichkeit für Fußgänger
- Beidseitige Neupflanzungen von Bäumen mit Baumscheiben möglich
- Beengte Platzverhältnisse für Lieferverkehr. Hierdurch mehr Konfliktpotenzial zwischen den einzelnen Verkehrsträgern
- Durch Einschränkungen wie z.B. feste Lieferzeiten Minimierung dieser Konflikte

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Teilabschnitt Alfons-Jonas-Platz bis Werftstraße

Teilabschnitt Alfons-Jonas-Platz bis Werftstraße



Legende Verkehrsanlagen

- Fahrspur
- Mehrfunktionsfläche / Parkfläche
- Fahrbahnbelag, Asphalt
- Besonderer Bahnkörper (Eingangsbereich)
- Besonderer oder Unabhanger Bahnkörper (Sicherheitsbereich)
- Besonderer Bahnkörper (besonderer Belag / Fahrbahnbelag / Einsatzfahrzeuge möglich)
- Straenbahnkorper (Eingangsbereich)
- Wartebereich Straßenbahn
- Kopf- / Endbereich Straßenbahn
- Gehweg
- Radweg, abgegrenzt
- Gem. Geh- & Radweg
- Radtaxistrafen, straßenbündig
- Mischverkehr KFZ / Rad
- Grenzfache
- Kostengrenze
- Radliche Trennung, z.B. Hecke oder Zorn
- Gelandebandigung
- Abbruch, möglicher Abbruch
- Baum (Bestand, Entfall, möglicherweise bestrichtragend)
- Baum (Neupflanzung/mögliche Neupflanzung)
- Rampe, enthalten in Trassierung
- Zufahrt
- Markierung (Bestand, Planung)
- Straßenbahnhaltestelle
- Schiff-Fahrung
- Begrenzungslinie
- Verkehrsschilder im Bedarf

Index

Abteilung	Unterschrift	Abteilung	Unterschrift

Index

Index	Art der Änderung	Datum	Zeichen

A2-03

ausgearbeitet von

Plangrundlage	Stand
Konzept	Ok. 2020
Bestand	Ok. 2020
Trassierung	10.08.2021
Vermessung	Feb. 2023

RAMBOLL
Ramboll Deutschland GmbH
Zur Goltzke 19 27 C
20277 Kiel
E-Mail: info@ramboll.com

merkel
INGENIEURBÜRO
Dipl.-Ing. Wilk, Christoph / Merkel
Bauingenieur
Bismarckstr. 21 20149 Kiel
E-Mail: info@merkel-ib.com

Kiel. Sailing. City. Landes-
hauptstadt Kiel
Der Oberbürgermeister
Stabsstelle Mobilität

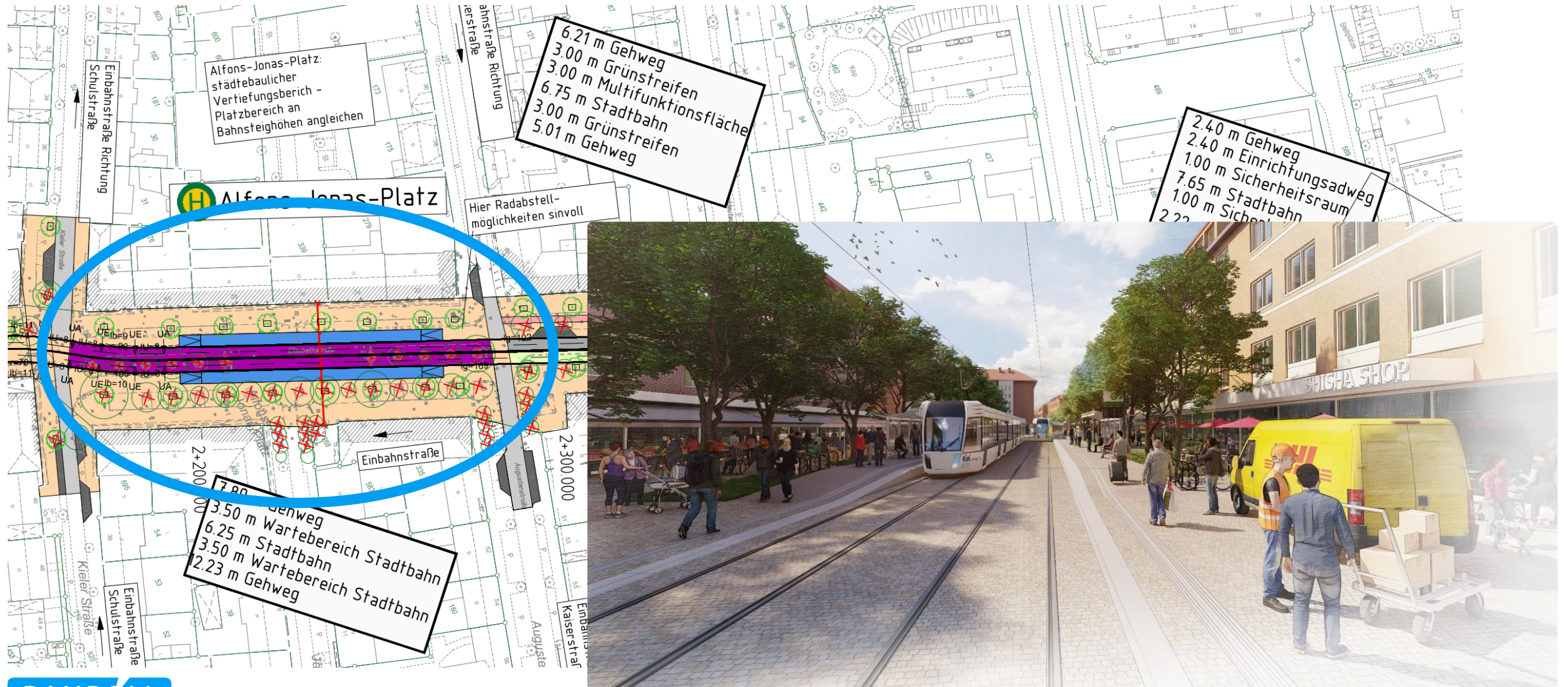
Stadtbahn Kiel
Vorplanung
Abschnitt 2
Variante 1
Eisenbahnstraße
(Station ZD 1+440 bis ZD 2+450)

