

09. November 2023

# Planungswerkstatt zur Stadtbahnplanung in der Innenstadt



Kiel  
bewegt  
dich.

Kiel.  
Kiel Sailing.City.

## Was erwartet uns heute?

- Begrüßung & Organisatorisches
- Erläuterung der Planung des Gesamtprojektes – Christoph Karius, Leiter der Stabstelle Mobilität
- Aktueller Stand Umgestaltung der Holstenstraße – Carolin Breunig-Lutz, Stadtplanungsamt
- 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://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.**



## Stadtbahn-Dialog online

**Vom 7.-13. November 2023 können Sie Ihre Hinweise zum Planungsabschnitt 3 (Innenstadt) im Online-Dialog verorten:**

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

### 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!

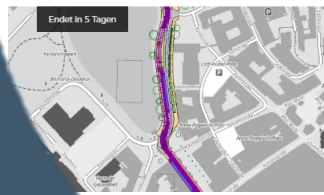
### Machen Sie mit beim Stadtbahndialog zum Planungsabschnitt 3 Innenstadt vom 7.-13. November 2023!

Für den Planungsabschnitt 3 (Innenstadt) 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 3 an und geben Sie Ihre 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?

#### Wichtig!

Die Pläne sind noch nicht fertig, sondern Zwischenarbeitsstände. Im Anschluss an den Online-Dialog werden die Planungen vertieft. Ihre 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 über Ihre Beiträge!



#### Variante 1 - Stadtbahnführung mit Aufwertung des städtischen Raumes (mehr Flexibilität bei der Lage der Haltestellen)

43 Beiträge | 9 Kommentare | 63 Bewertungen

Bei dieser Variante ergeben sich stadtgestalterische Spielräume. Die Lage der Haltestellen kann flexibler gewählt werden.

Weiterlesen

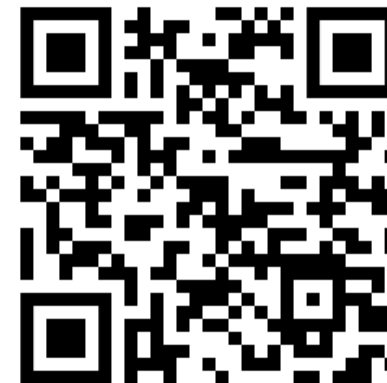


#### Variante 2 - Stadtbahnführung mit Fokus auf verkehrliche Qualität

24 Beiträge | 8 Kommentare | 14 Bewertungen

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

Weiterlesen



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**

Christoph Karius, Leiter der Stabsstelle Mobilität

**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 und Verkehrsplanung

**GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP**  
PLANUNG UND BERATUNG

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

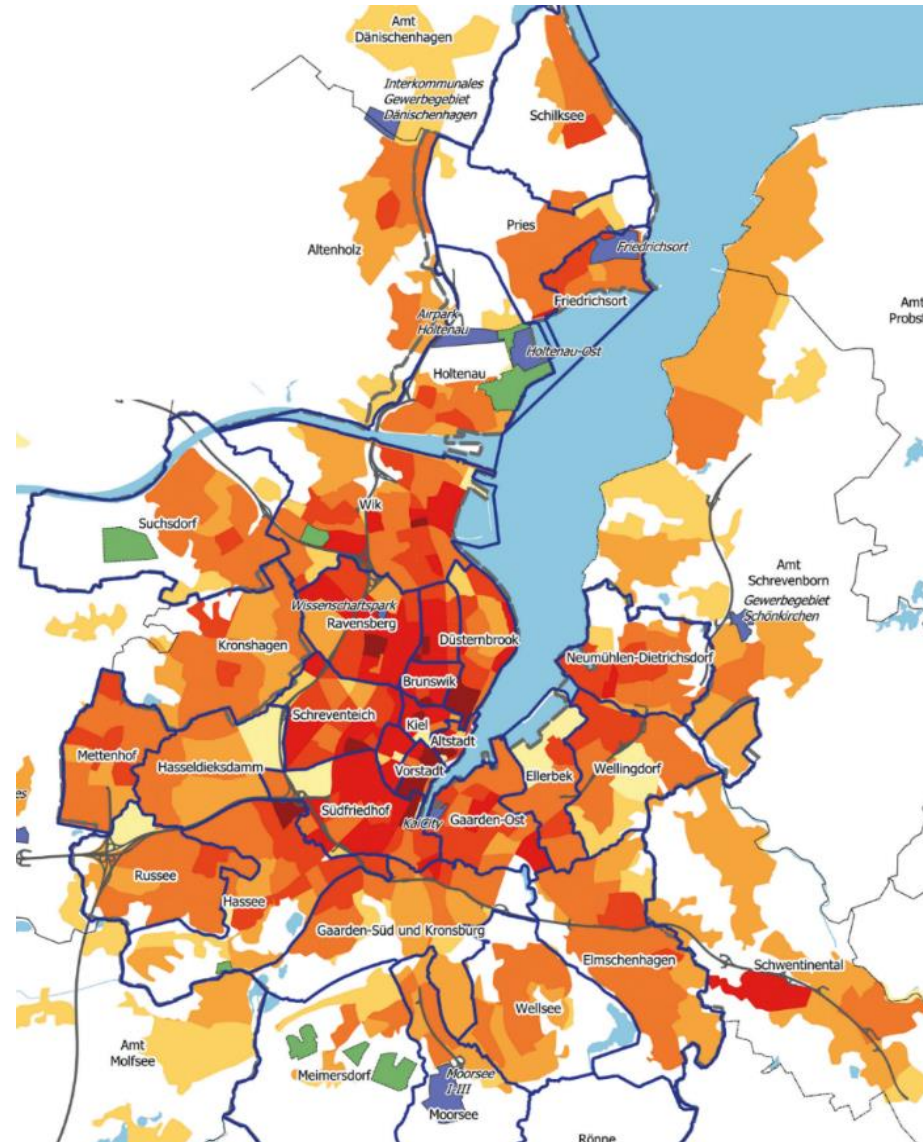
Angeschrieben:  
GM, Ing. Hans-Joachim  
Tel. 030 / 63900-30  
Fax 030 / 63900-42  
info@gertz-gutscche-romer-app.de

Büro Mobilverkehr  
Planungsabteilung  
Aufsiedler 53, 24103 Hamburg  
Hafenstraße 10, 24103 Kiel  
Tel. 0431 / 24333-1000

Angeschrieben:  
GM, Ing. Hans-Joachim  
Tel. 0431 / 24333-1000  
Fax 0431 / 24333-1000  
info@buro-stadtverkehr.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 Kiel  
 Auf der Höhe 11, 24103 Hamburg  
 Jochen Georg Meißel, LL, 50/50 Berlin

Projektleiter:  
 GfM, Ing. Hans-Joachim  
 Tel. 030 / 150805-30  
 Fax 030 / 893731-42  
 hjo@gfms.de

Büro Stadtverkehr  
 Planungsabteilung URM & DV, 40  
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden  
 Telefonische Service:  
 Tübingen 054 24308 Kiel

Projektleiter:  
 GfM, Ing. Axel Peter, 50/50  
 Tel. 030/303 / 810504  
 Fax 030/303 / 810507  
 apeter@gfms.de

Daten- und  
 Grundlagen-  
 ermittlung

2019

**Kiel. Sailing City.**

**kieler wege**

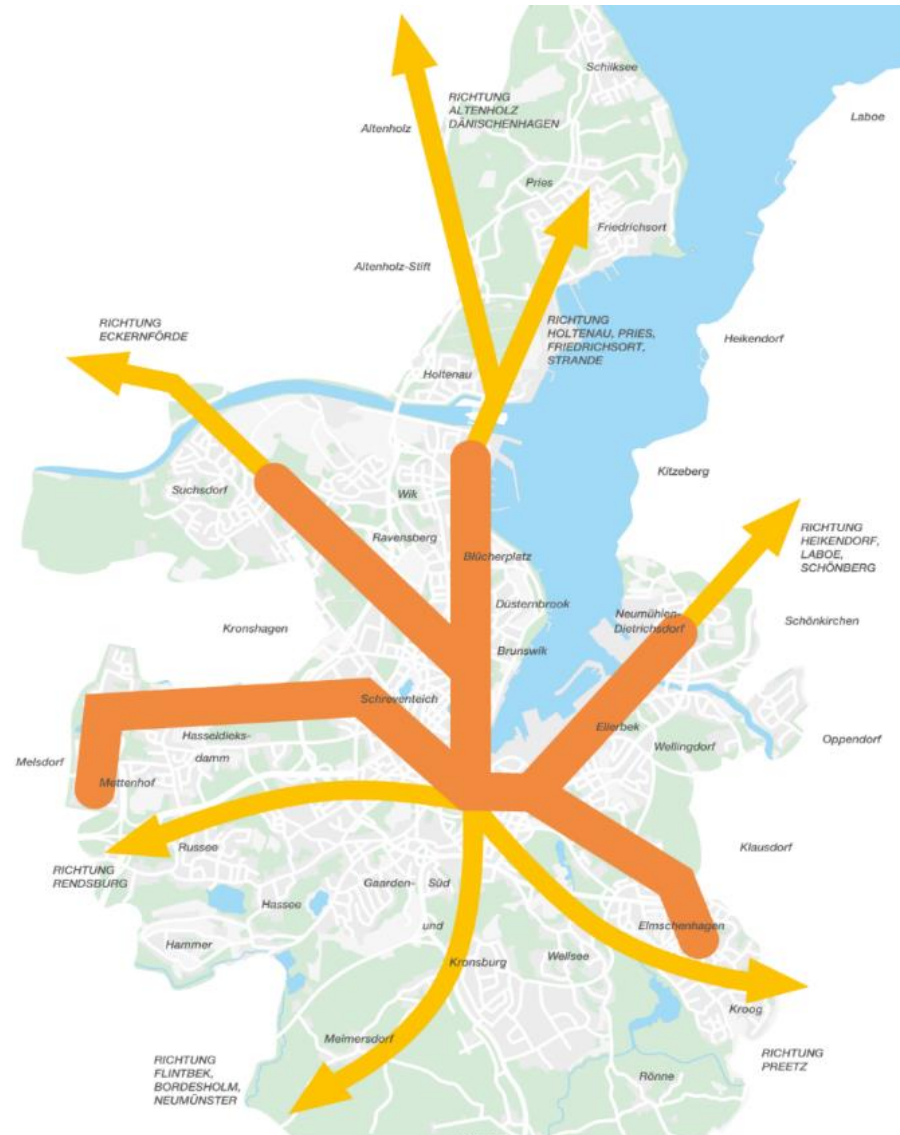
**Teilfortschreibung  
 Verkehrsentwicklungsplan Kiel**  
 Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**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**  
PLANUNGSGESAMTSCHAFT URBAN DESIGN

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**Grundlagenstudie**

Sachverständigenrat  
 Stadtentwicklung und Mobilität Kiel  
 Auf der Höhe 11, 24103 Hamburg  
 Moneta Georg Straße 11, 10109 Berlin

Projektpartner:  
 GfZ, Ing. Hans-Dieter  
 Tel. 0431 / 159805-30  
 Fax 0431 / 893731-42  
 info@gfz-kiel.de

Büro Mobilverkehr  
 Planungsgesellschaft URBAN DESIGN  
 Moneta Georg Str. 11, 10109 Berlin  
 Auf der Höhe 11, 24103 Hamburg

**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.**

**STARBUCKLE MOBILITÄT**

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




# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

**BÜRO STADTVERKEHR**  
Verkehrsplanung und -management

**GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP**  
PLANUNGSGESAMTSCHAFT URBAN DESIGN

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen  
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

**Grundlagenstudie**

Sachverständigen:  
 Stadtentwicklung und Mobilität UDR  
 Auftrags-Nr. 22/191 Hamburg  
 Jochen Georg Meißel, LL, 10/19 Berlin

Projektleiter:  
 UDR, Ing. Hans-Dieter  
 Tel. 0391 / 159805-30  
 Fax 0391 / 893731-42  
 h.d.g@gergutsche-roemerapp.de

Büro Mitarbeiter:  
 Planungsgesellschaft URM & Co. KG  
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden  
 Telefonische Vertretung:  
 Tilmann DL, 24308 Kiel

Angemeldet:  
 UDR, Ing. Axel Peter, Staben  
 Tel. 0391 / 810594  
 Fax 0391 / 810597  
 a.peter@urbanistik-stadt.de

**Kiel. Sailing. City.**

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

**kieler wege**

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

**Kiel. Sailing. City.**

**STARKE WIRTSCHAFT**

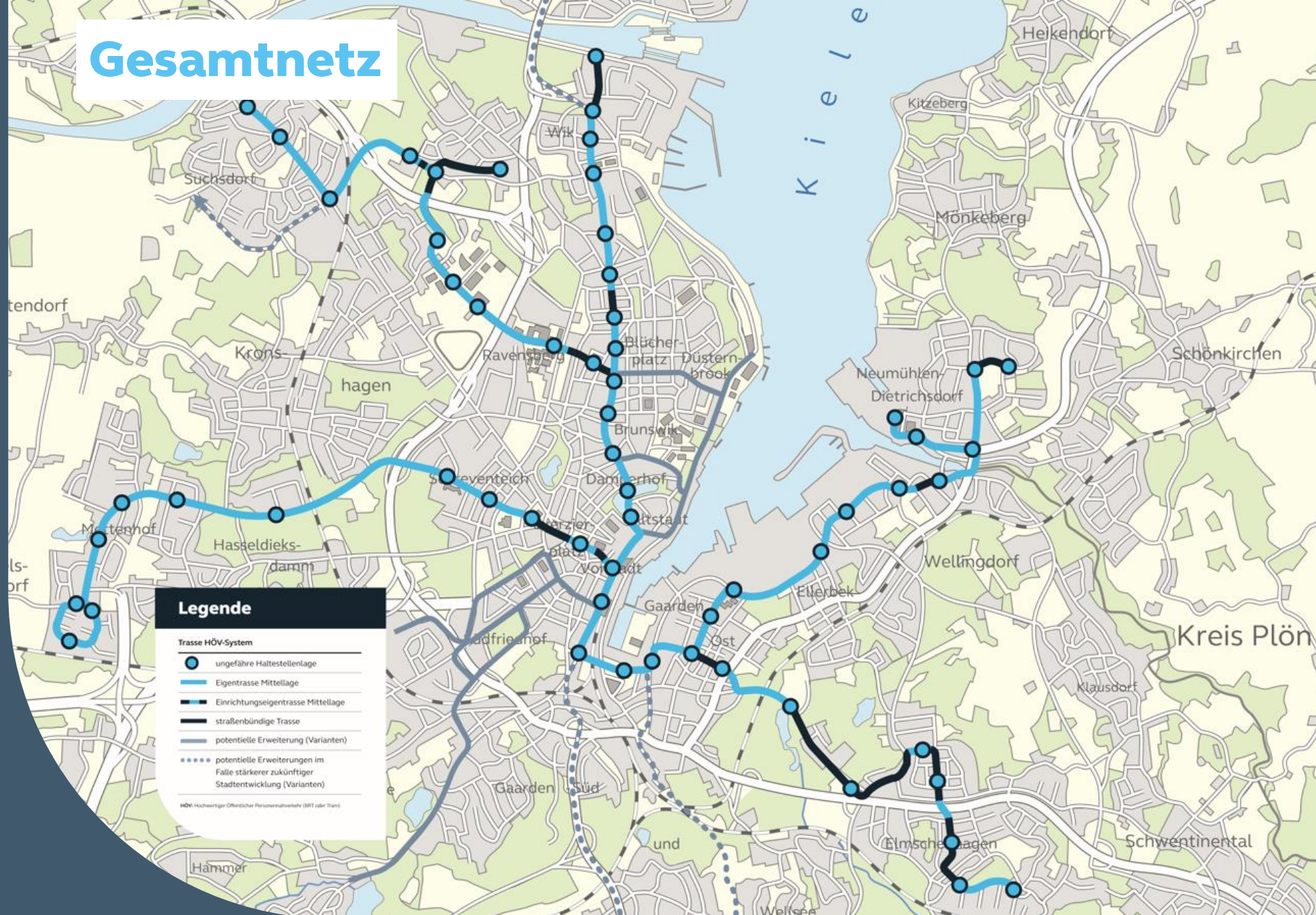
**Ergebnisse der Trassenstudie zur Einführung  
 eines hochwertigen ÖPNV-System  
 in der Landeshauptstadt Kiel**



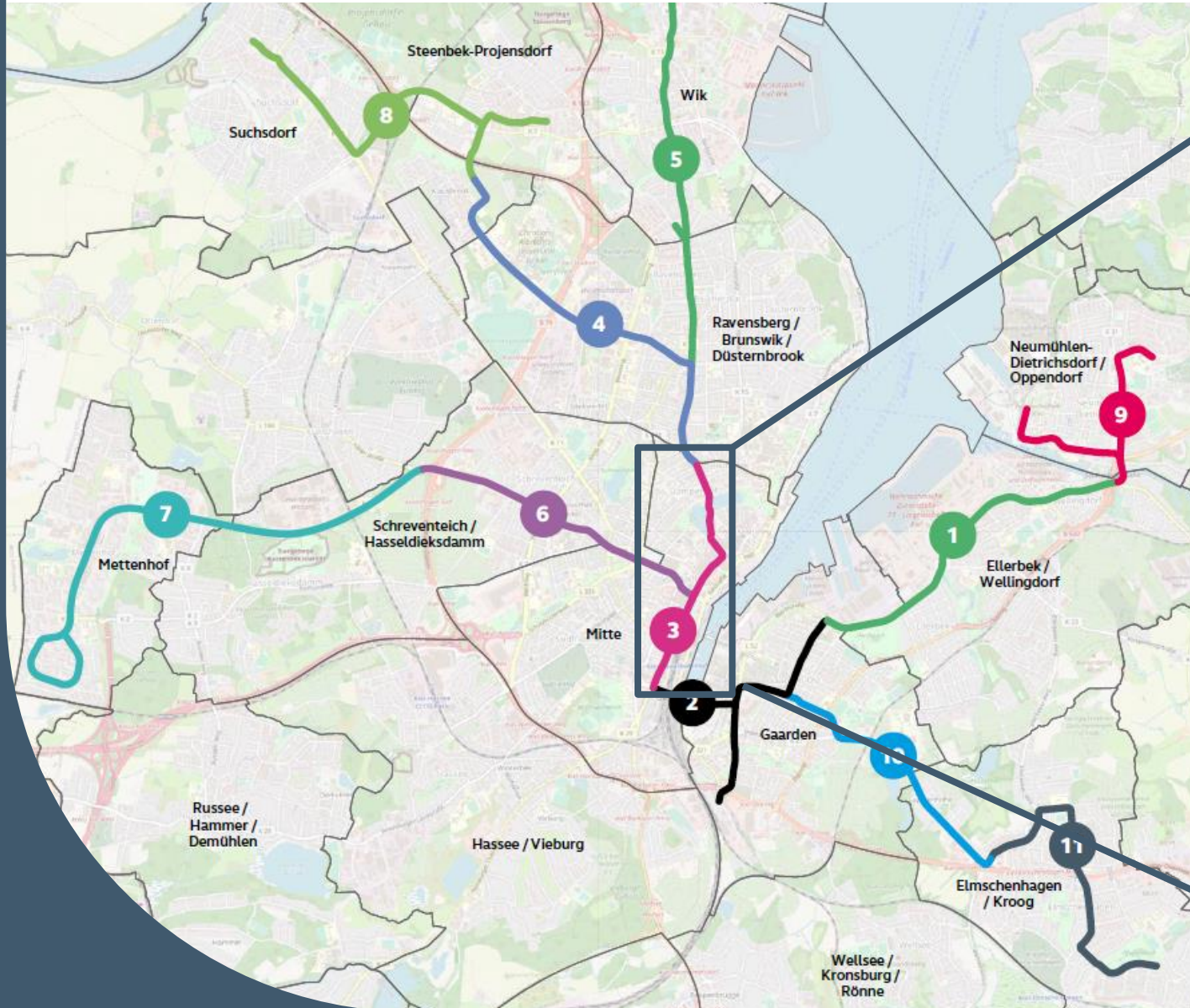
# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