Strassenbaulegeplan
1:1.000
Koordinatensystem: UTM
Höhenpunkt: Dämm 52
Planungsstand:
Abgeleitet:

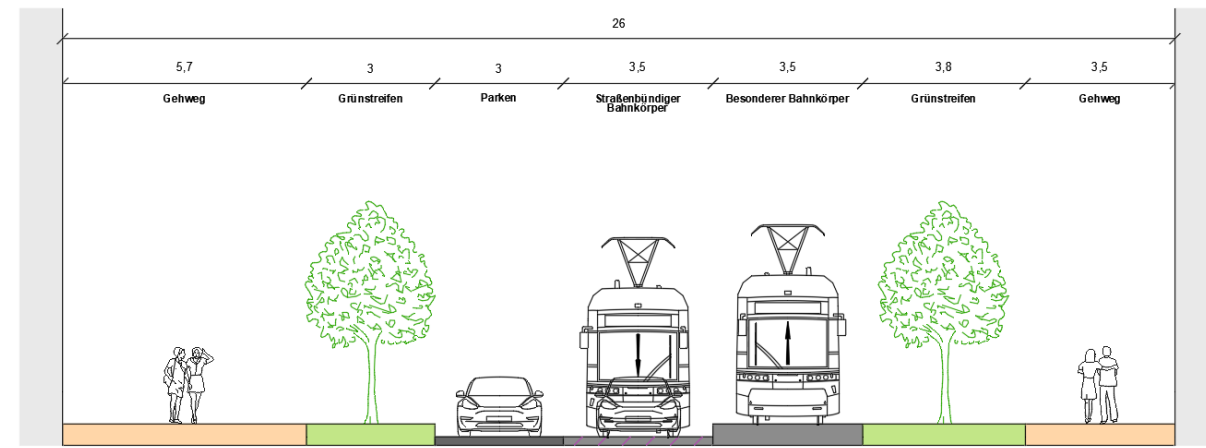
Freigeige erfolgt mit Abschnichtsbericht
Stabsstelle Mobilität
Kiel, den **Vorabzug**
29.08.2023

Varianten 1 bis 3: Alfons-Jonas-Platz bis Werftstraße

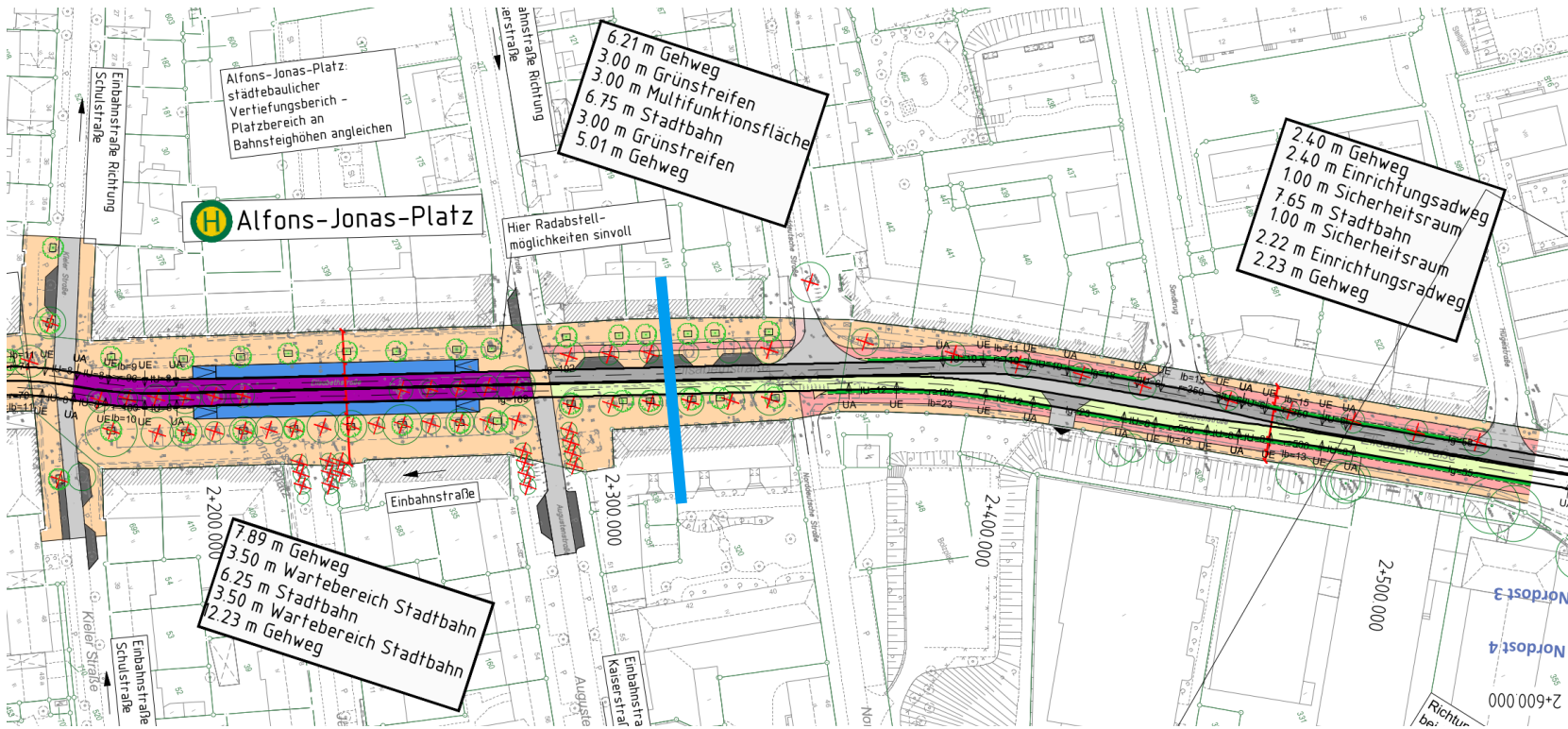
- Übergang der Seitenbahnsteige direkt in Platzsituation
- Geradliniger Anschluss in nördlichen Bereich der Elisabethstraße
- Erhalt von Bäumen – abhängig von genauer Trassenlage – insb. an östlicher Seite denkbar