# Gesamtnetz



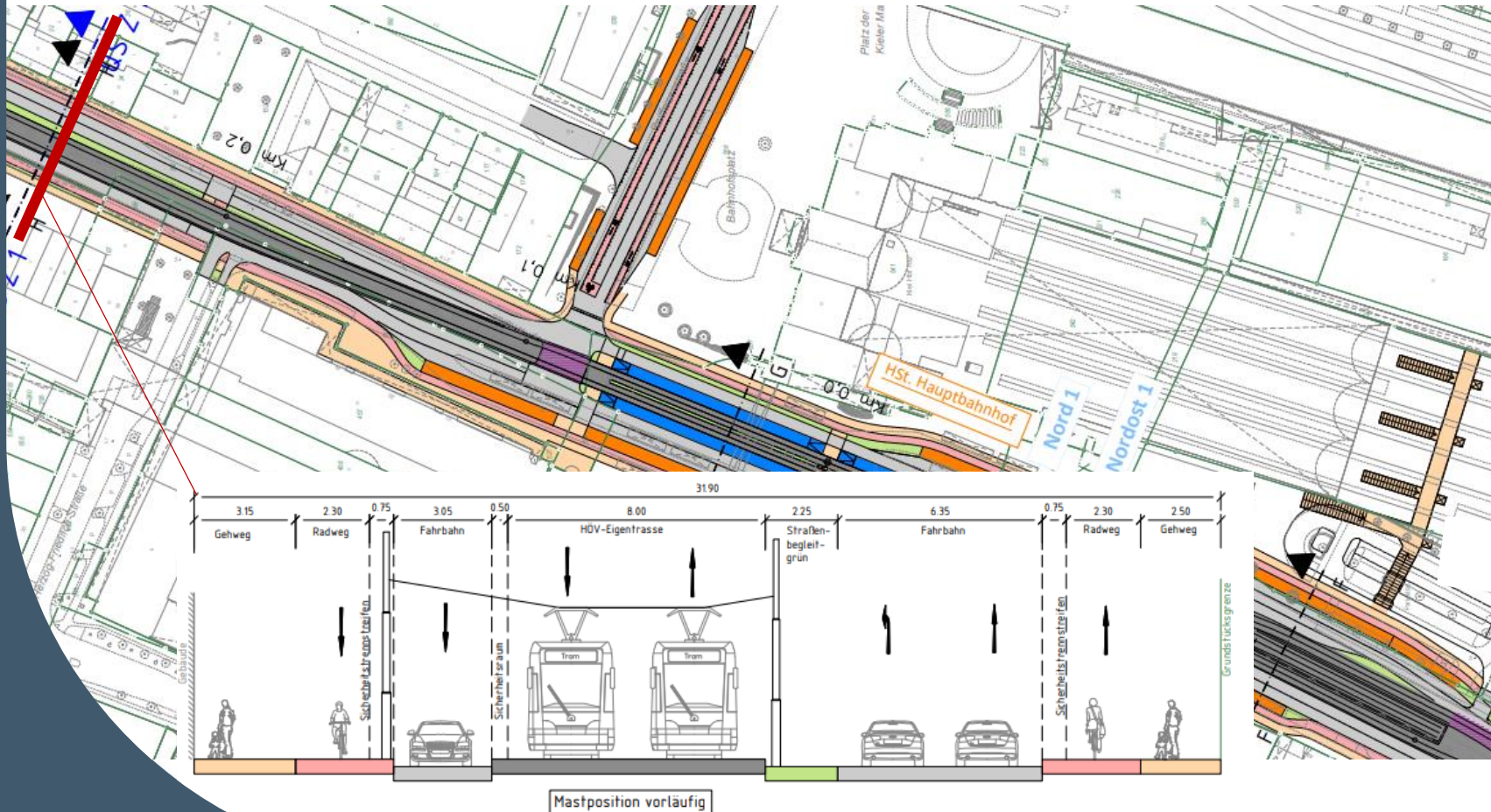
# Planungsabschnitte in der aktuellen Vorplanung



# Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

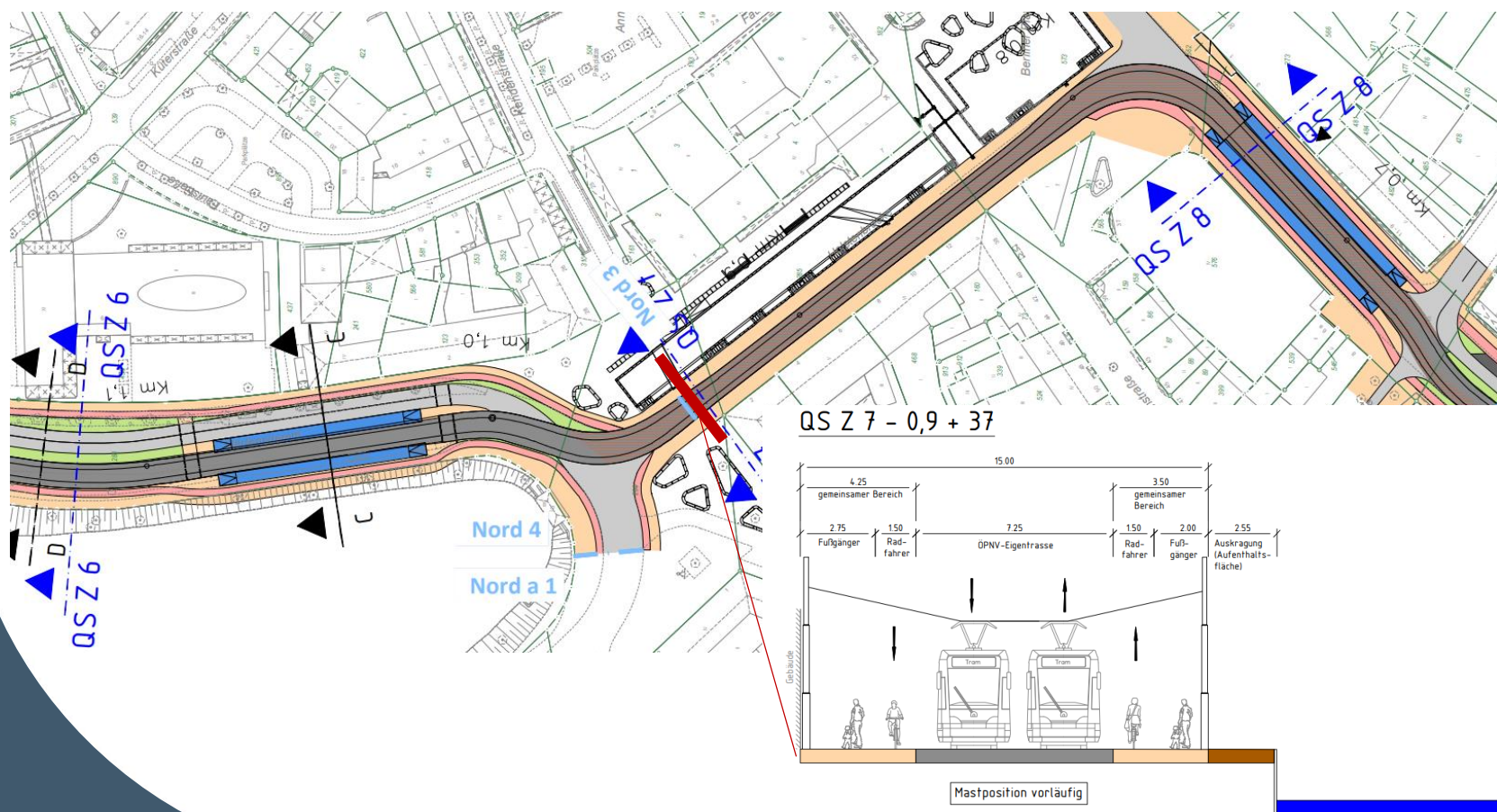
## Vorplanung seit 2023

- Wesentliches Ziel: Aufteilung der Verkehre im Straßenraum
- drei verschiedene Möglichkeiten werden ausgearbeitet (Varianten)
- Gutachter wird eine sog. Vorzugslösung 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 ausgearbeiteten 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**



# **Freiraumplanerischer Wettbewerb Holstenstraße**

Carolin Breunig-Lutz, Stadtplanungsamt

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

Stadtplanungsamt

## Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

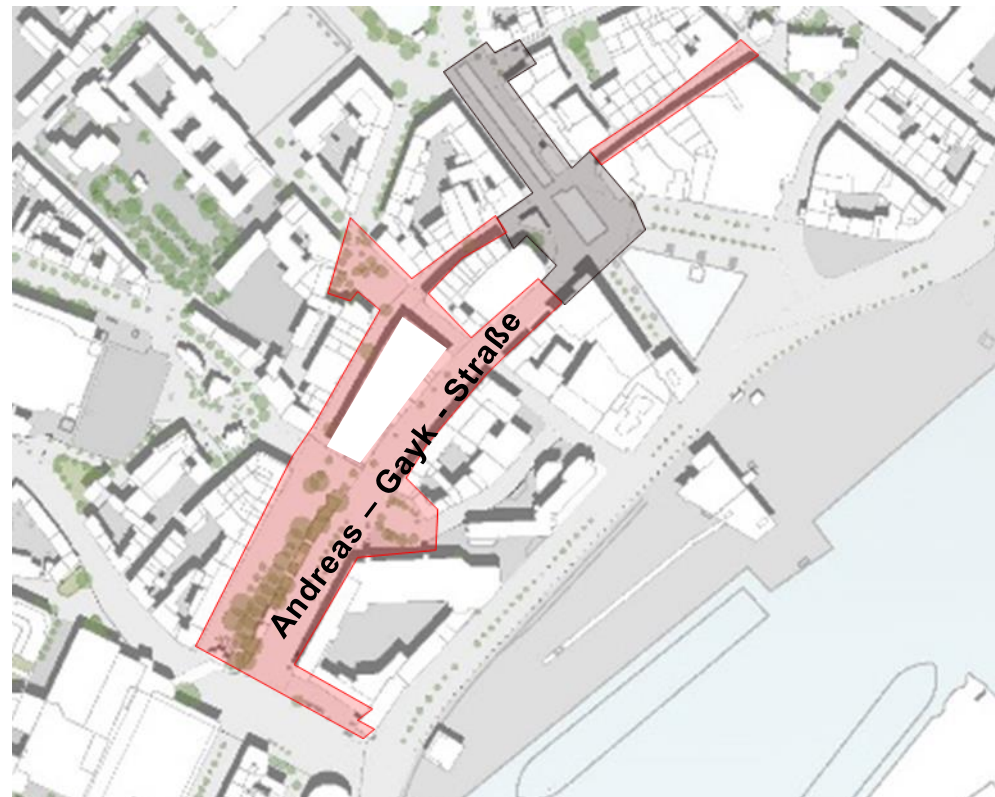
Umgestaltung der Holstenstraße bis zum Alten Markt sowie benachbarte Plätze



**Schlaglicht Siegerentwurf im  
Bereich Andreas-Gayk-Straße**

## Wettbewerbsgebiet Teilbereiche (rot unterlegt)

- Holstenstraße
- Holstenplatz
- Asmus-Bremer-Platz
- Westliche Hafenstr.
- **Andreas-Gayk-Str.**
- Heinrich-Ehmsen-Platz
- Stresemannplatz Nord



Bereich Holstenfleet nicht Gegenstand des Wettbewerbs

## **Aufgabe und übergeordnete Zielsetzungen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs:**

ZIEL 1: Spezifische Identität des öffentlichen Raums entwickeln!

ZIEL 2: Stadträume vernetzen, Sichtbeziehungen herausarbeiten!

ZIEL 3: Verschiedenste Nutzungsansprüche vereinen!

ZIEL 4: Nachhaltige Entwicklung sichern!

ZIEL 5: Verkehrsraum als Stadtraum gestalten!

## Teilbereich Holstenplatz, Andreas-Gayk-Straße inkl. Heinrich Ehmsen Platz & Stresemannplatz



Verkehrsplanung war eine Aufgabe und ein Teilziel des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs

Rahmenbedingungen aus verkehrlicher Sicht waren:

- Verkehrsführung im Bereich Andreas-Gayk-Str. (Neuordnung der Verkehre)
- Trassenführung für ein hochwertiges ÖPNV- System auf eigener Spur

## 1. Preis

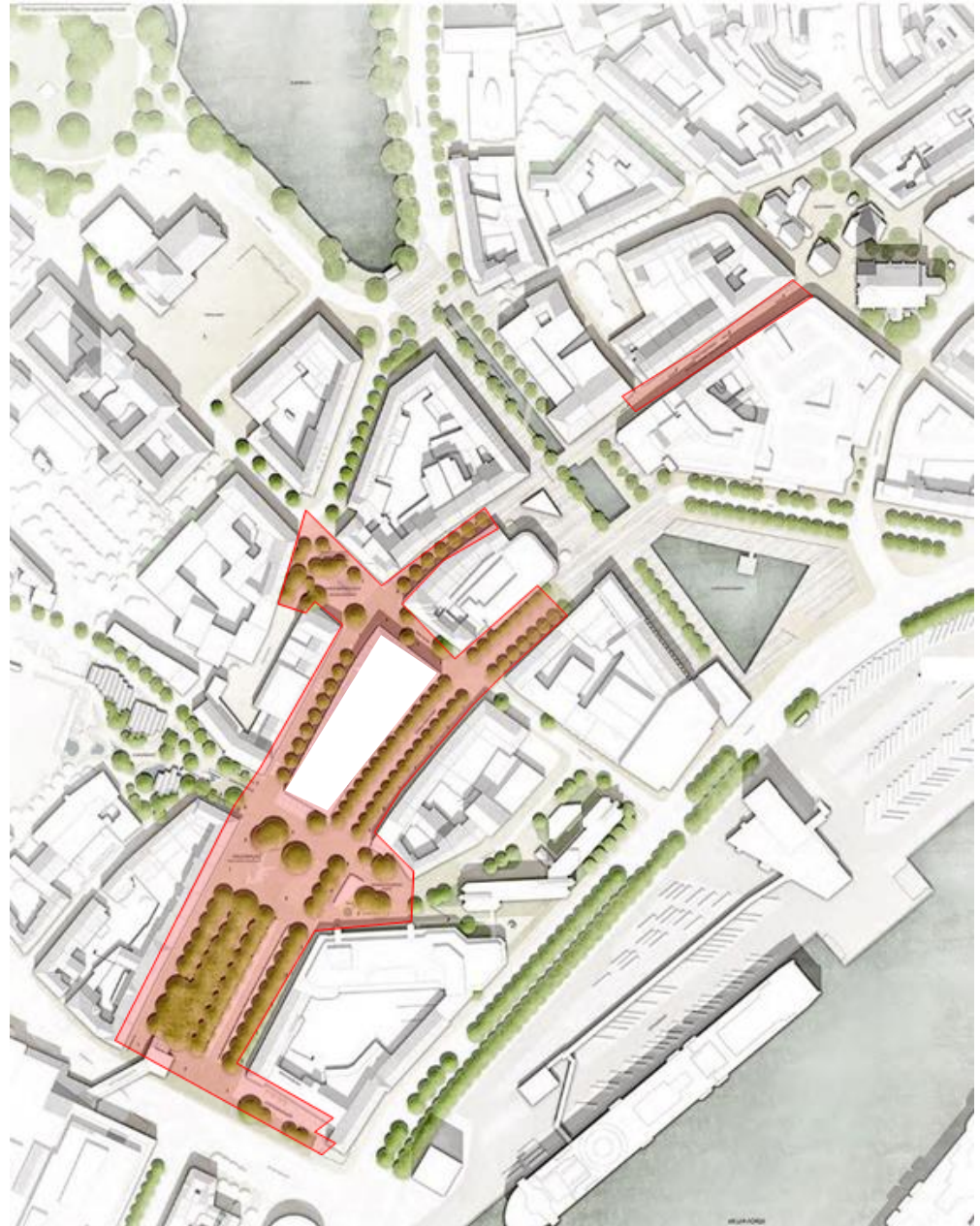
### **Lohaus Carl Köhlmos**

PartGmbB

Landschaftsarchitekten

Stadtplaner,

Hannover







Urheber: Lohaus Carl Köhlmos  
Völs/WK



Urheber: Lohaus Carl Köhlmos  
Blick auf den Holstenplatz und die Umweltrasse an der Andreas-Gayk-Straße



Urheber: Lohaus Carl Köhlmos  
Blick über den Seebrunnen zum Fährhafen

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Eine Präsentation der Landeshauptstadt Kiel**

Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

**Bildrechte:**

- Landeshauptstadt Kiel /Stadtplanungsamt
- Lohaus Carl Köhlmos PartGmbB Landschaftsarchitekten  
Stadtplaner, Hannover

Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel



# Impuls zur Variantenfindung

Ingolf Berger, Ramboll

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

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**

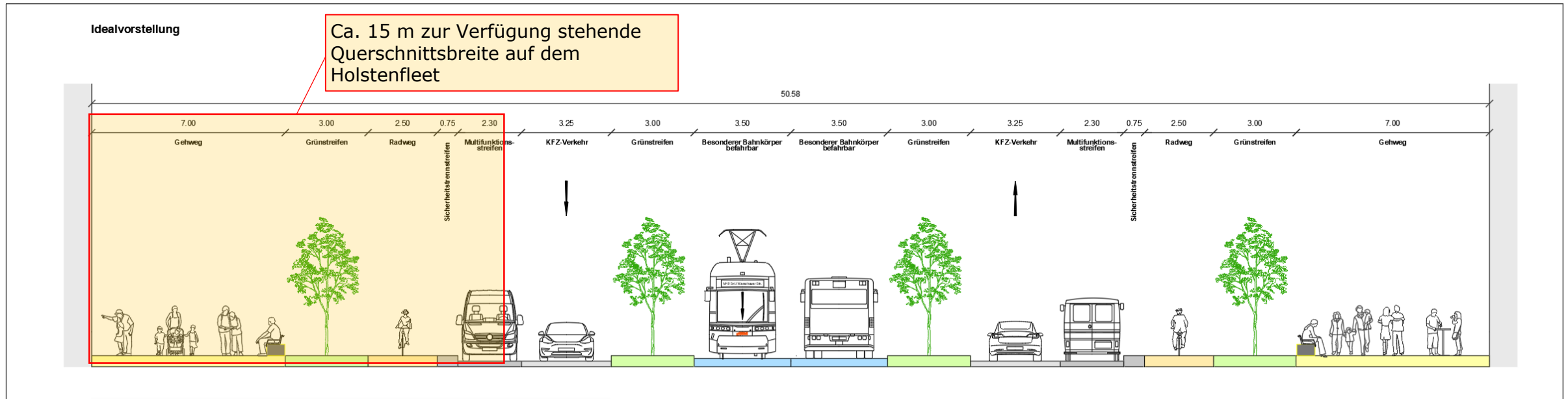


# Herangehensweise und Gesamtbild

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

# Herangehensweise und Gesamtbild

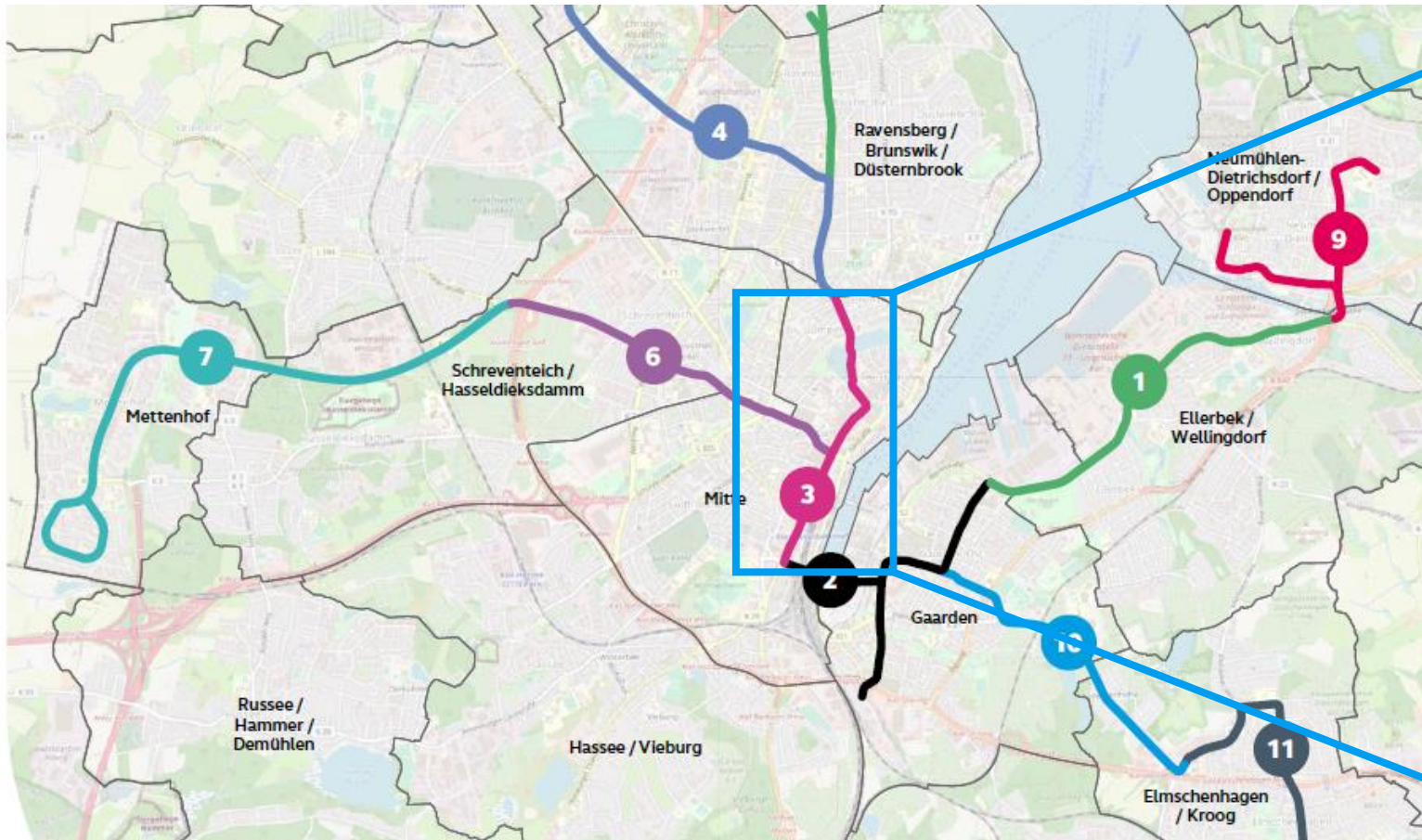
## Idealvorstellung zur Aufteilung des Straßenraums – Wirklich so ideal?







# Herangehensweise und Gesamtbild Planungsgebiet

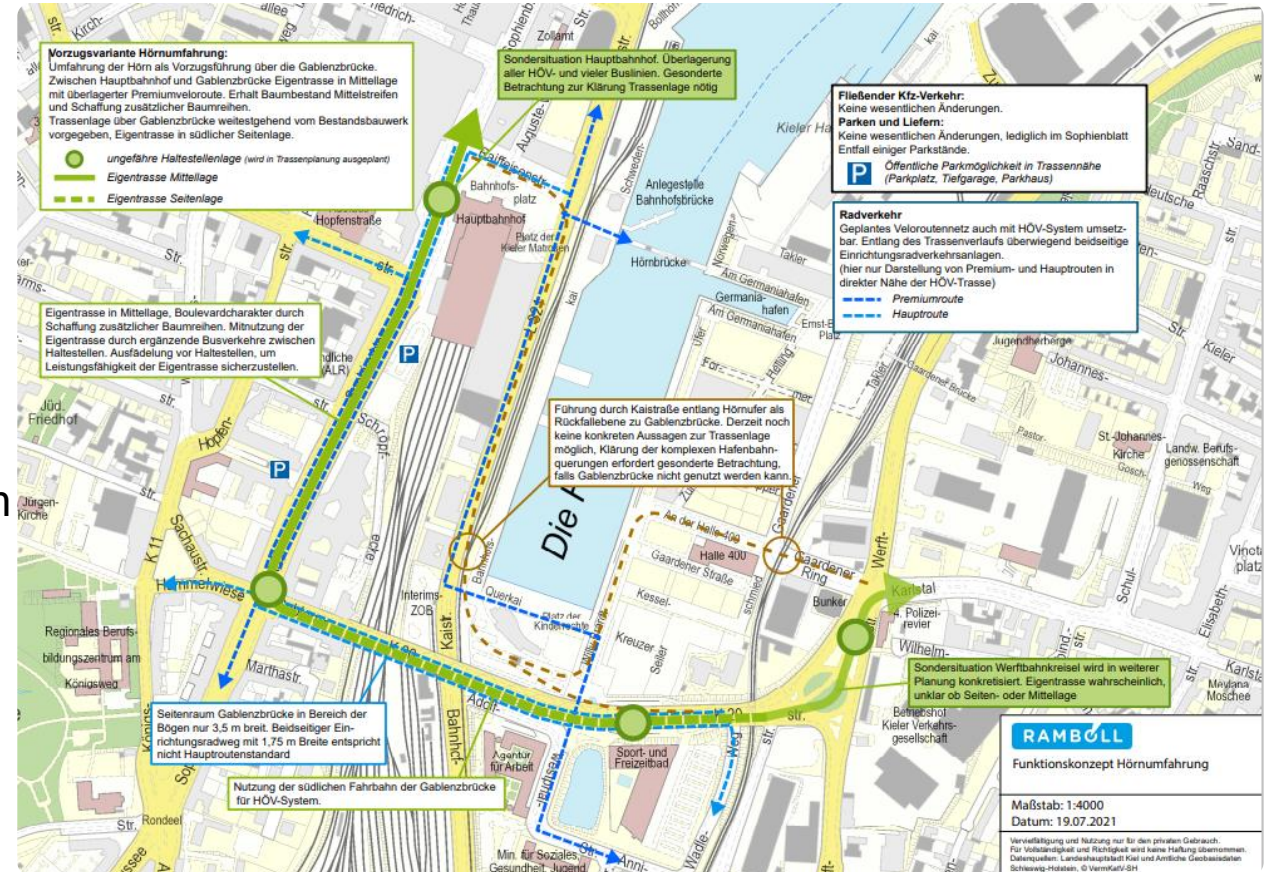


# Herangehensweise und Gesamtbild

## Örtliche Randbedingungen

### Hummelwiese bis Hauptbahnhof

- Umfangreiche Herausforderungen bei den verkehrlichen und städtebaulichen Gestalt- und Nutzungsanforderungen entlang der Stadtbahnachse
- Betrifft mit unterschiedlichen Anforderungen die Bereiche:
  - Sophienblatt südlich Hauptbahnhof:
    - Unterbringung leistungsfähiger ÖPNV-Trassen im engen Stadtraum zusammen mit anderen verkehrlichen Nutzungen
  - Haltestellenkomplex Hauptbahnhof:
    - Lage, Dimensionierung, Zuwegungen, Rad- und Fußverkehr, verbleibender Kfz-Verkehr
  - Bahnhofsvorplatz / Raiffeisenstraße: Integration von Bushaltestellen in Raiffeisenstraße

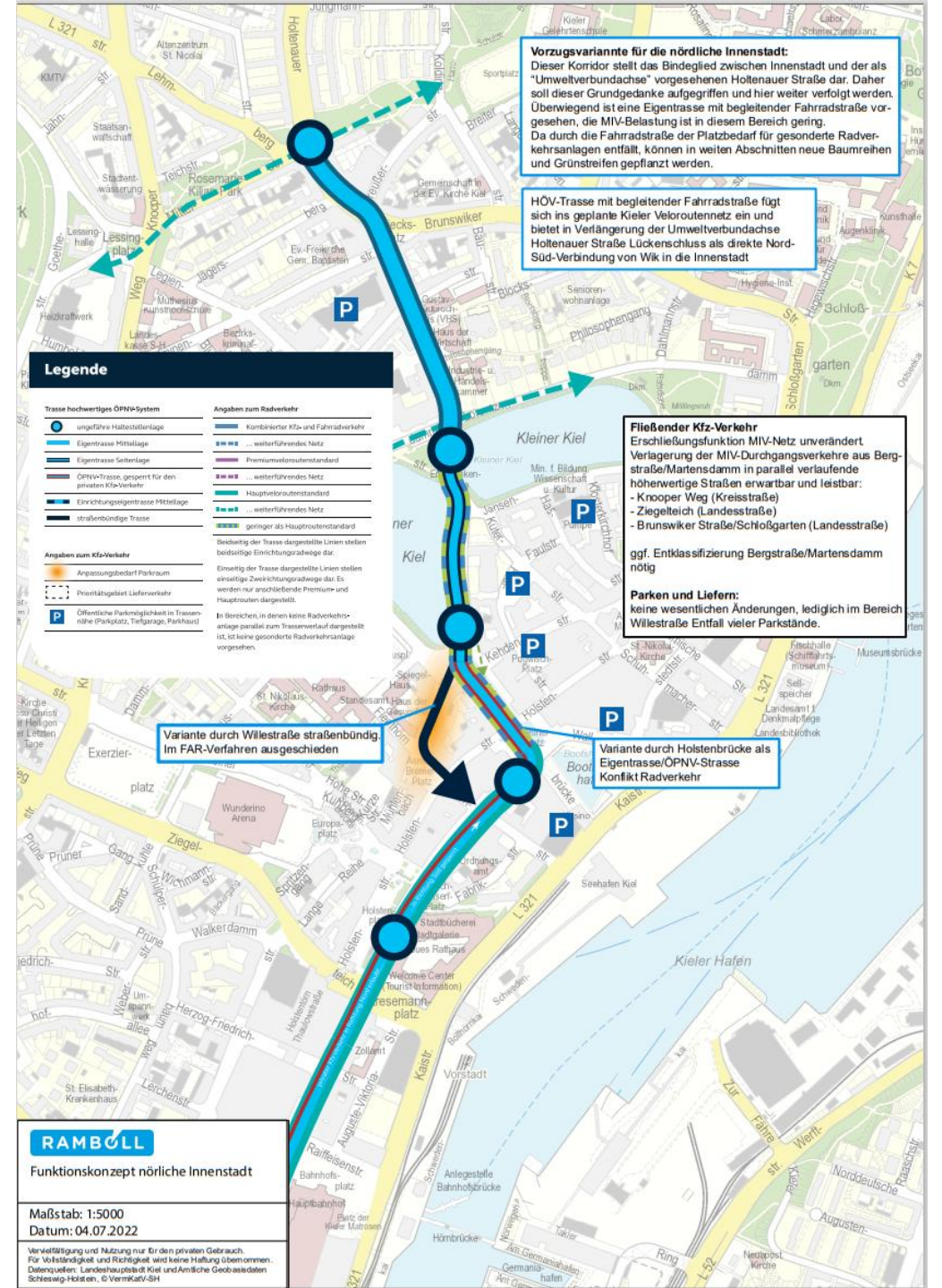


# Herangehensweise und Gesamtbild

## Örtliche Randbedingungen

### Holstenplatz bis Holstenfleet

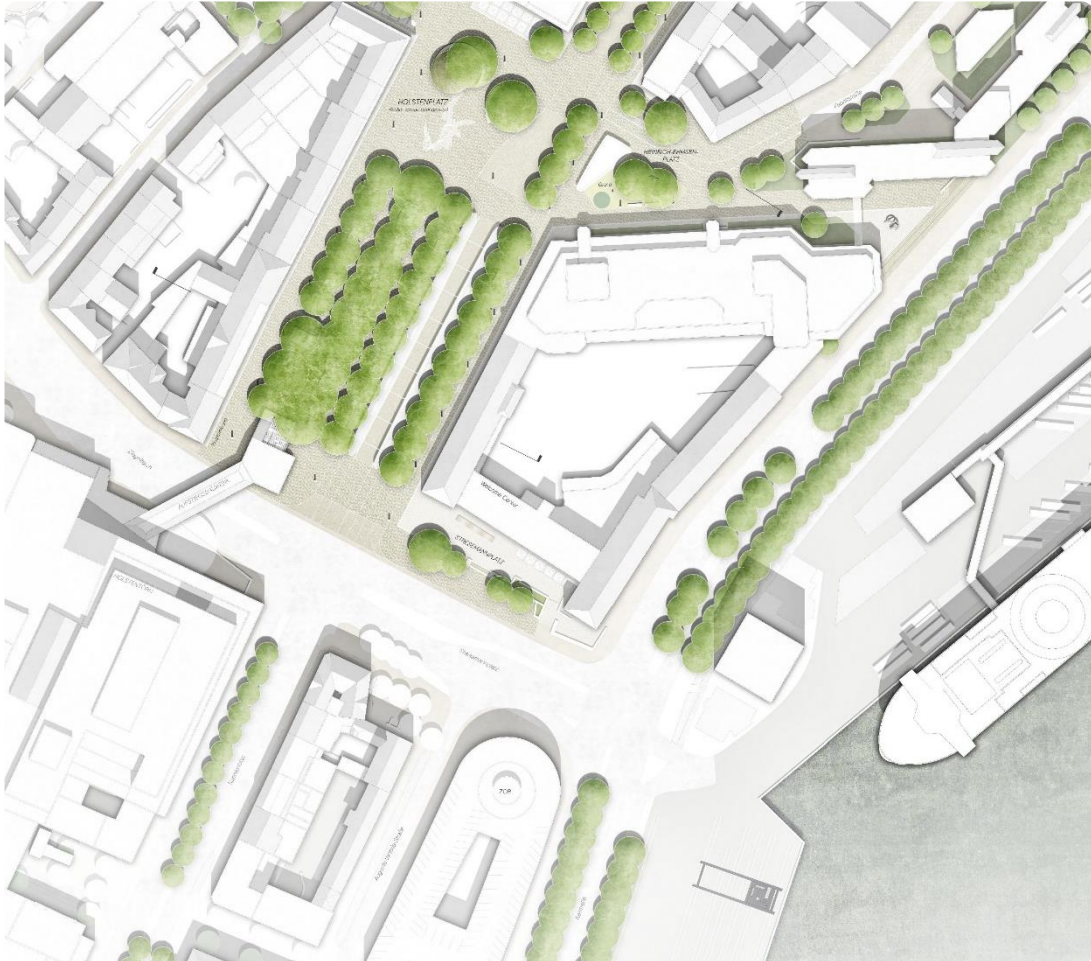
- Führung durch zentrale Innenstadtlage parallel zur Hauptfußgängerzone Holstenstraße – zentrale Erschließungsachse (ÖPNV, Belieferung)
- Holstenplatz: Lagen neben bedeutendem Stadtplatz und mit wichtiger Haltestelle (Zugang Innenstadt und Umsteigeknoten)
- Andreas-Gayk-Straße: Führung entlang von Straßenräumen mit nur geringerem Kfz-Verkehr (Ableitung des MIV bereits erfolgt bzw. möglich) - bisher jedoch sehr verkehrsorientierte Gestaltung
- Holstenfleet mit Bündelung Stadtbahn, Radverkehr, Fußverkehr





# Herangehensweise und Gesamtbild

## Ergebnisse Wettbewerb Innenstadt



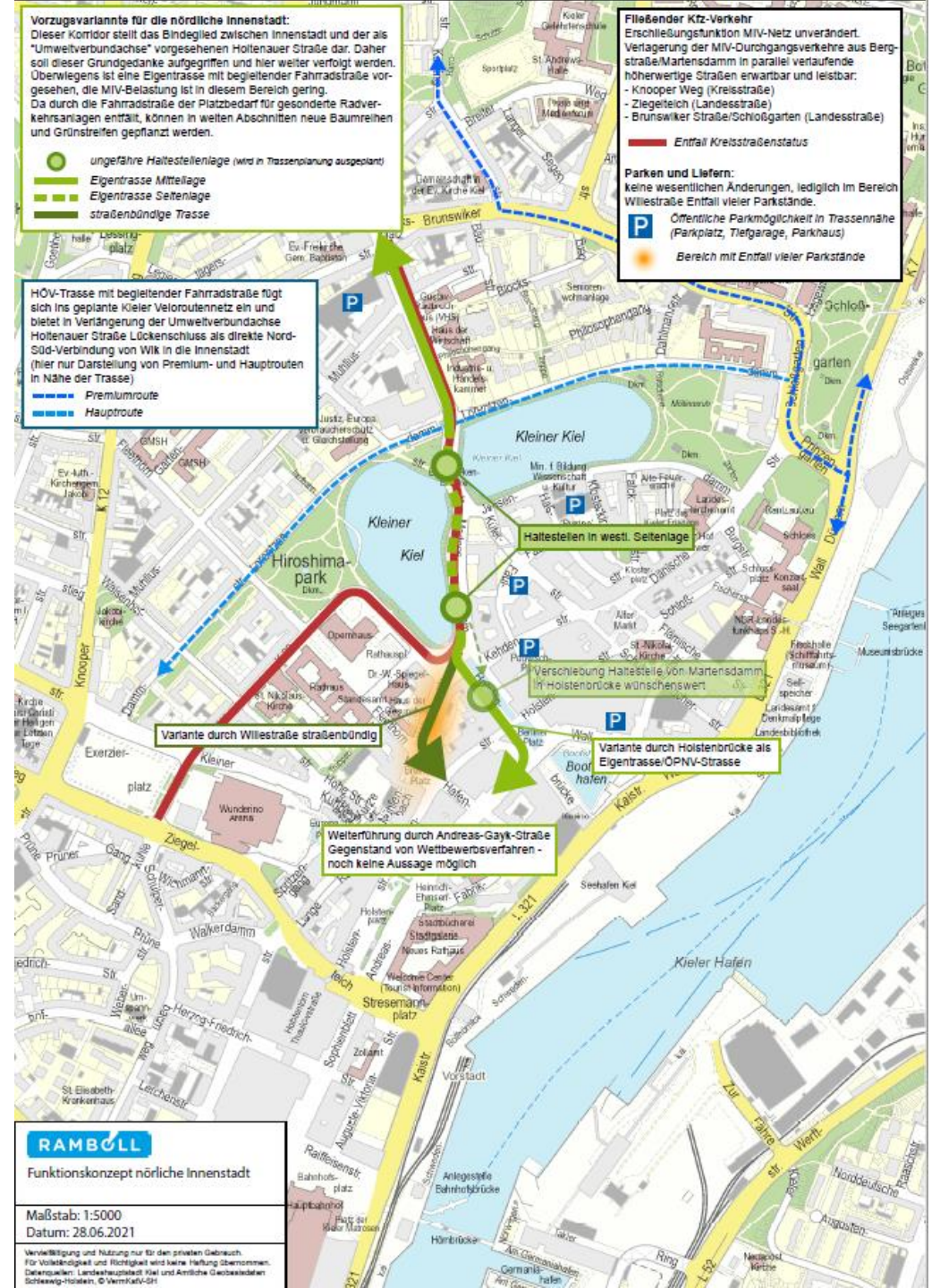


# Herangehensweise und Gesamtbild

## Örtliche Randbedingungen

### Martensdamm – Bergstraße

- Lösungsansätze haben Auswirkung auf Lage Haltestellen und Trassentypologie → Diskussion im Rahmen Variantenvorschläge
- Martensdamm und Bergstraße: Neugestaltung des Straßenraumes als „Umweltverbundachse“ (je nach Variante) – der Kfz-Durchgangsverkehr ist bereits auf anderen Routen unterwegs – eine Kfz-Befahrbarkeit ist jedoch in allen Varianten weiter gewährleistet

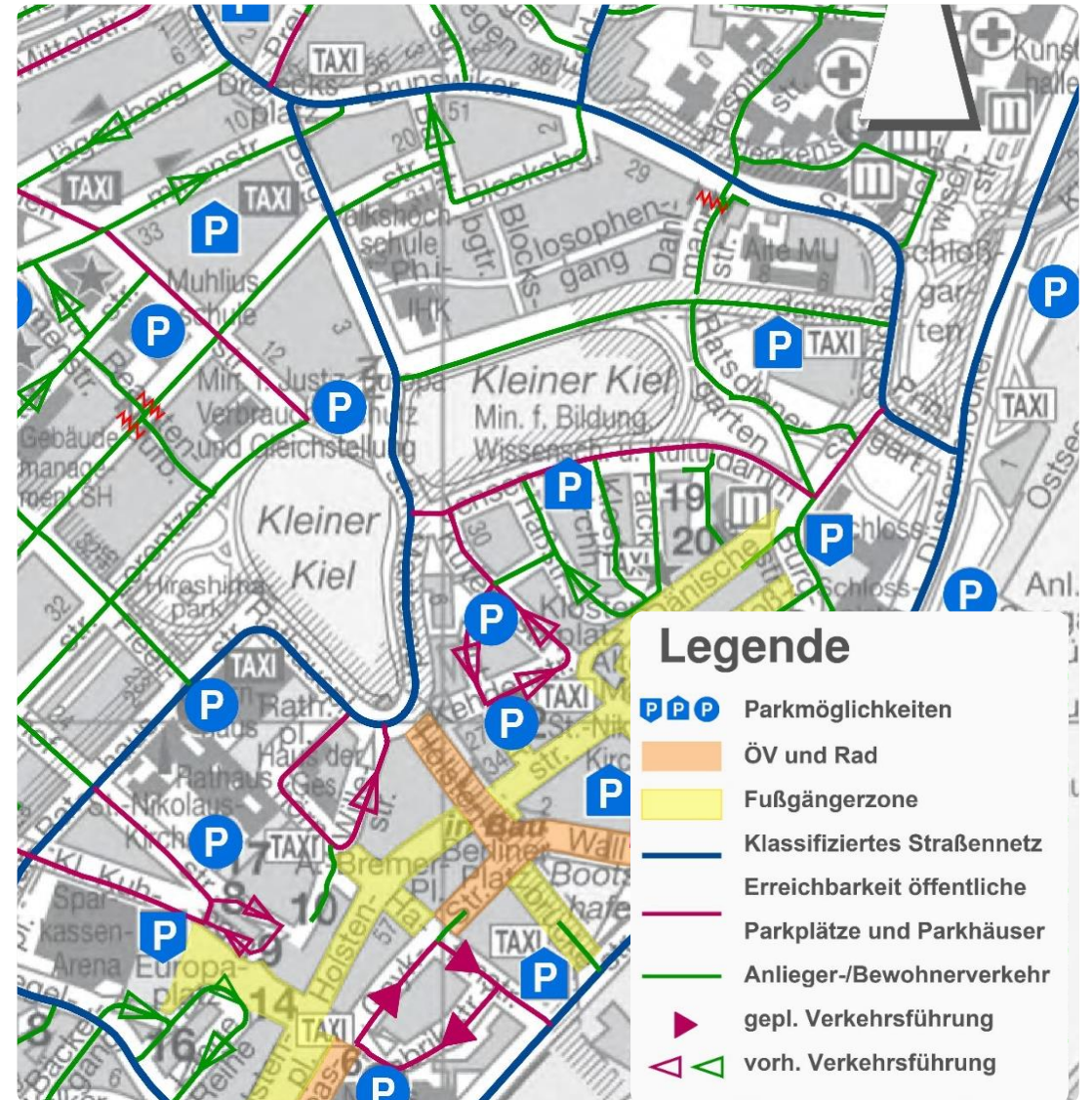


# Herangehensweise und Gesamtbild

## Örtliche Randbedingungen

### Klassifizierung Straßennetz

- Straßenzug Rathausstraße – Martensdamm – Bergstraße bisher Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes (Kreisstraße)
- Erschließungsfunktion für westlichen Bereich Altstadt und Rathausquartier weiterhin notwendig – Bedeutung als übergeordnete Verbindung zu prüfen – bis hin zur Änderung Klassifizierung (im Rahmen Überprüfung Gesamtnetz Kiel zu ermitteln)
- Im Verlauf Variantenprüfung Annahme von Varianten mit und ohne Klassifizierung als Kreisstraße