Variante 1: Alfons-Jonas-Platz bis Werftstraße

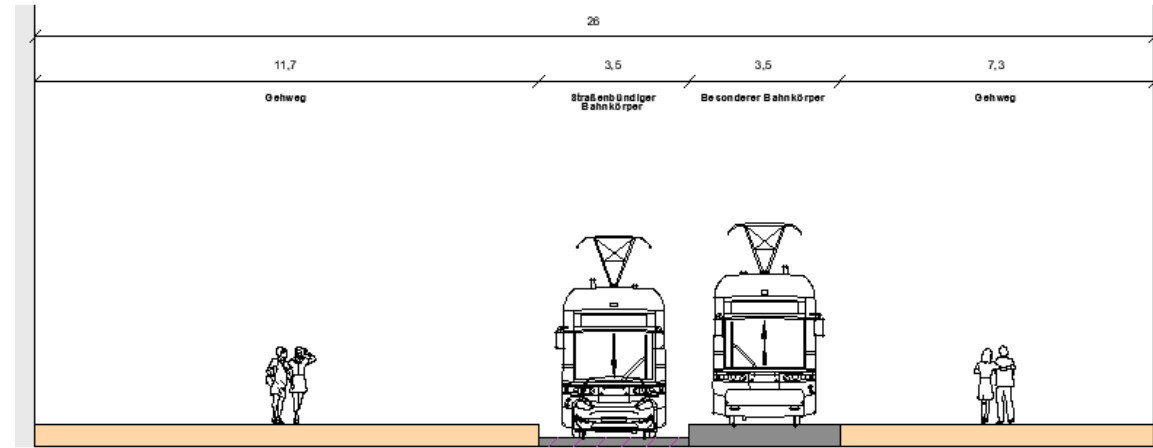


Querschnitt: Norddeutsche Straße bis Augustenstraße

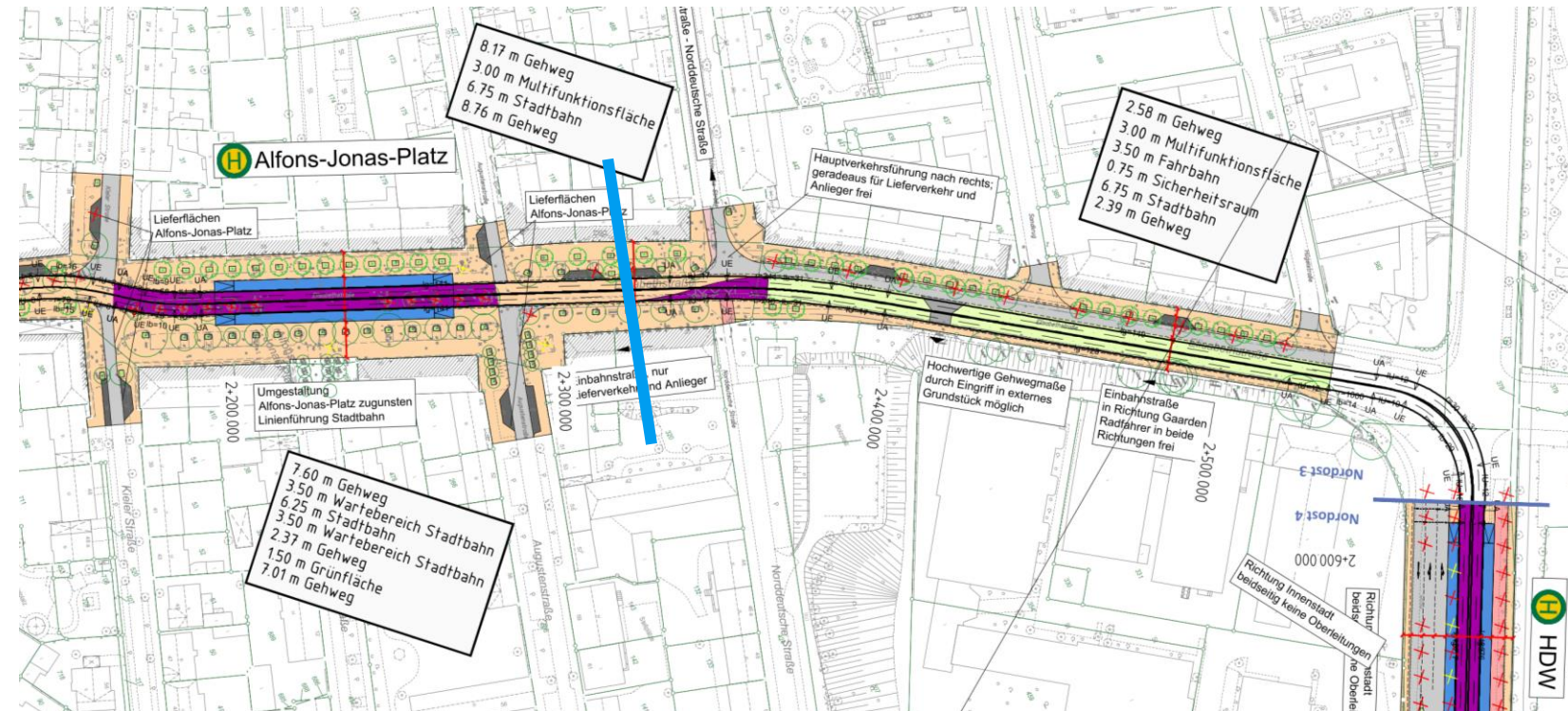


- Asymmetrische Lage
- Erhalt Bäume prinzipiell möglich
- Variante mit beidseitigem Grünstreifen mit Bäumen
- Auf westlicher Seite Unterbringung von Lieferparkplätzen im Grünstreifen möglich
- Für Leitungen unkritisch