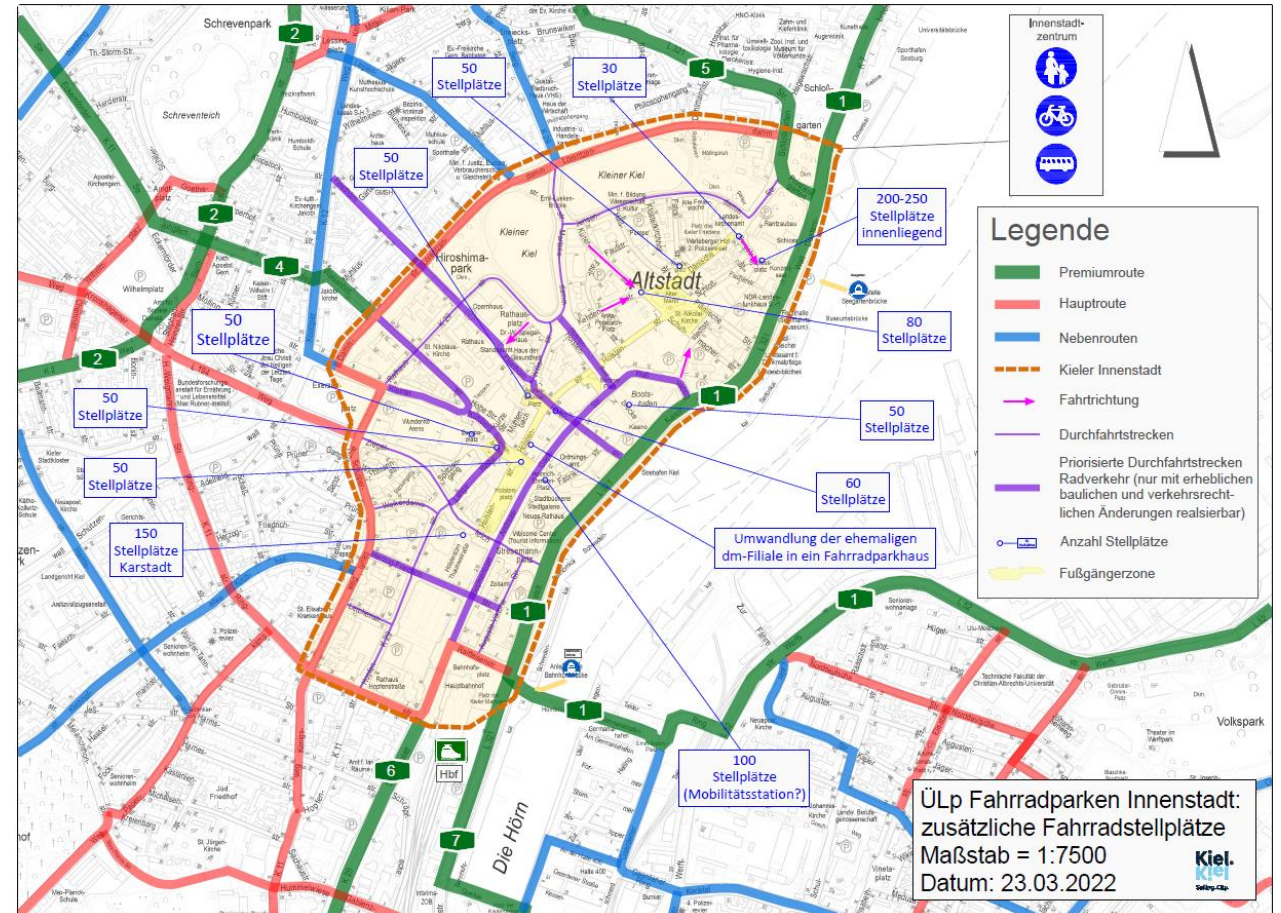


# Herangehensweise und Gesamtbild

## Örtliche Randbedingungen

### Fahrradverkehr

- Straßenzüge der Stadtbahn im Innenstadtbereich sind im Veloroutennetz „lediglich“ als Durchfahrtsstraßen bzw. Nebenrouten klassifiziert – Premium- und Hauptrouuten führen über andere Strecken
- Wo Überlagerungen: Wahrung des Premiumroutenstandards (Bereich Hummelwiese)
- Grundsätzlich werden Radverkehrsanlagen vorgesehen – Unterschiede je nach Varianten:
  - Führung möglichst mit separatem Radweg
  - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
  - Fahrradstraße mit beruhigtem Kfz-Verkehr
- In Plänen (noch) keine verkehrsrechtlichen Anordnungen dargestellt





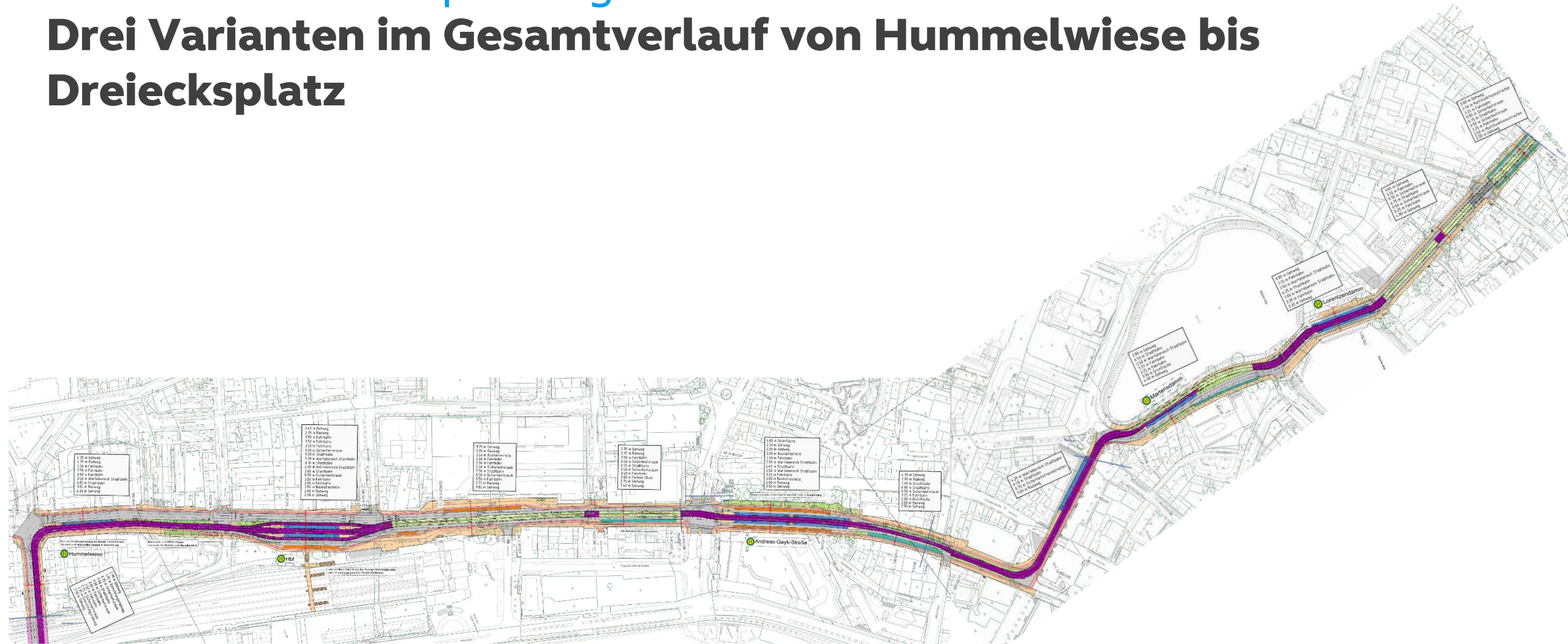
**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



# **Abschnitte und Varianten**

# Innenstadtdurchquerung Stadtbahn

## Drei Varianten im Gesamtverlauf von Hummelwiese bis Dreiecksplatz



# Erläuterung der Leitbilder der Varianten 1 bis 3

## Variante 1

### „Neudefinition des Straßenraums“

- Dieser Variante liegt die Entklassifizierung der Bergstraße und des Martensdamms zugrunde
- Ermöglicht stadtgestalterische und funktionale Spielräume
- Nutzung von Spielräumen bezüglich Lage der Haltestellen (Hauptbahnhof, Holstenfleet/Martensdamm)
- Der Raum wird im Rahmen der Möglichkeiten optimal, insbesondere für die Anordnung der Haltestellen, genutzt
  - Parallele Haltestellen für Stadtbahn südlich der Ringstraße statt im beengten Bereich
  - Unterbringung einer Haltestelle auf Holstenbrücke (Lage näher an Zentrum und geringerer Raumannspruch im Martensdamm)

## Variante 2

### „Verkehrliche Funktion“

- Dieser Variante liegt der Erhalt der Klassifizierung der Bergstraße und Martensdamm als Kreisstraße zugrunde
- Aspekte der betrieblichen Qualität genießen Vorrang
- Bestandsorientierte Angebote für Kfz-Verkehr
- Fokus liegt auf einer Optimierung der verkehrlichen Abwicklung für alle Verkehrsträger:
  - Erhöhung Betriebssicherheit durch separate Busspur bei Andreas-Gayk-Straße Nord Richtung Nord
  - Höhere Kapazität der Haltestellenanordnung beim Hauptbahnhof

## Variante 3

### „Kompakte Haltestellenanordnung“

- Dieser Variante liegt die Entklassifizierung der Bergstraße und des Martensdamms zugrunde
- Ermöglicht stadtgestalterische und funktionale Spielräume
- Ansatz: Möglichst kompakte Haltestellen zur Platzersparnis und Erkennbarkeit für Fahrgäste
- Die Haltestellen sind in ihrer Lage konzentriert:
  - Kurze Umsteigewege am Hauptbahnhof zwischen Bus und Stadtbahn und kurze Wege zum Hauptbahnhof
  - Beide Haltestellen im Martensdamm (keine im Holstenfleet)

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**

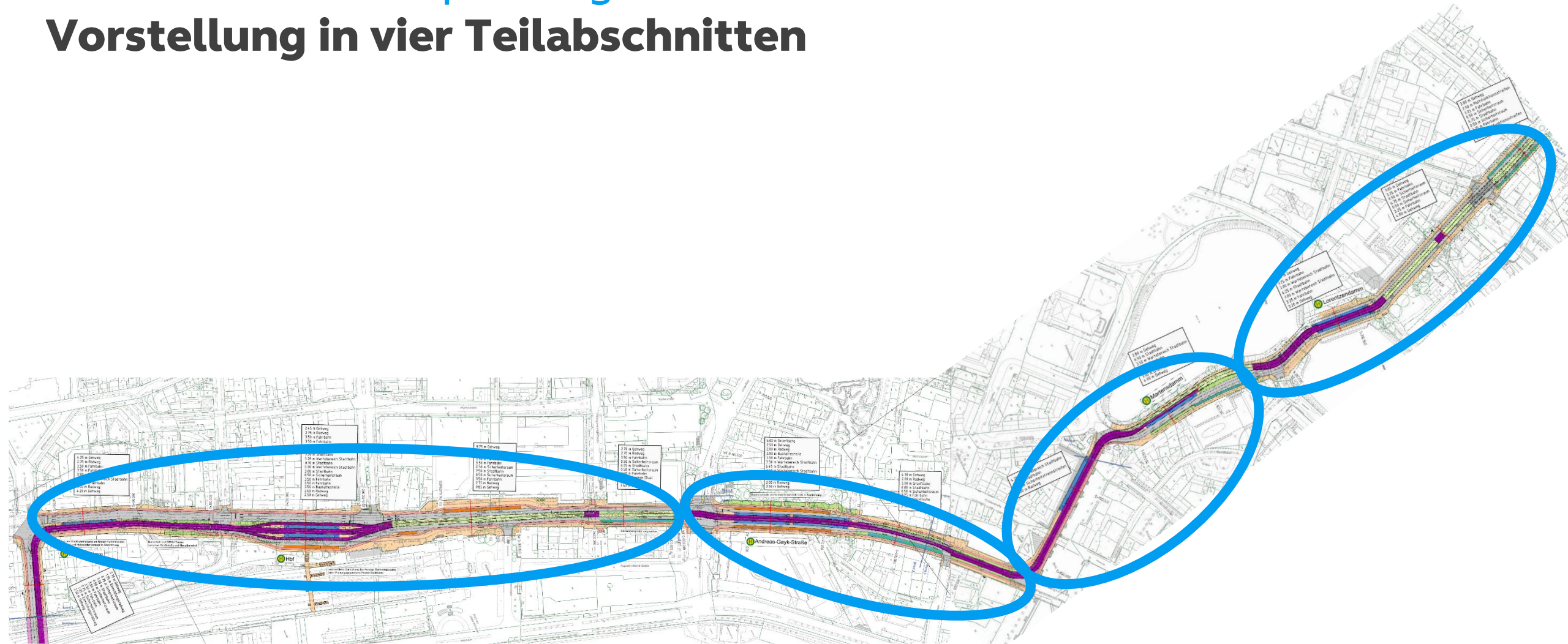


# Vorstellung der Varianten

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

# Innenstadtdurchquerung Stadtbahn

## Vorstellung in vier Teilabschnitten



**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



# **Teilabschnitt Hummelwiese bis Ziegelteich einschließlich Hauptbahnhof**

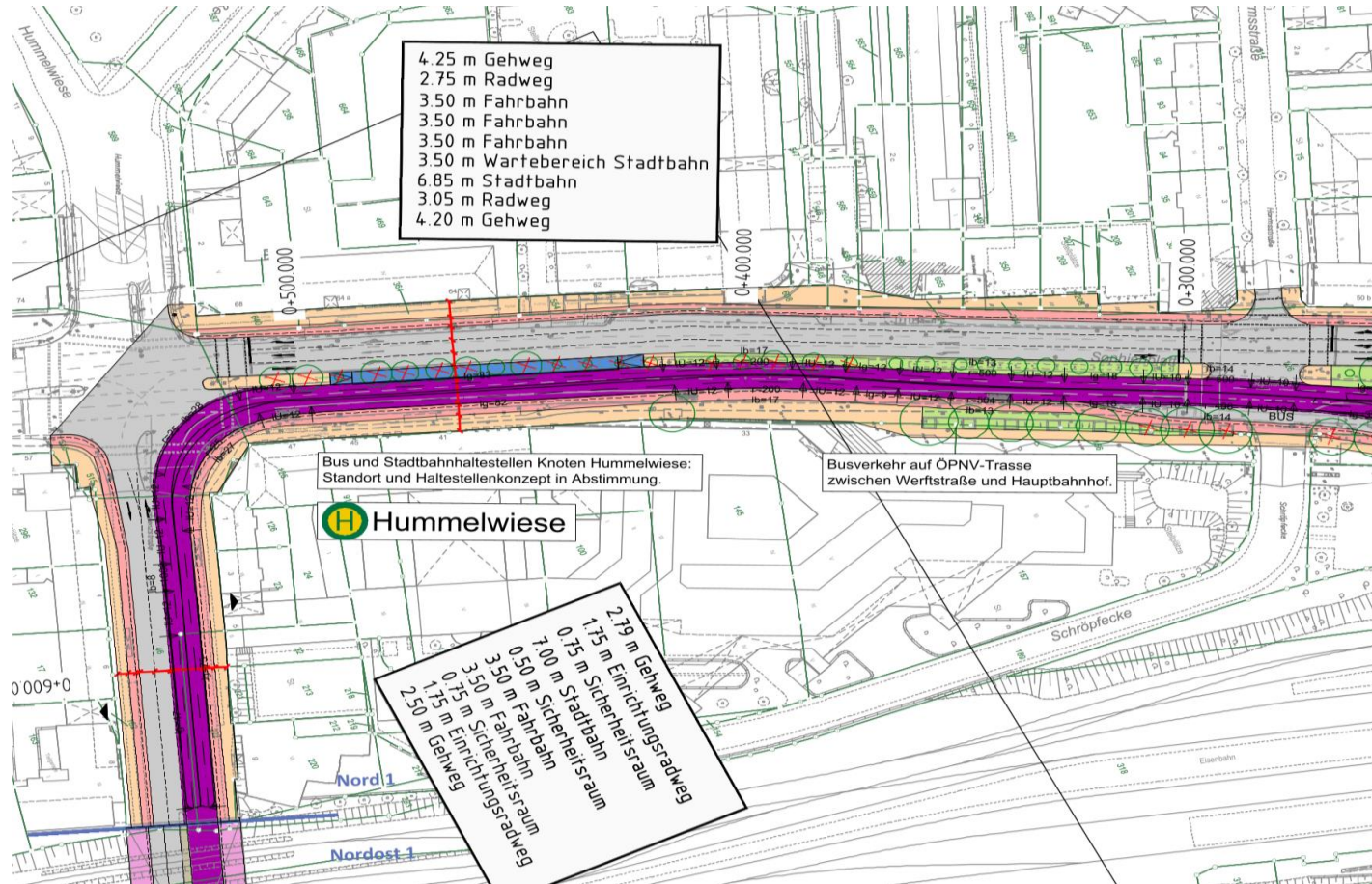
**Kiel.** Sailing.City.  
**Kiel**



# Teilabschnitt Hummelwiese bis Ziegelteich einschließlich Hauptbahnhof



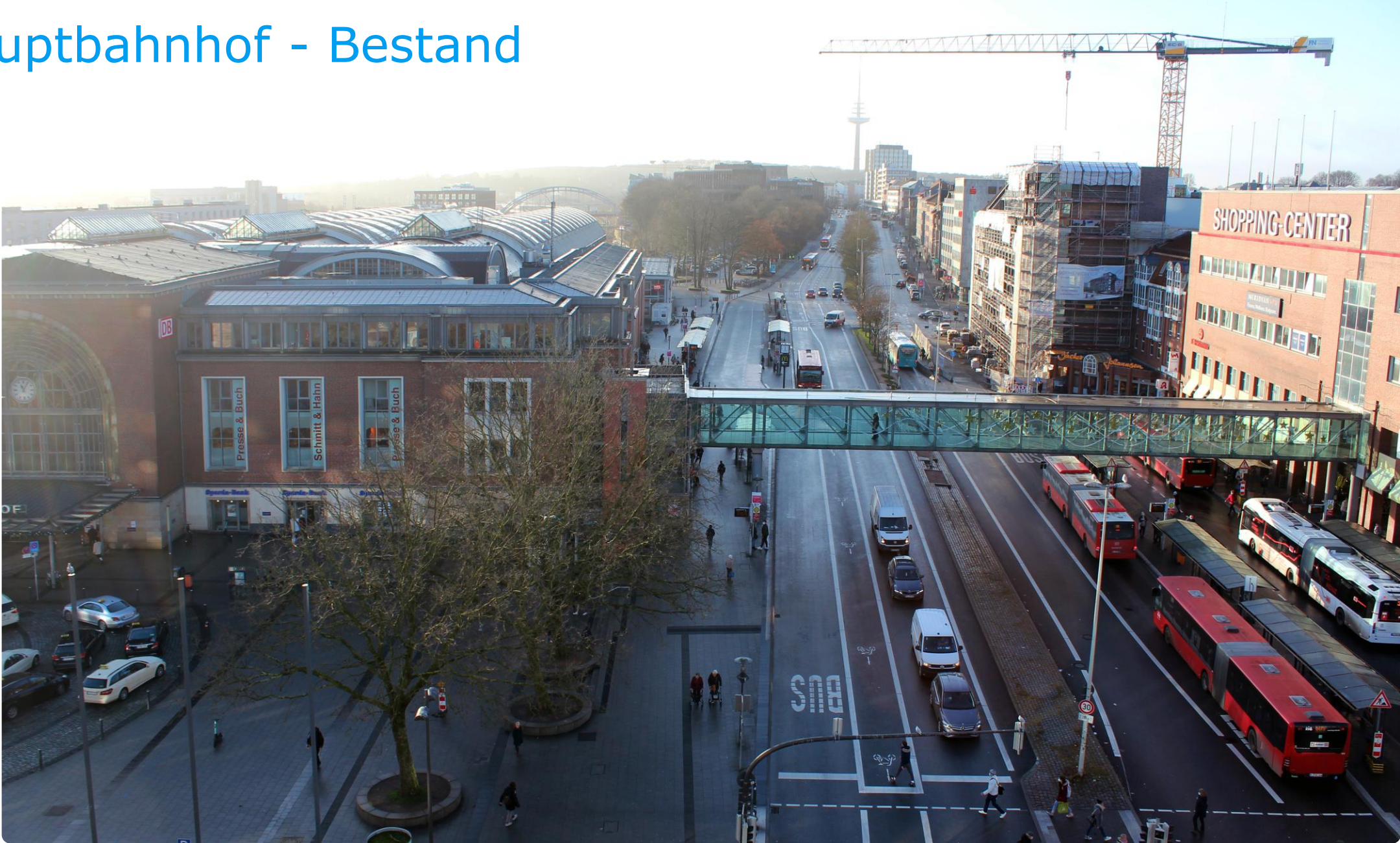
# Variante 1, Variante 2 und Variante 3: Hummelwiese bis Harmsstraße



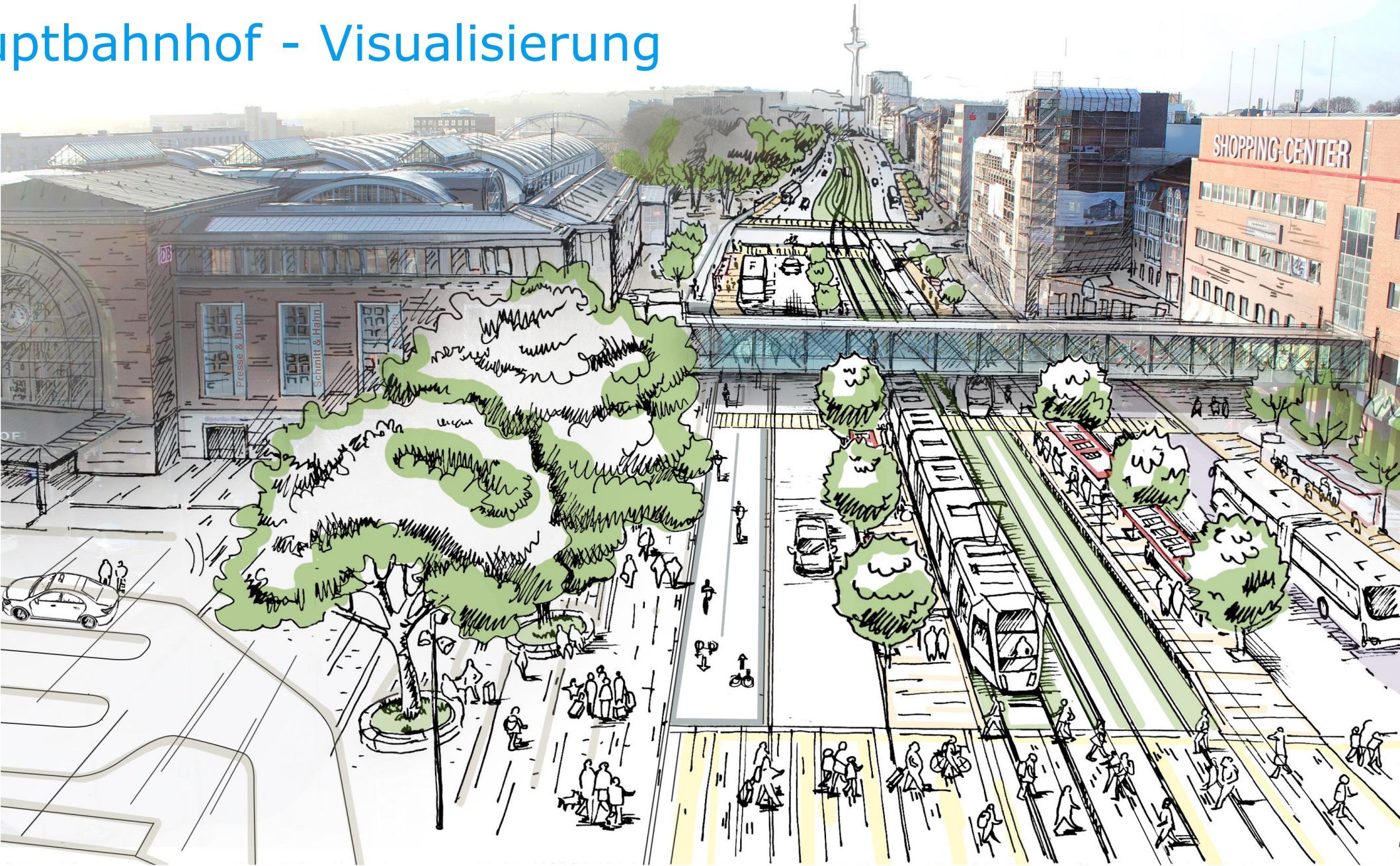
Ausschnitt aus VP-03-VA-LP-V1-01-M1000-1-Sophienblatt-01.11.23 (Voarabzug); Hummelwiese bis Harmsstraße

- Wegen Restriktionen aus der Leistungsfähigkeit des Knotens Hummelwiese
  - nur östliche Seitenlage der Stadtbahn möglich
  - Busse der Relation Hbf – Gablenzbrücke auf Stadtbahntrasse
  - Busse der Relation Hbf – Rondeel
    - Richtung Norden ab Hummelwiese auf Trasse
    - Richtung Süden separate Busspur (Haltestelle südlich Knoten Hummelwiese)
- Erfordernis von Bus- und Stadtbahnhaltestelle hintereinander
- Ein- und Ausschwenken der Busse auf Trasse bei Schröpfecke

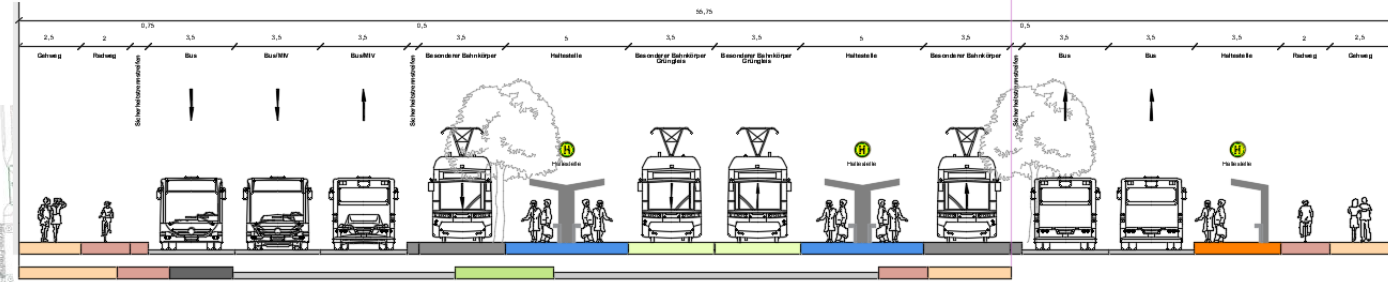
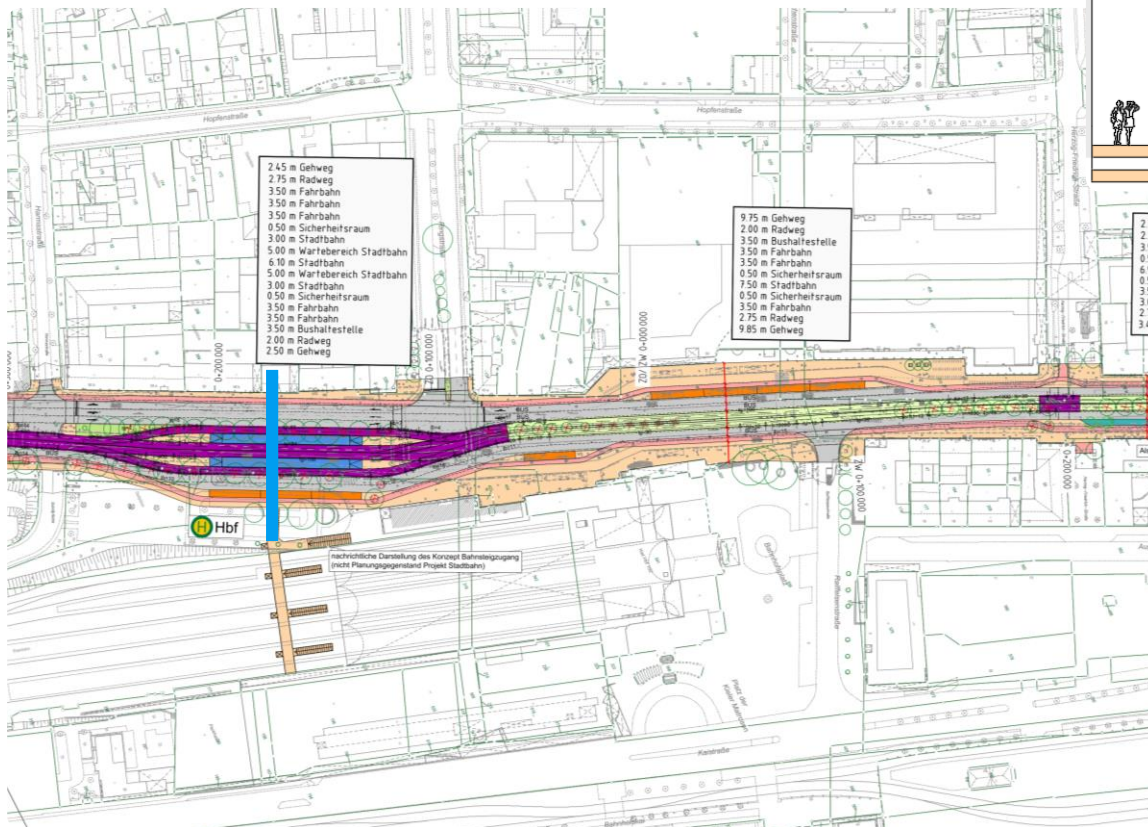
# Hauptbahnhof - Bestand



# Hauptbahnhof - Visualisierung

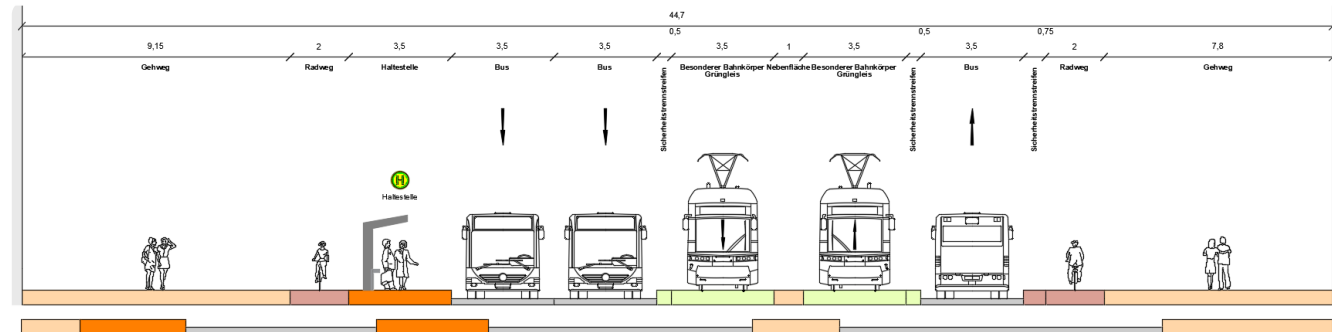
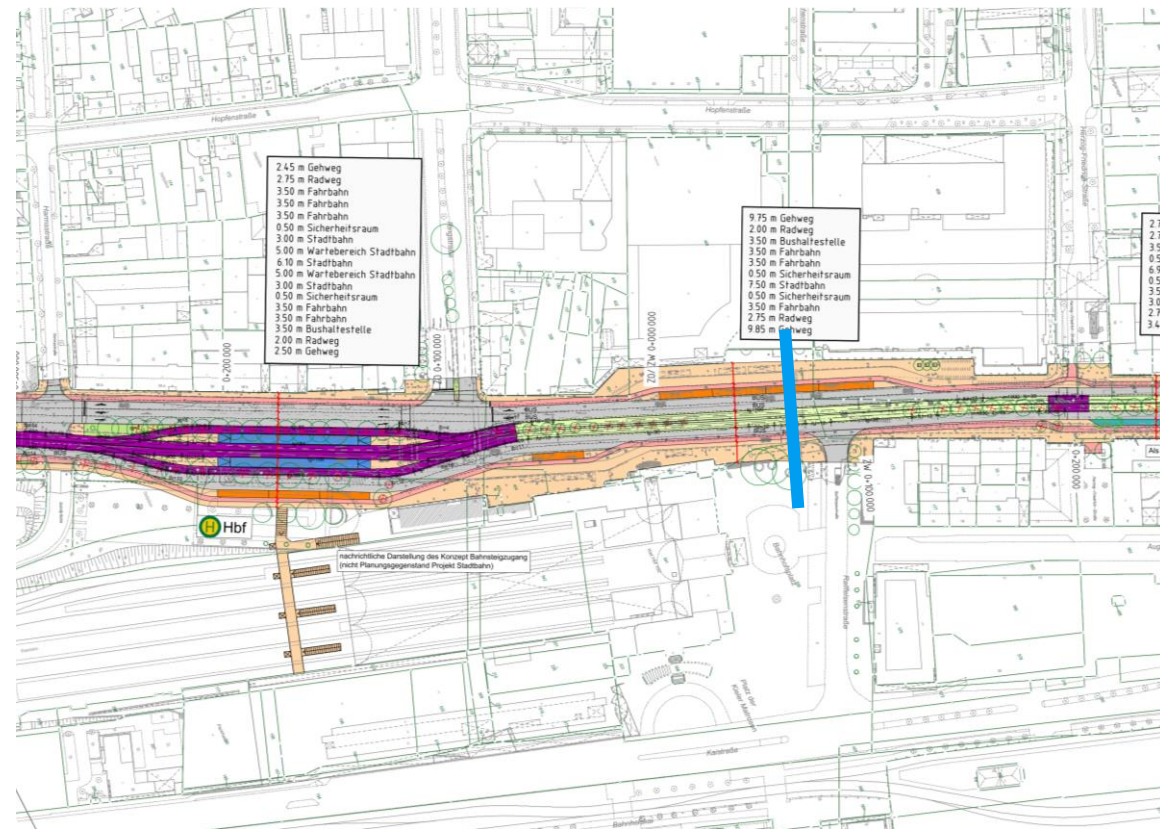


# Variante 1 und Variante 2: Haltestelle Hauptbahnhof - Harmsstraße bis Herzog-Friedrich- Straße



- Kieler Hauptbahnhof als „Eingangstor“ nach Kiel
- Auf westlicher Seite Einkaufszentrum, auf östlicher Seite Bahnhof mit Bahnhofsvorplatz
- Zentraler Umsteigeknoten zwischen Bus- und Regional-/Fernverkehr mit einer Vielzahl von Bushaltestellen
- Haltestellenanlage und Busverkehr als zentral dominierendes Element
- Hohe Frequentierung durch ÖPNV-Fahrgäste und weitere Innenstadtutzer (z.B. Zugang zum Einkaufszentrum Sophienhof)
- Südlich Ringstraße Kfz als dominierender Verkehrsträger mit zwei bis drei Fahrspuren je Richtung
- Bauliche Trennung zwischen beiden Fahrtrichtungen
- Nicht genutzter unterirdischer Bunker in Straßenmitte ragt in vertikale Richtung einige Zentimeter über Fahrbahn

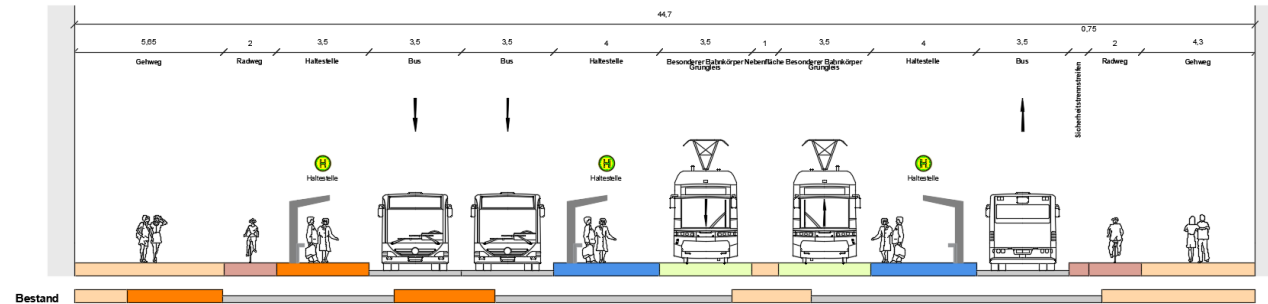
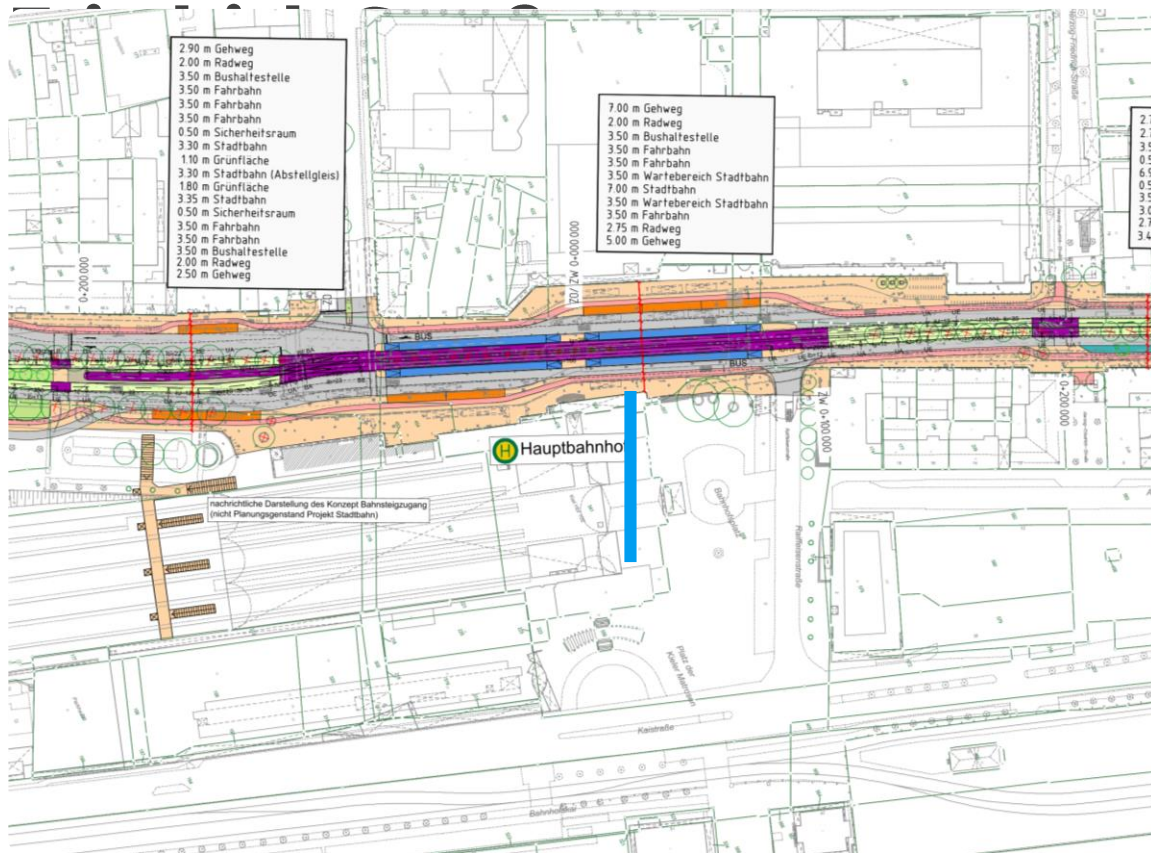
# Variante 1 und Variante 2: Haltestelle Hauptbahnhof - Harmsstraße bis Herzog-Friedrich- Straße



- Kieler Hauptbahnhof als „Eingangstor“ nach Kiel
- Auf westlicher Seite Einkaufszentrum, auf östlicher Seite Bahnhof mit Bahnhofsvorplatz
- Zentraler Umsteigeknoten zwischen Bus- und Regional-/Fernverkehr mit einer Vielzahl von Bushaltestellen
- Haltestellenanlage und Busverkehr als zentral dominierendes Element
- Hohe Frequentierung durch ÖPNV-Fahrgäste und weitere Innenstadtutzer (z.B. Zugang zum Einkaufszentrum Sophienhof)
- Südlich Ringstraße Kfz als dominierender Verkehrsträger mit zwei bis drei Fahrspuren je Richtung
- Bauliche Trennung zwischen beiden Fahrtrichtungen
- Nicht genutzter unterirdischer Bunker in Straßenmitte ragt in vertikale Richtung einige Zentimeter über Fahrbahn