Varianten 2 und 3: Alfons-Jonas-Platz bis Werftstraße



Querschnitt: Alfons-Jonas-Platz bis Norddeutsche Straße

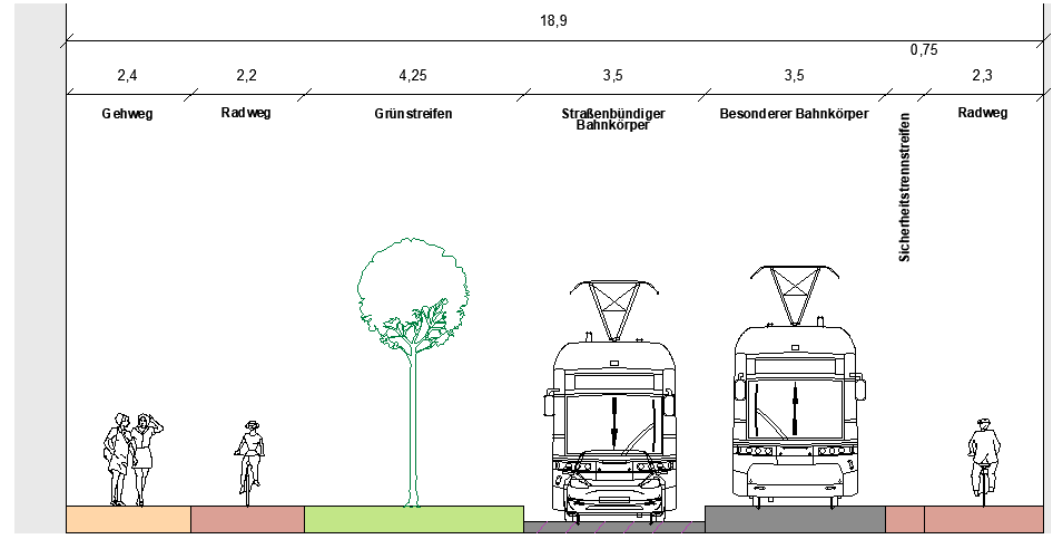


- Gestaltungsspielräume der Seitenbereiche durch Breite gegeben (insb. Baumerhalt)
- Multifunktionsstreifen kann Vielzahl an Funktionen aufnehmen: Belieferung, Ver- und Entsorgung, Platz für Geschäftsauslagen, Gastronomie, Grün(Bäume)
- Vorhandener Platz für Radabstellung als Eingangstor zur Fußgängerzone
- Aufwertung des Gebietes als Fußgängerzone bis Norddeutsche Straße, insb. bei Restriktionen für Lieferverkehr wie z.B. zeitliche Vorgaben

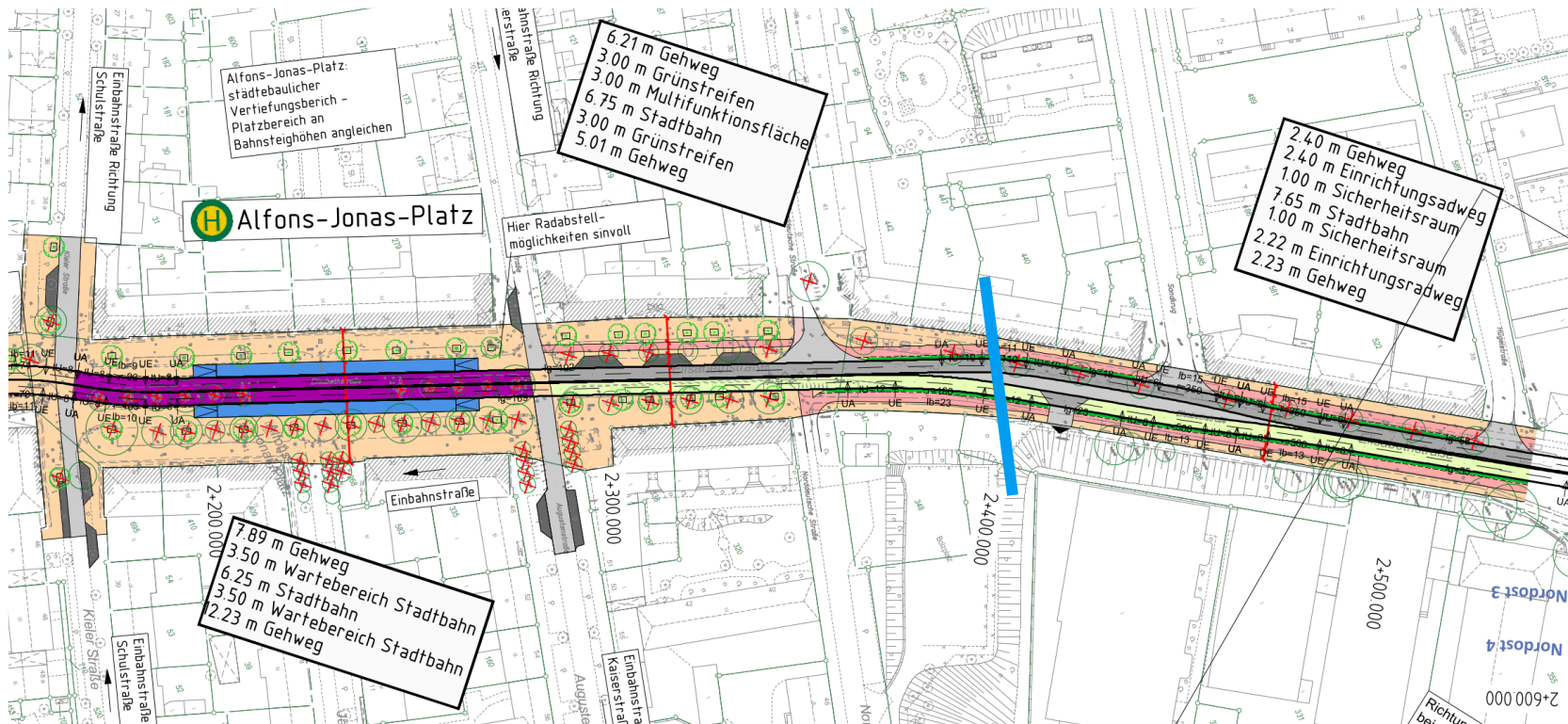
Variante 1:

Alfons-Jonas-Platz bis Werftstraße

- Fehlende Erschließung des neuen Campusgeländes auf östlicher Seite (kein Gehweg)
- Umsetzung nur durch Verschieben des Querschnittes in westliche Richtung denkbar

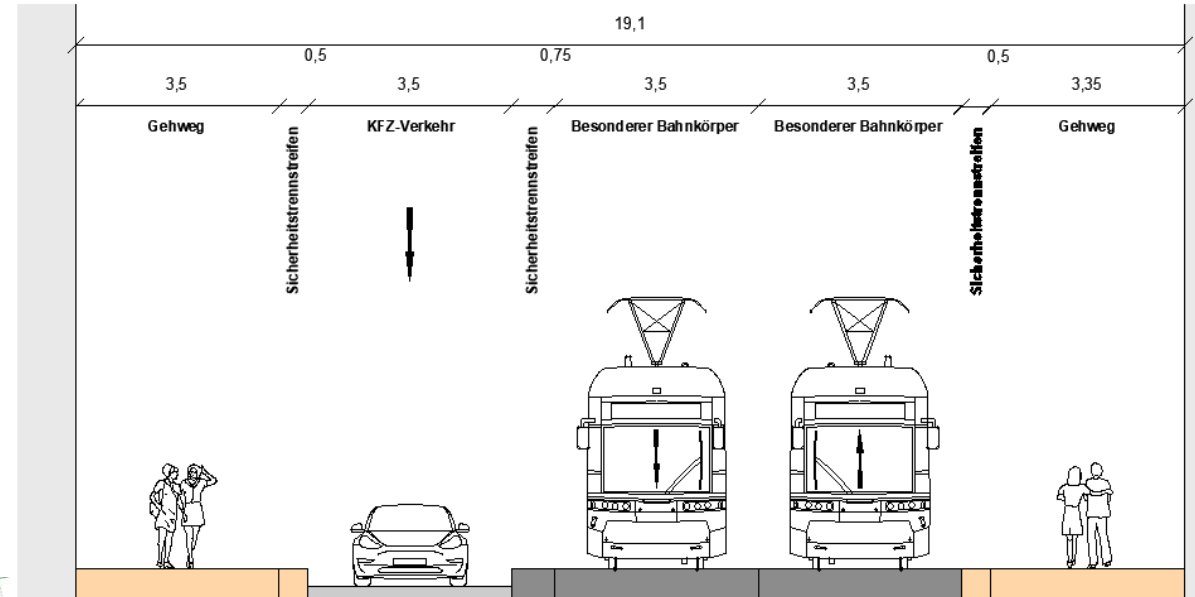


Querschnitt: Norddeutsche Straße bis Werftstraße

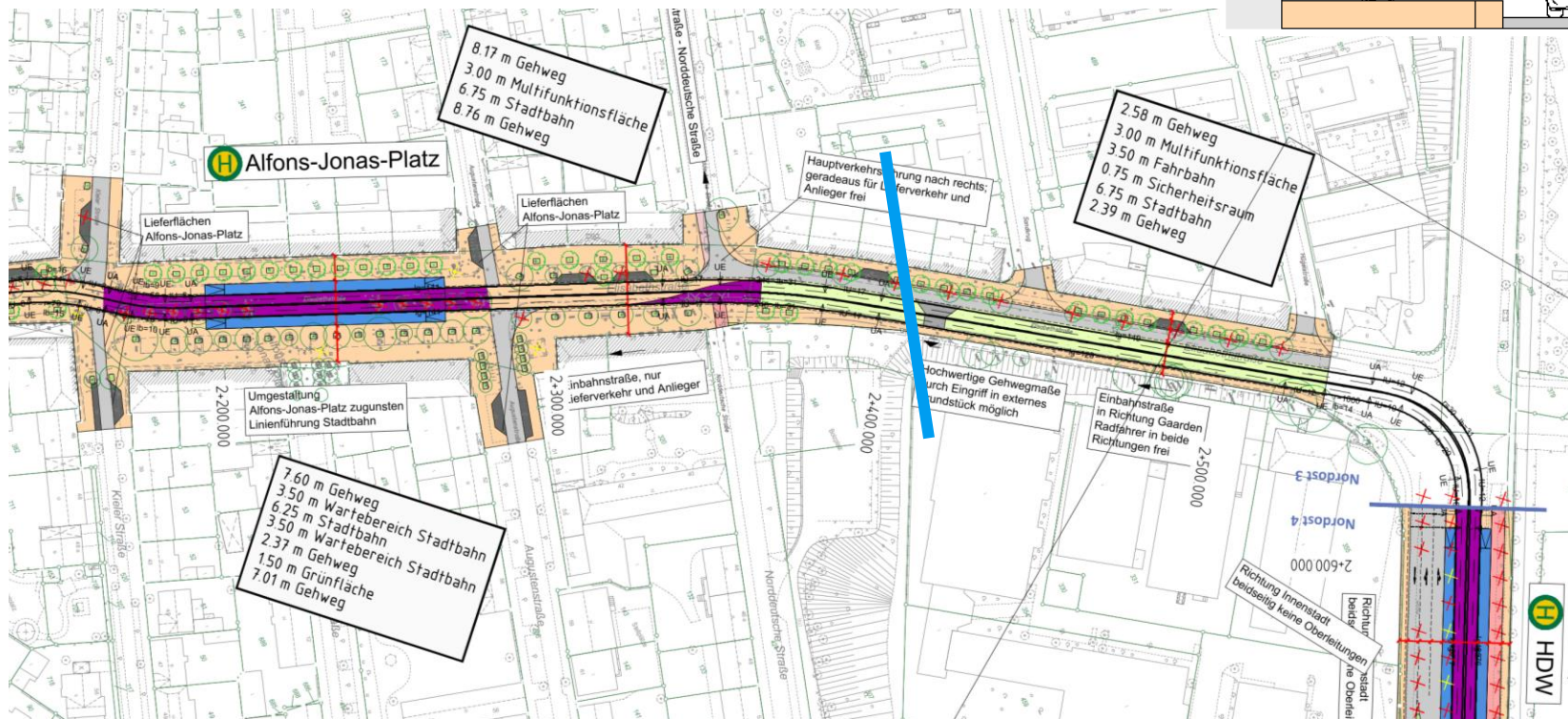


- In diesem Fall kein Erhalt des Baumbestandes möglich und grundlegende Idee bei Berücksichtigung des zusätzlichen Gehweges nicht umsetzbar
- Aufteilung Gleiskörper:
 - Richtung Süden Mischverkehr mit Kfz
 - Richtung Norden Eigentrasse
- Zwei Einrichtungswegradwege
- Für Erhalt Bäume auf Westseite (leicht) untermaßige Geh- und Radwege
- Kein Grunderwerb erforderlich
- Für Leitungen unkritisch

Varianten 2 und 3: Alfons-Jonas-Platz bis Werftstraße



Querschnitt: Norddeutsche Straße bis Werftstraße



- Erschließung des neuen Campusgeländes auf östlicher Seite durch ausreichend breiten Gehweg
- Verzicht auf Eingriff in Böschung
- Durch Fahrradverkehr auf der Fahrbahn Ermöglichung eines besonderen Bahnkörpers
- Asymmetrische Aufteilung (Mindestmaß Gehweg auf Ostseite) vereinzelte Neupflanzung von Bäumen mit Baumscheiben möglich