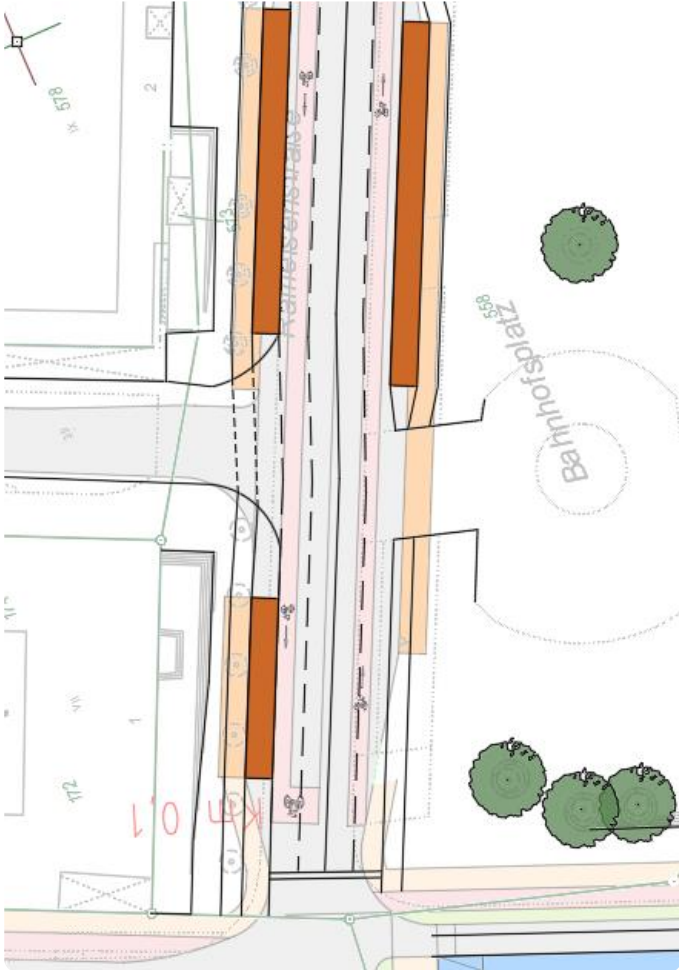
# Variante 3: Haltestelle Hauptbahnhof - Harmsstraße bis Herzog-



- Durchgehende Führung Kfz in beiden Richtungen zwischen Hummelwiese und Ringstraße in westlicher Seitenlage
- Konzentration Haltestellen im Bereich zwischen Ringstraße und Raiffeisenstraße
- Doppelhaltestelle der Stadtbahn in Reihe in beide Richtungen zwischen Ringstraße und Raiffeisenstraße
- Bushaltestellen in Reihe in beide Richtungen mit Überholmöglichkeit zwischen Herzog-Friedrich-Straße und Parkplatz am Bahnhof
- Wendegleis zwischen beiden Richtungsgleisen südlich der Ringstraße
- Eingriff in Parkplätze am Bahnhof erforderlich
- Kurze Umsteigewege zwischen Stadtbahn und Eisenbahn
- Verschiebung der westlichen Bushaltestelle um ca. 15 m in Richtung Süden (im Vergleich zu DF3) wegen Kurvenradien
- Vorschlag für Buswende- und Überliegemoöglichkeit: Nutzung Parkplatz Provinzial
- Erschließung Parkplätze am Hauptbahnhof nur über Schröpfcke

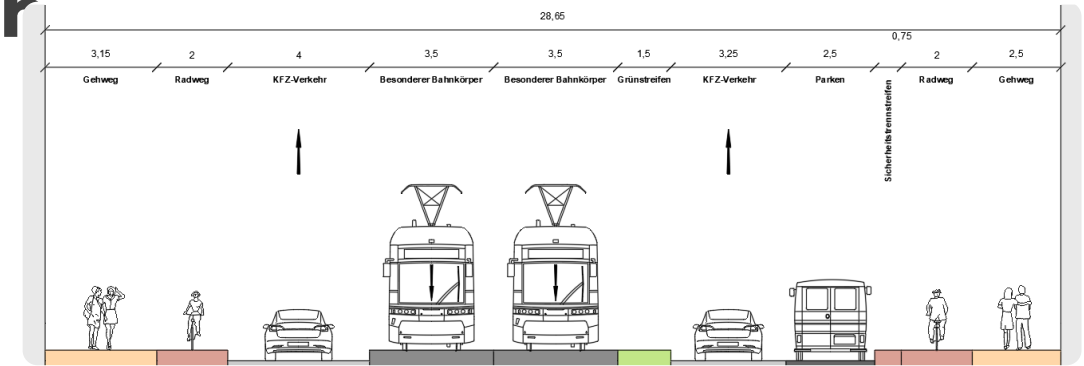
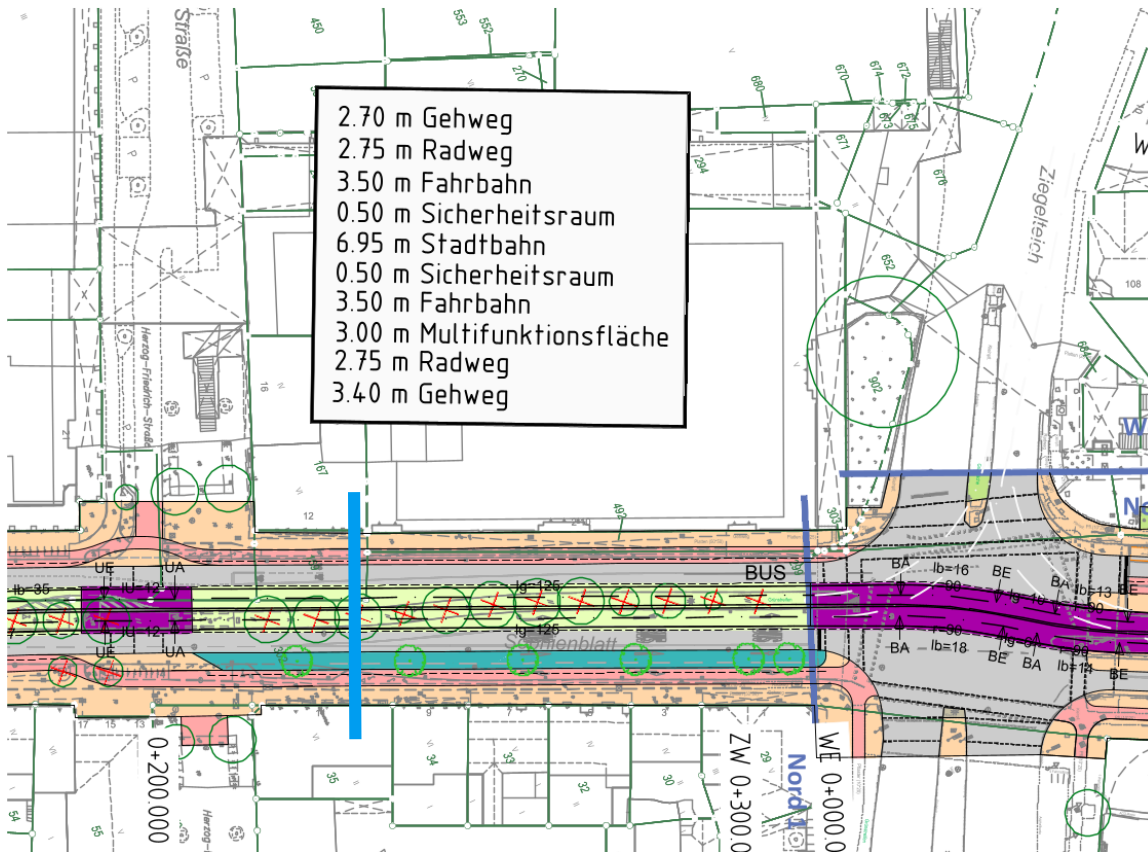


# Variante 1, Variante 2 und Variante 3: Nebenbetrachtung Raiffeisenstraße



- Erfordernis für Haltestellen Busverkehr
- Sichere Führung des Radverkehrs hinter Haltestellen (Keine Konflikte mit Bussen)
- Insgesamt besserer Raumeindruck (weniger Aufweitungen/Verengungen)
- Überholen stehender Busse wegen zwei Spuren in eine Richtung weiterhin möglich
- Übersichtlicherer Straßenraum

# Variante 1, Variante 2, Variante 3: Herzog-Friedrich-Str. bis Ziegelteich



- Durchgehender Kfz-Verkehr weitgehend herausgenommen, doch weiterhin sehr verkehrsorientierte Gestaltung
- Bisher geringe Aufenthaltsqualität trotz Funktion als Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Fußgängerzone
- Sehr starke Nutzung auch künftig als ÖPNV-Achse (Bus, Stadtbahn)
- Angebot für Radverkehr längs und querend (Herzog-Friedrich-Straße als Alternativroute zum Ziegelteich) erforderlich
- Hohe Herausforderungen bzw. Verkehrsabwicklung und Leistungsfähigkeit Knoten Stresemannplatz / Ziegelteich
- Hochwertige Fahrradquerung bei Herzog-Friedrich-Straße (als südliche Umfahrung des Ziegelteichs) erforderlich

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**

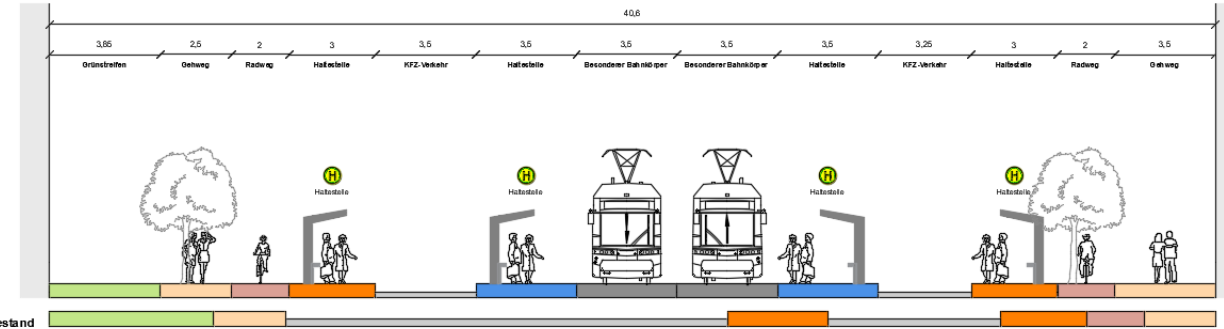
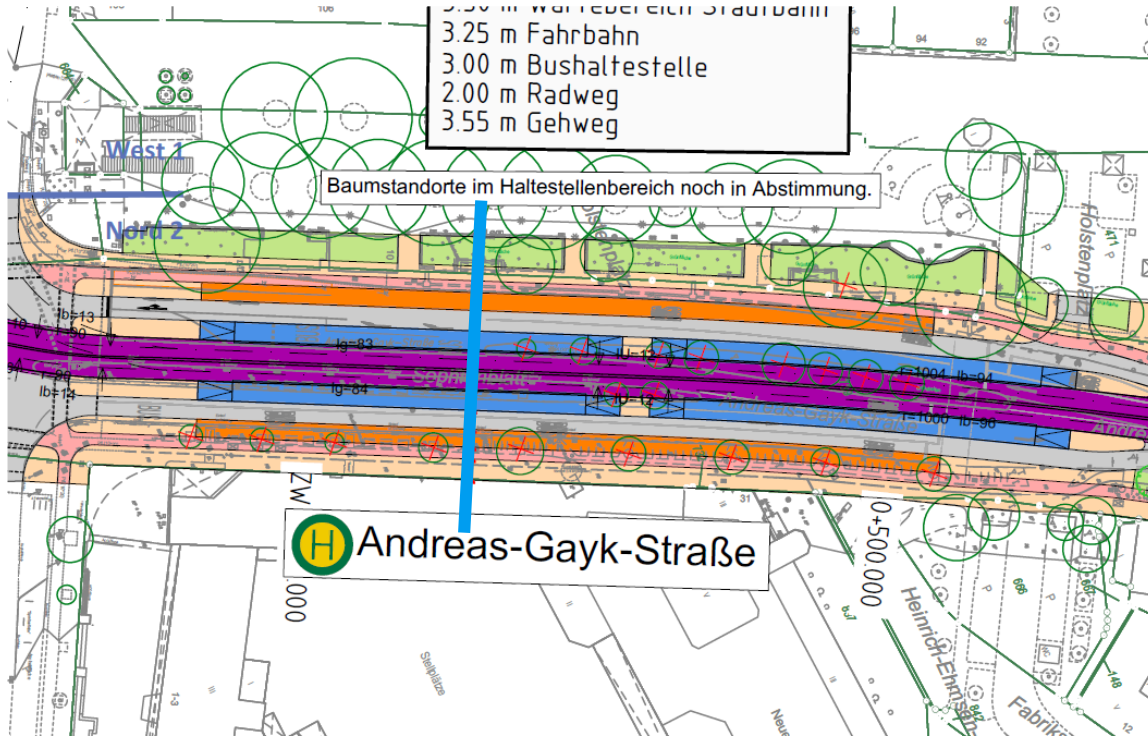


# **Teilabschnitt Andreas-Gayk-Straße zwischen Ziegelteich bis Berliner Platz**

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

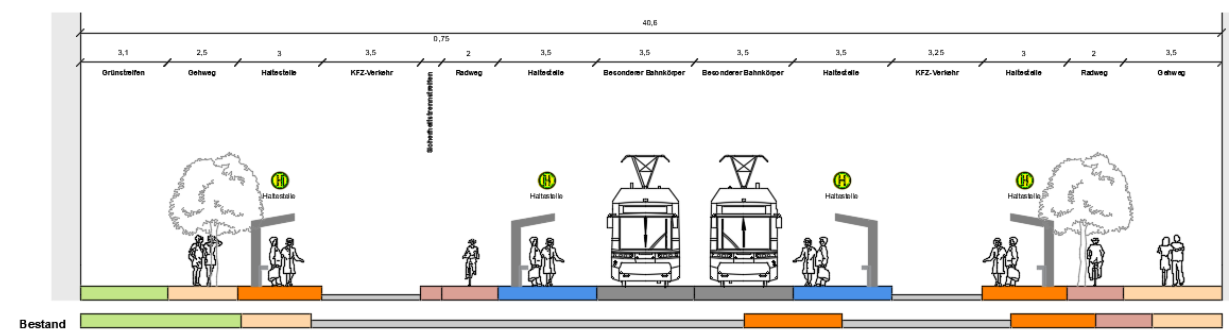
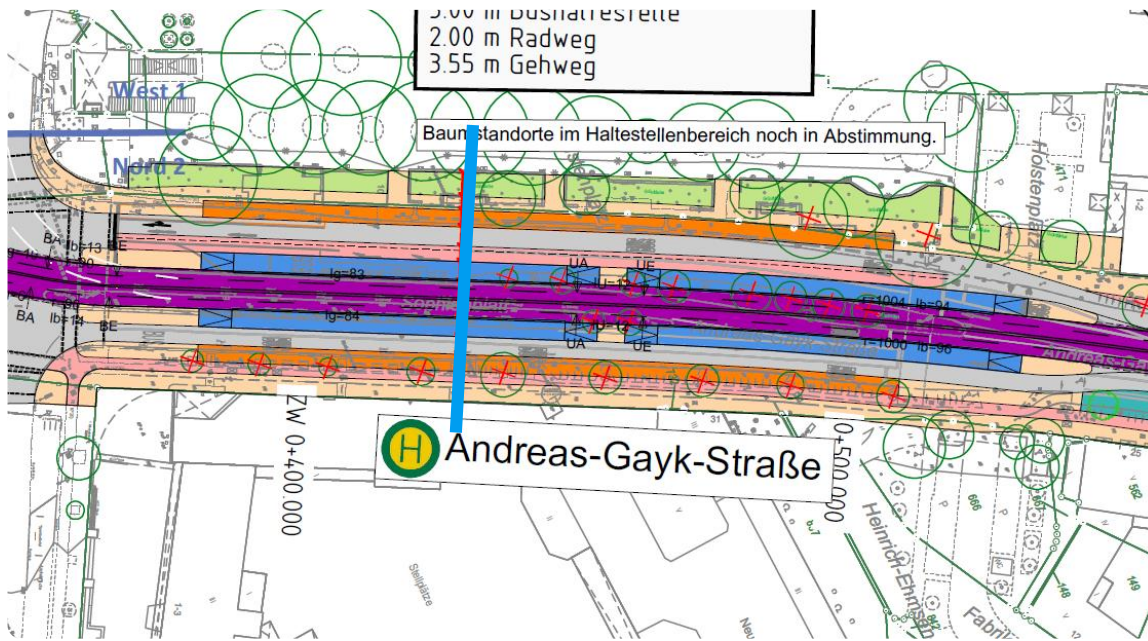


# Variante 1 und Variante 2: Ziegelteich bis Fabrikstraße



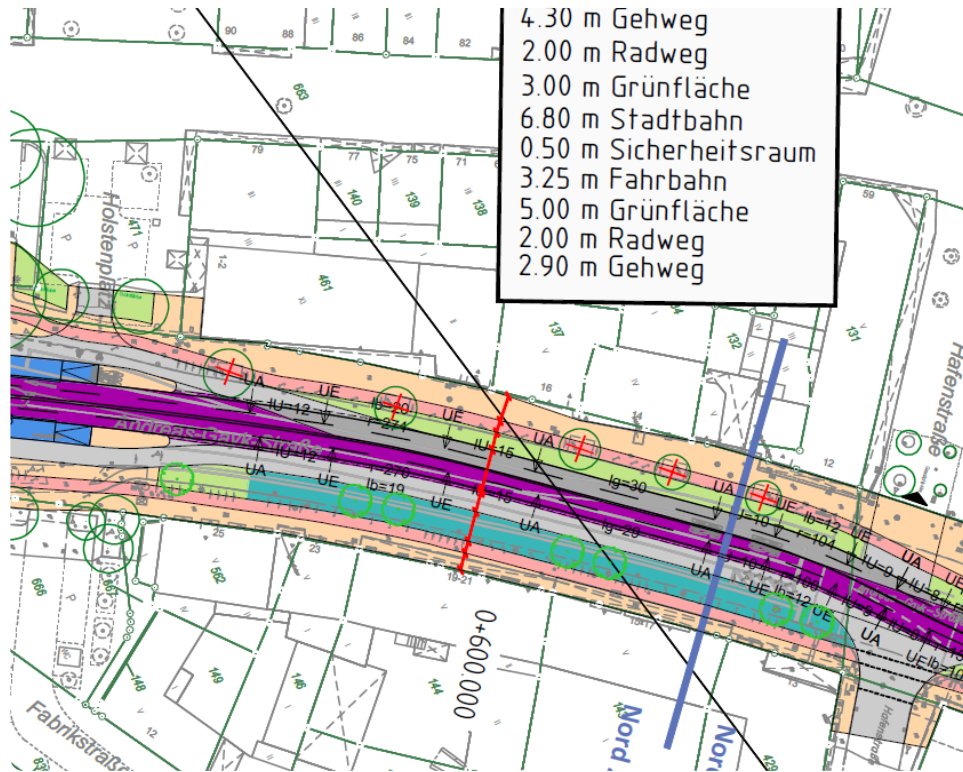
- Platzgewinn auf Holstenplatz, aber Entfall Grünstreifen auf südöstlicher Seite
- Lage Fußweg auf nordwestlicher Seite ist variabel – Prüfung Integration in Platzgestaltung gemäß Gestaltkonzept
- Führung Radverkehr unter zweimaliger Kreuzung des Busverkehrs vor und nach Haltestelle
- Grundsätzliche Berücksichtigung des städtebaulichen Wettbewerbs mit zwei Baumreihen
- Kein Eingriff in bestehende Struktur des Holstenplatzes notwendig
- Vorsehen eines separaten Radwegs und einer gesicherten Kreuzungen Bus/Rad

# Variante 3: Ziegelteich bis Fabrikstraße



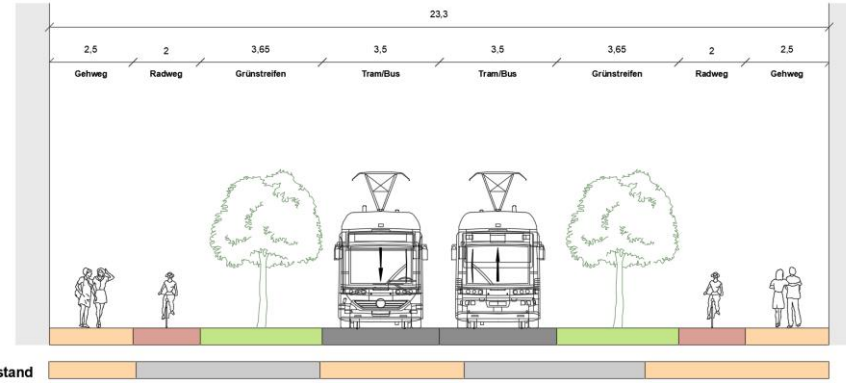
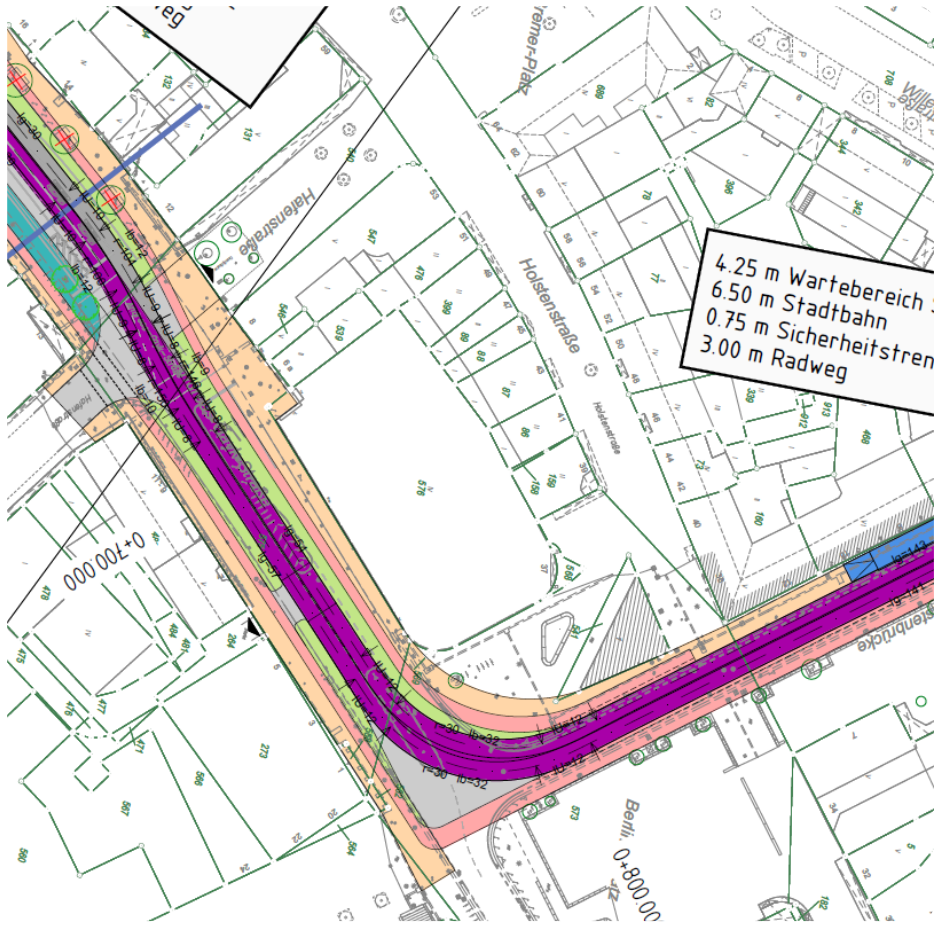
- Platzgewinn auf Holstenplatz, aber Entfall Grünstreifen auf südöstlicher Seite
- Lage Fuß- und Radweg auf nordwestlicher Seite sind variabel – Prüfung Integration in Platzgestaltung unter Wahrung Ansatz Gestaltkonzept
- Entflechtung Konflikt Bus/Rad schafft Möglichkeit für inklusive Radverkehrsführung und zur Beschleunigung Busverkehr
- Grundsätzliche Berücksichtigung des städtebaulichen Wettbewerbs mit zwei Baumreihen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs bei ihrer Führung hinter Bushaltestelle
- Gestaltung des Radverkehrs auf der Seite des Holstenplatzes
- Nur geringe Geschwindigkeiten möglich (sehr hoher Anteil querender Fußgänger – Platzsituation)
- Führung unter Schonung Baumbestand und nicht unmittelbar neben Haltestellen

# Variante 1, Variante 2 und Variante 3: Fabrikstraße bis Hafenstraße



- Grundsätzliche Berücksichtigung des städtebaulichen Wettbewerbs mit zwei Baumreihen (Prüfung Vereinbarkeit bzw. notwendige Anpassungen ohne Änderung der dahinter liegenden Idee – z.B. wegen Oberleitung)
- Einheitlicheres Bild und übersichtliche Verkehrsführung (ÖPNV fährt in beide Richtungen gemeinsam auf besonderem Bahnkörper)
- Keine Behinderung des ÖPNV durch Kfz-Verkehr  
→ Hierdurch geringeres betriebliches Risiko

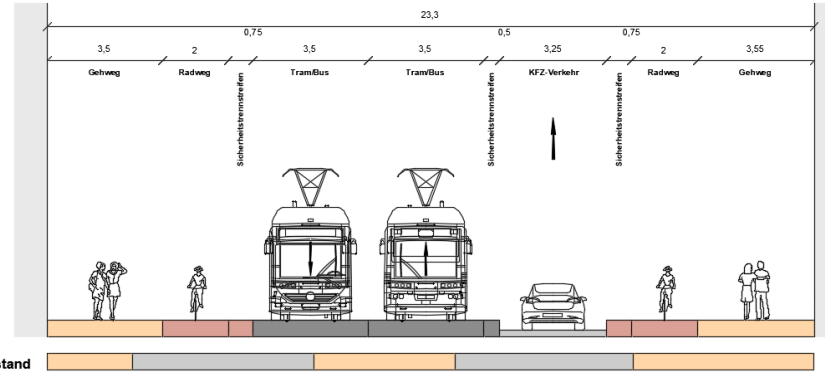
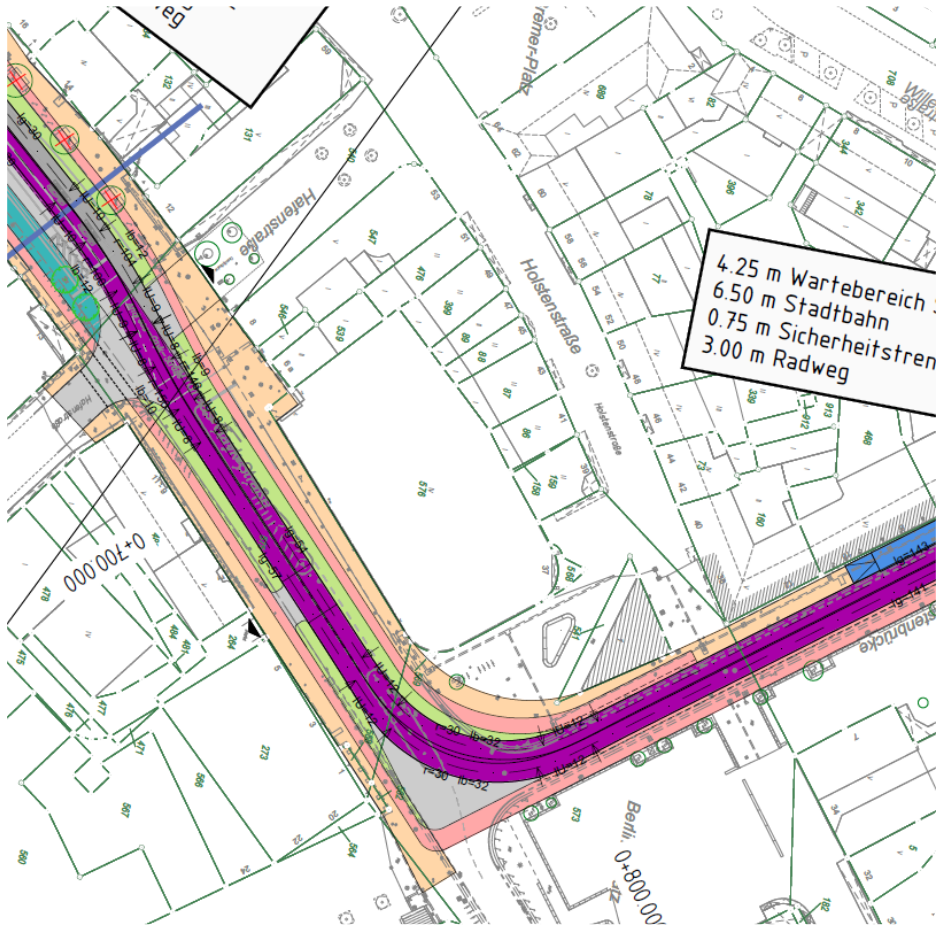
# Variante 1 und Variante 3: Hafenstraße bis Berliner Platz



- Grundsätzliche Berücksichtigung des städtebaulichen Wettbewerbs mit zwei Baumreihen (Prüfung Vereinbarkeit bzw. notwendige Anpassungen ohne Änderung der dahinter liegenden Idee – z.B. wegen Oberleitung)
- Aufwertung der Umweltverbundachse durch Grün/Bäume



# Variante 2: Hafenstraße bis Berliner Platz



- Funktionale Lösung mit der Priorität auf der Abwicklung des ÖPNV durch Separierung der auf Holstenbrücke abbiegenden Stadtbahn und Buse zum Bootshafen: Erhöhung betriebliche Stabilität
- Breitere Gehwege (insb. positiv im Innenstadtbereich)



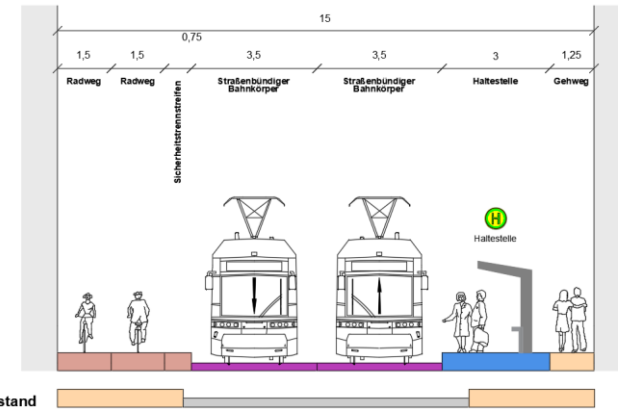
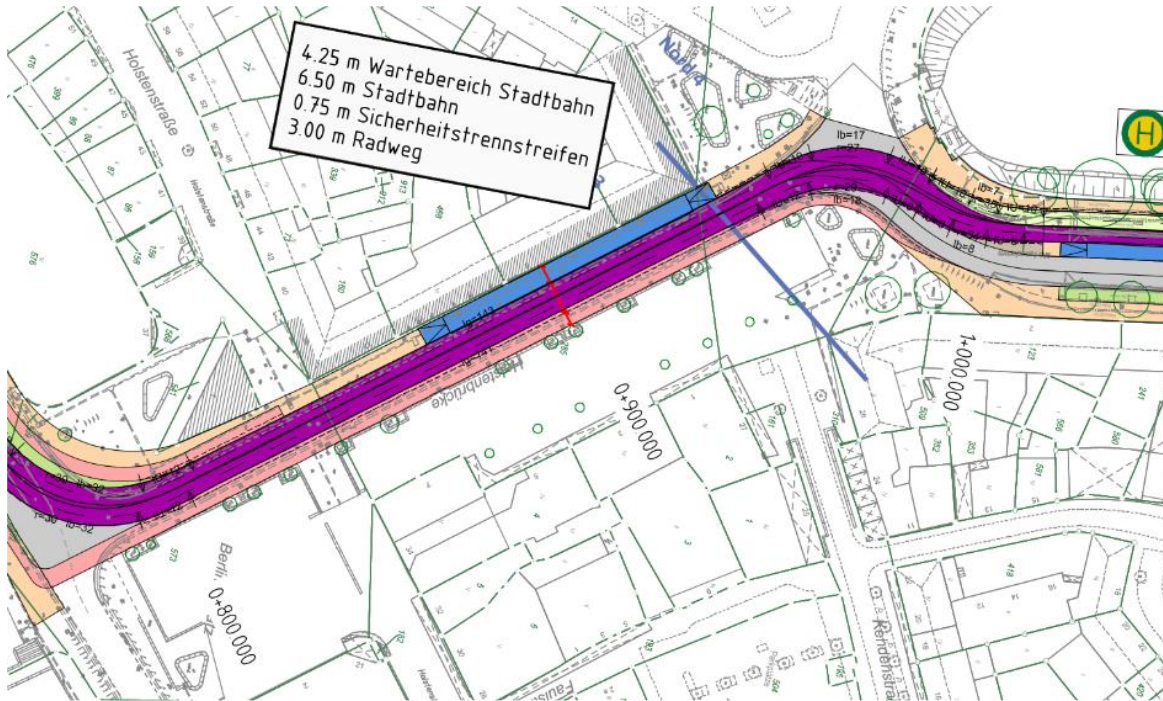
# Teilabschnitt Berliner Platz bis Jensendamm – Holstenbrücke



# Holstenbrücke - Visualisierung

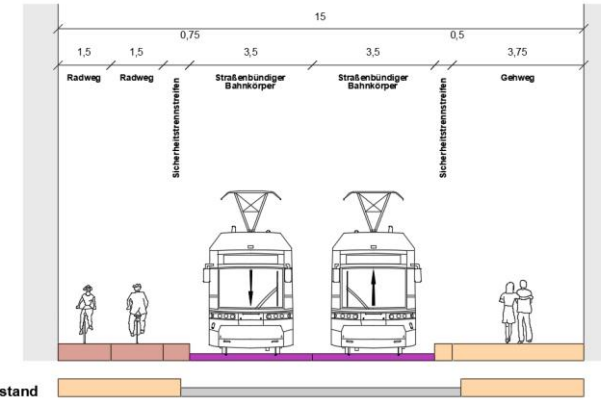
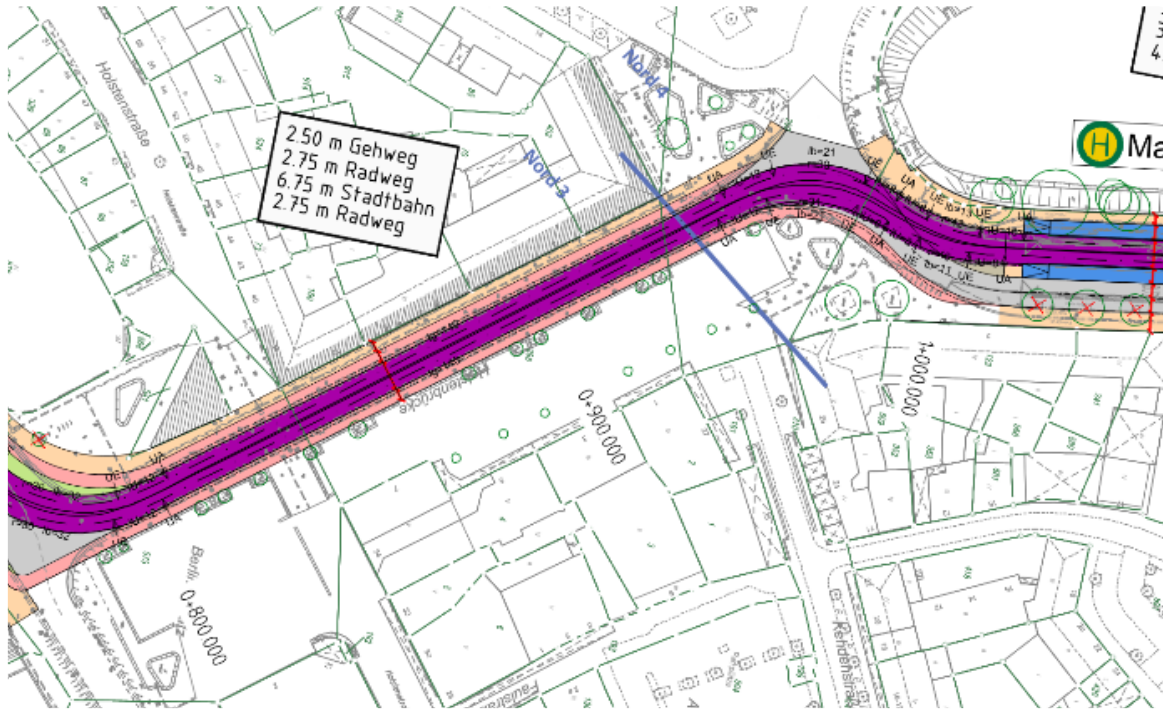


# Variante 1 und Variante 2: Berliner Platz bis Martensdamm



- Zweirichtungsradweg stellt grundsätzlich Kompromisslösung (Unter Einbeziehung der relevanten Akteure und unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Anforderungen) für Unterbringung einer Haltestelle auf Holstenbrücke dar
- Gute Lage für Haltestelle (wenn auch nur in eine Richtung) bzgl. Sichtbarkeit und Erschließung der unmittelbar angrenzenden Fußgängerzone in Holstenstraße

# Variante 3: Berliner Platz bis Martensdamm



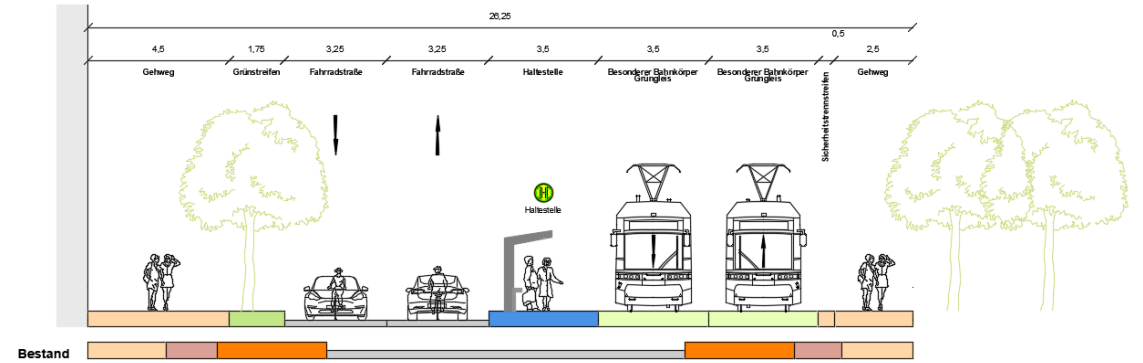
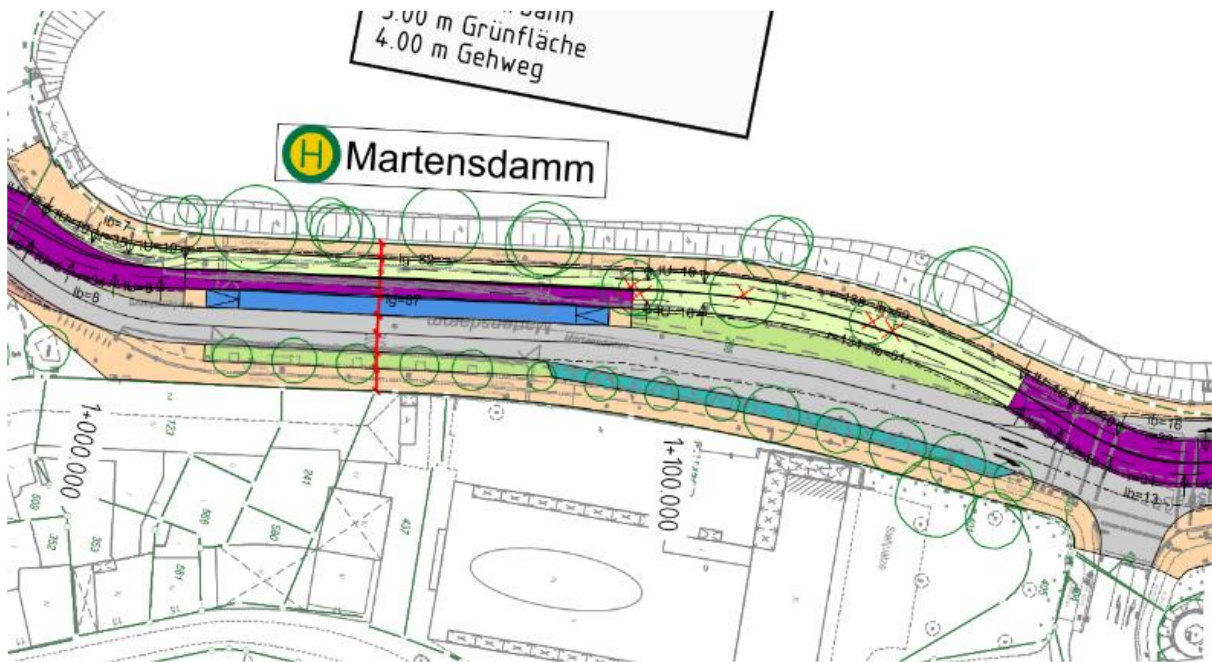
- Mehr Raum für Auflösen des Zweirichtungsradweges im Martensdamm und Rathausstraße statt am Bootshafen. Aufstellen auf Fahrbahn komfortabler als auf Radweg zwischen Stadtbahn und Geländer der Holstenbrücke
- Insgesamt mehr Platz für Radverkehr – Zwei Mal 2m statt zwei Mal 1,5m (ohne Sicherheitsraum). Ausreichend Platz wegen wichtiger Innenstadtquerung (Aus Norden Richtung Innenstadt und Ableitung Ziegelteich) zielführend
- Keine beengte Haltestellensituation