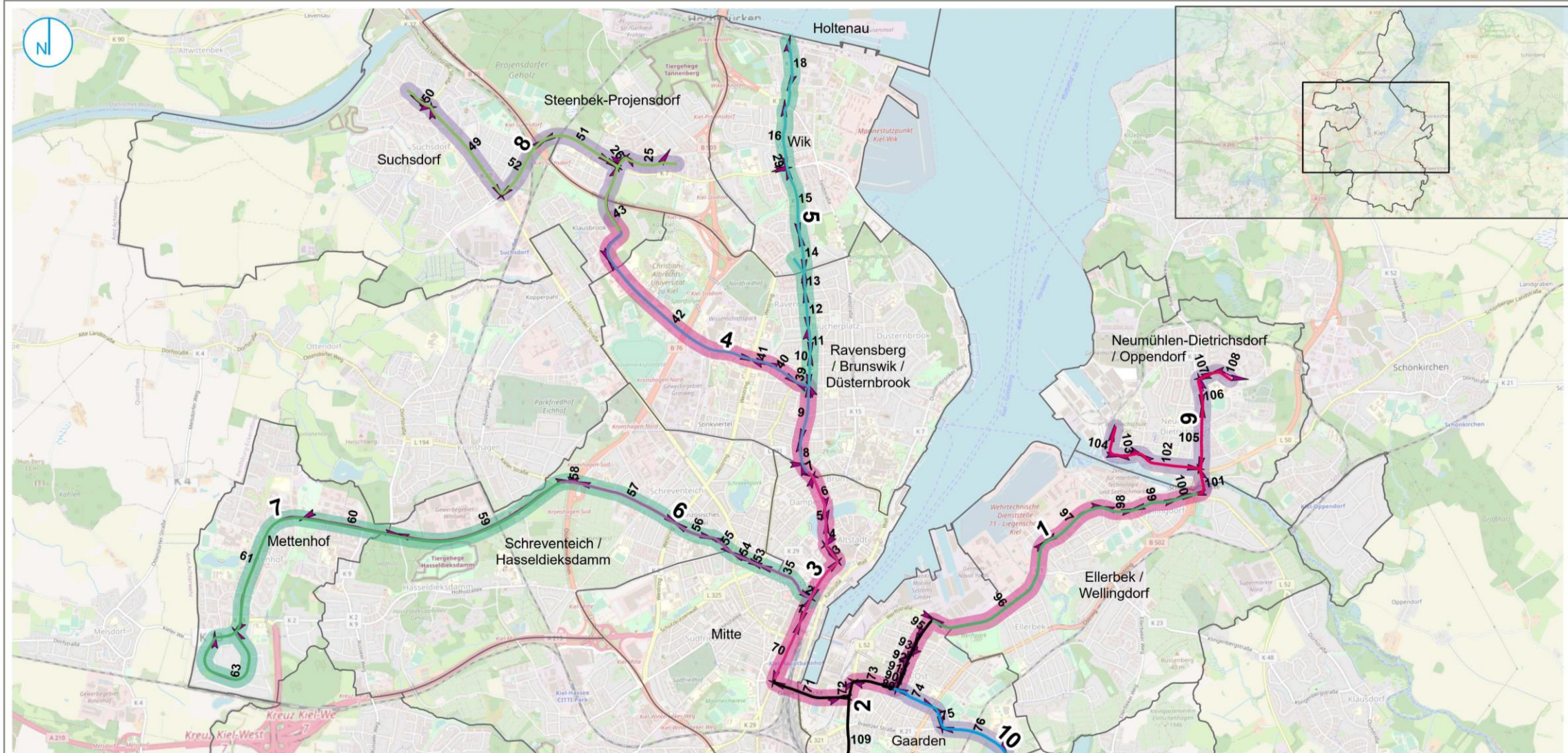
Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Erläuterungen zum Verständnis der Pläne

Arne Brach, Merkel Ingenieur Consult





Legende

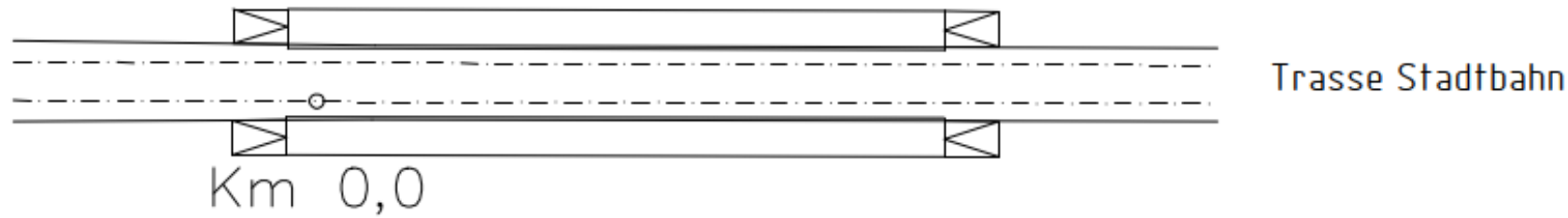
Abschnitte Vorplanung




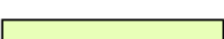










	1	3,1 km		6	2,7 km
	2	3,0 km		7	5,4 km
	3	2,2 km		8	4,1 km
	4	3,5 km		9	2,6 km
	5	3,5 km		10	2,4 km
				11	3,0 km

Inbetriebnahmestufen













	IBS1
	IBS2
	IBS3
	Homogene Abschnitte
	Ortsbeiräte

Legende Infrastrukturpläne:



	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

Legende Infrastrukturpläne:

	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

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Haben Sie Verständnisfragen
zu den Vorträgen?

Kiel. Sailing.City.
Kiel



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!
- An Computern können Sie Ihre Hinweise auch direkt im Online-Dialog verorten.

Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Ausblick und Schlussfolgerungen



Nächste Dialoge vor Ort

Abschnitt 3: Hauptbahnhof und Innenstadt

9. November 2023 Beteiligungsveranstaltung und begleitender Online-Dialog

Abschnitt 5: Nördliche Holtenauer Straße und Wik

7. Dezember 2023 Beteiligungsveranstaltung und begleitender Online-Dialog

Details zu Veranstaltungsorten und -zeiten werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Alle wichtigen Infos unter: kiel.de/stadtbahn



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

Kiel. Sailing.City.
Kiel