# Variante 1, Variante 2 und Variante 3

## Beispiellösung Haltestelle im engen Abstand zu Gebäudekante



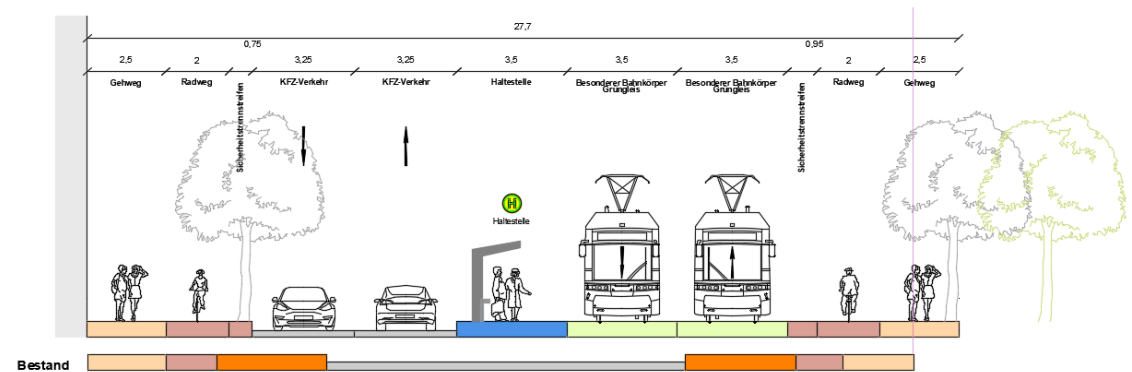
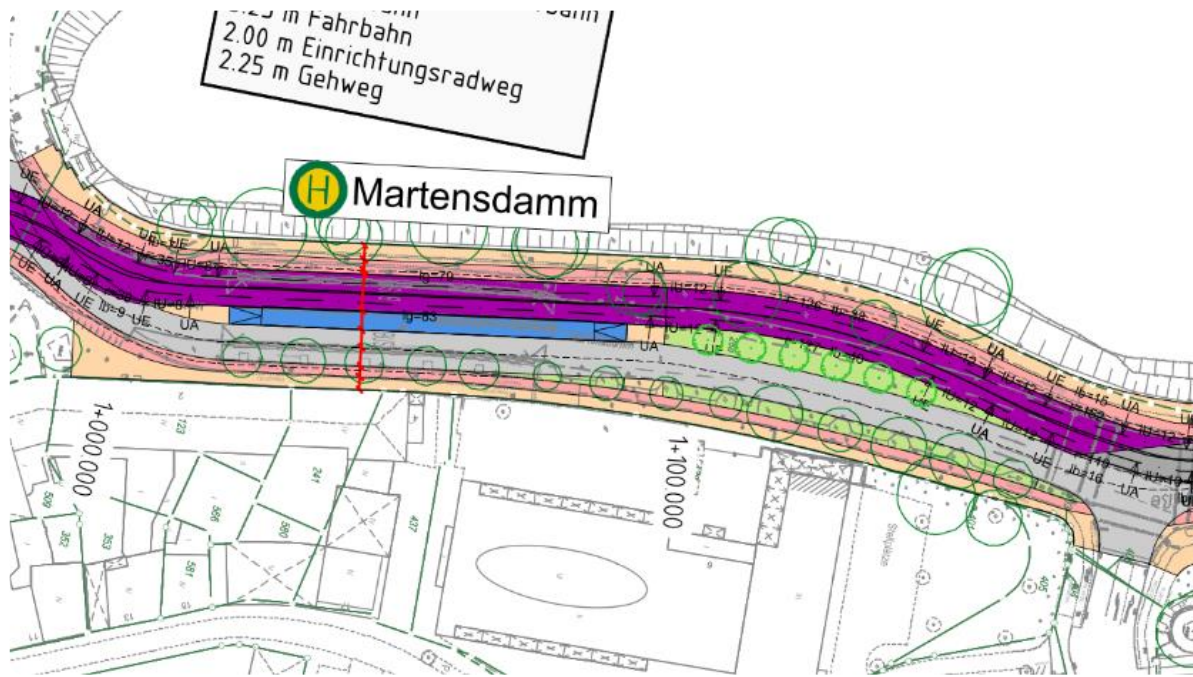
# Variante 1: Martensdamm bis Jensendamm



- Kein Eingriff in Böschung
- Unterstreichung der Verkehrsberuhigung (Radverkehr gemeinsam mit Kfz)
- Gute Lage der Haltestelle Richtung Andreas-Gayk-Straße auf Holstenbrücke (Erschließung, unmittelbare Nähe zur Fußgängerzone in Holstenstraße)
- Übergang zum Zweirichtungsradweg auf Holstenbrücke ohne Kreuzung der Trasse

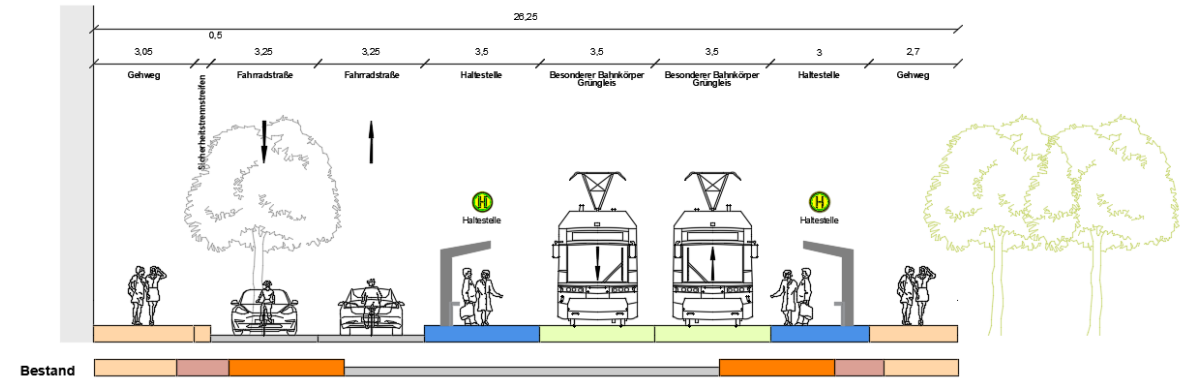
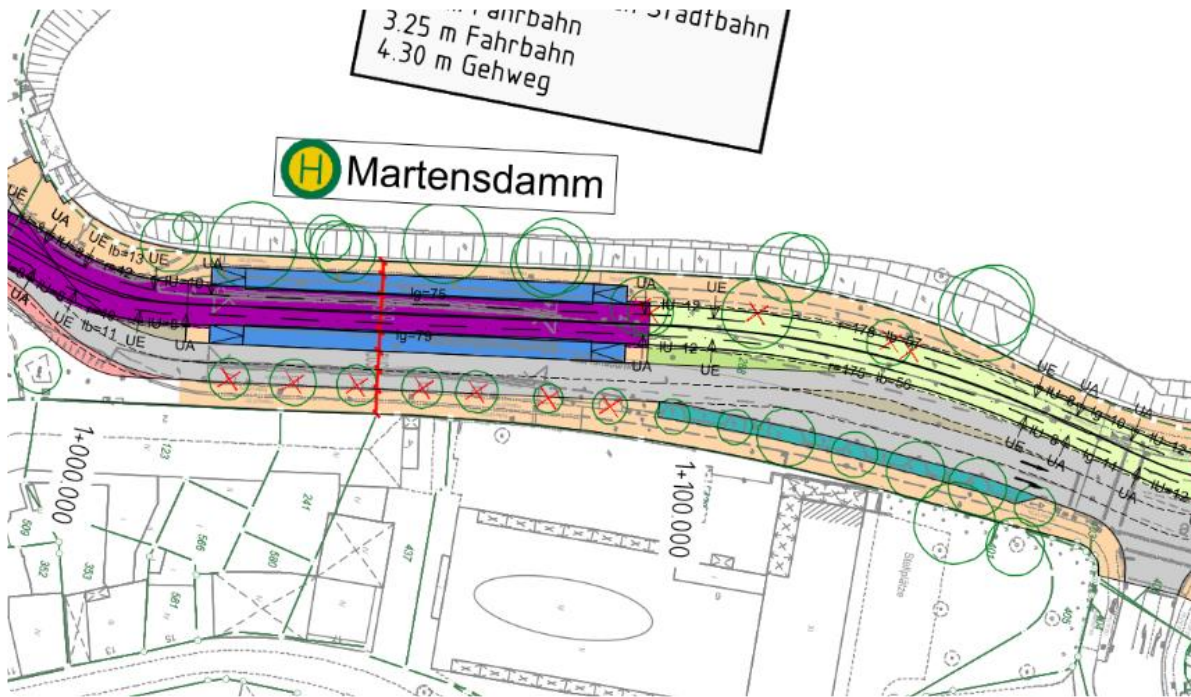


# Variante 2: Martensdamm bis Jensendamm



- Kein Eingriff in Böschung
- Insg. platzsparend (durch eine Haltestelle in nur eine Richtung)
- Erhalt einiger Bäume auf Ostseite möglich
- Vorbeifahrt von Kfz bei in Haltestelle wartender Stadtbahn Richtung Norden möglich. Im gegenteiligen Fall, also Kfz hinter Stadtbahn auf straßenbündigen Bahnkörper oder überfahrbarem Kap, Risiko des Rückstaus (insb. wegen hoher Taktung und langem Fahrgastwechsel) bis Kreuzung Holstenbrücke/ Rathausstraße und Blockade der Stadtbahn in Richtung Holstenbrücke

# Variante 3: Martensdamm bis Jensendamm



- Kein Eingriff in Böschung
- Unterstreichung der Verkehrsberuhigung (Radverkehr gemeinsam mit Kfz)
- Übersichtliche Haltestellenanordnung

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



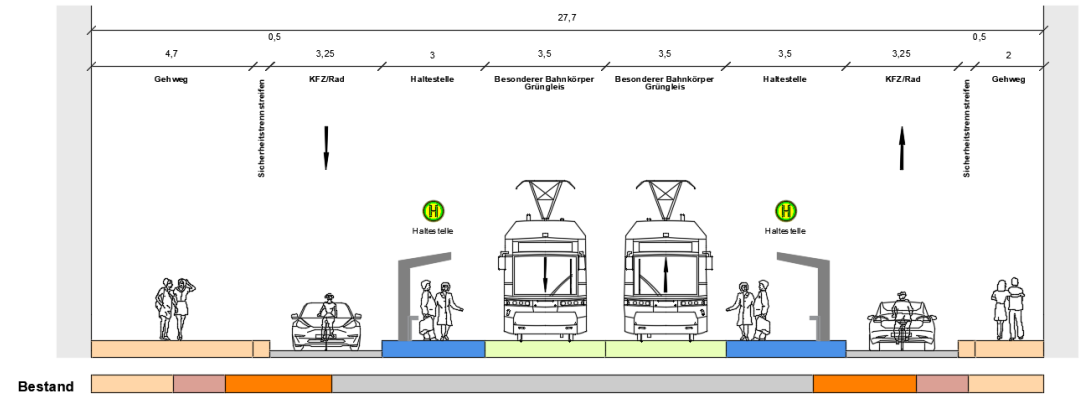
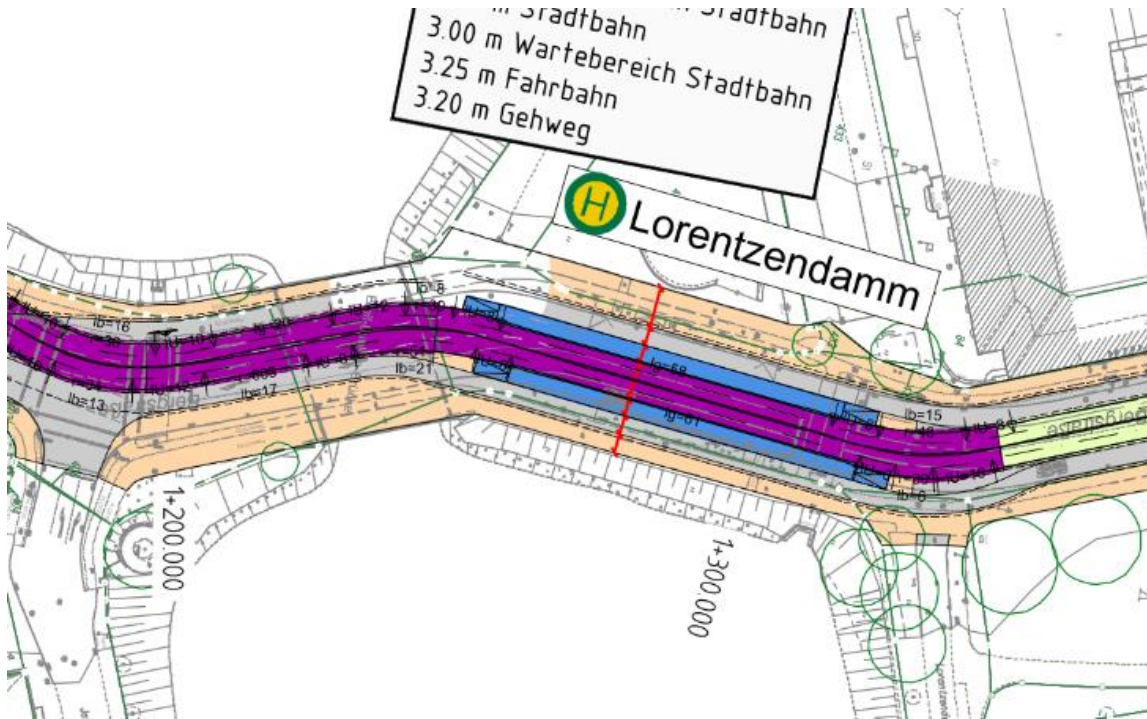
# **Teilabschnitt Bergstraße zwischen Jensendamm und Dreiecksplatz**

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

# Teilabschnitt Bergstraße zwischen Jensendamm und Dreiecksplatz

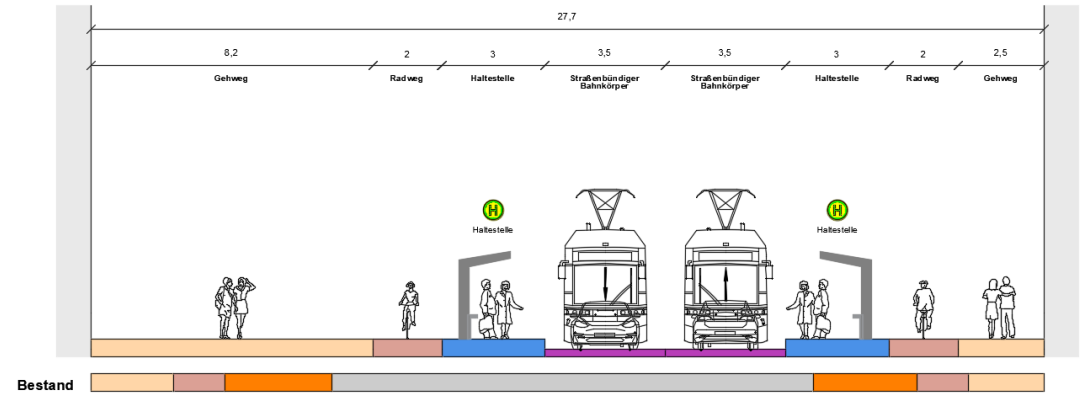
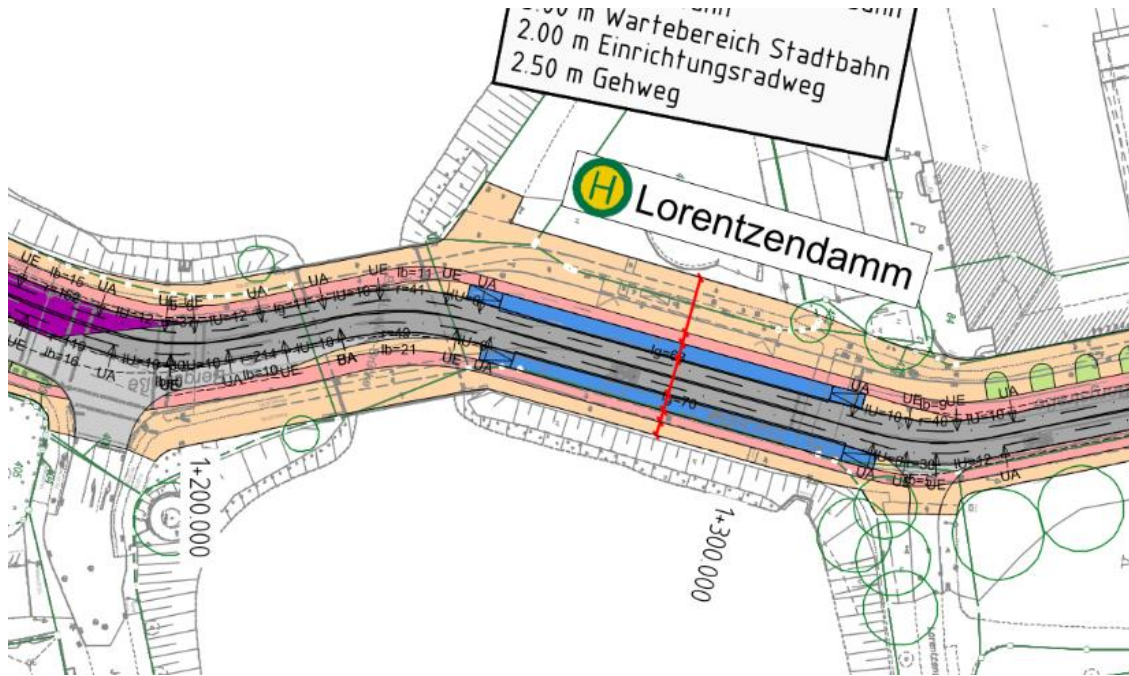


# Variante 1 und Variante 3: Jensendamm bis Lorentzendamm



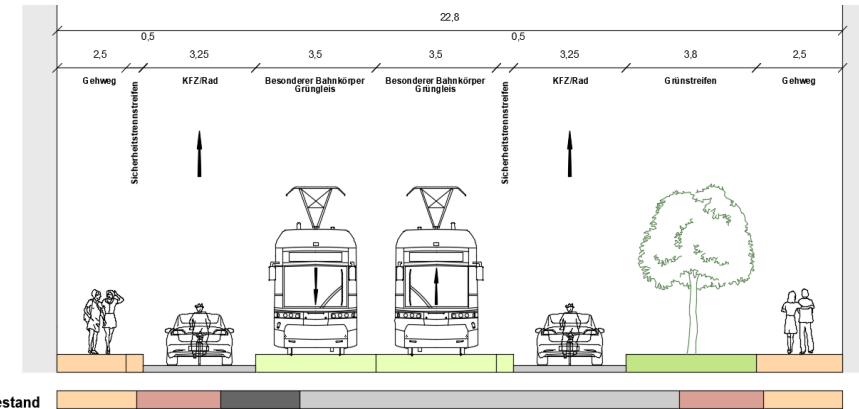
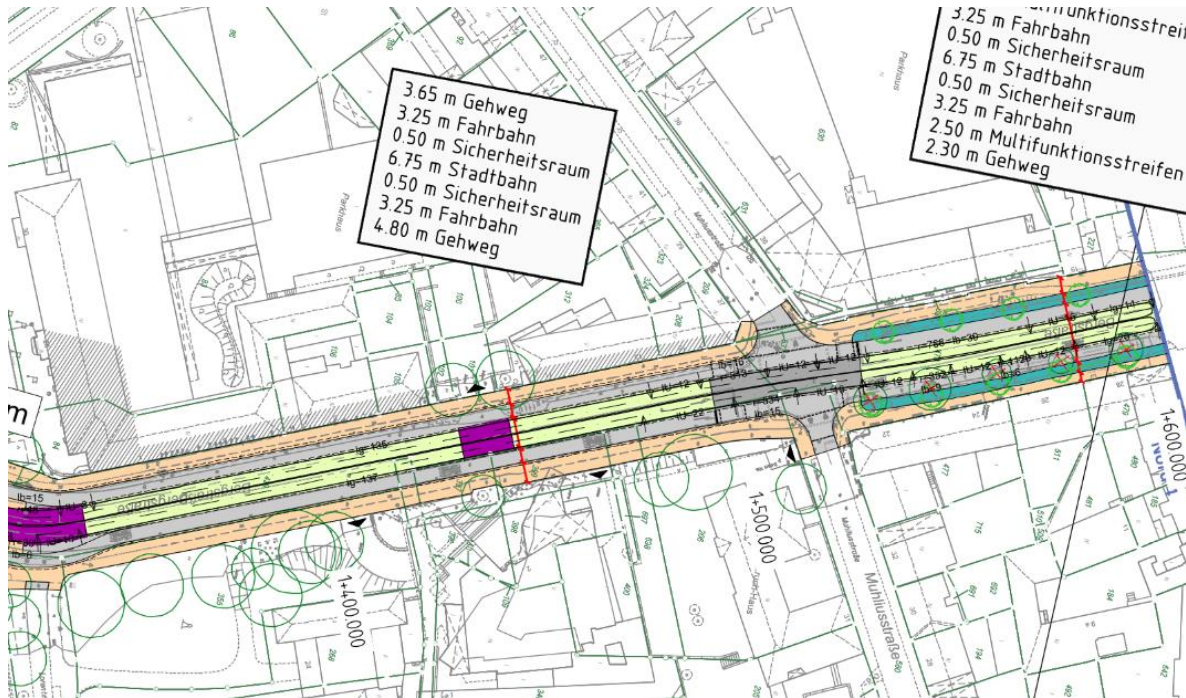
- Unterstreichung der Verkehrsberuhigung (Radverkehr gemeinsam mit Kfz)
- Starke Abbiegeverkehre nördlich der Haltestelle Lorentzendamm in verschiedene Richtungen, v.a. Rad nach links/Westen. Daher Aufstellfläche für nach links abbiegenden Fahrradverkehr empfehlenswert
- Unterbringung in Verlängerung der Haltestelle
- Mehr Platz für rechtwinkligeren Abbiegevorgang

# Variante 2: Jensendamm bis Lorentzendamm



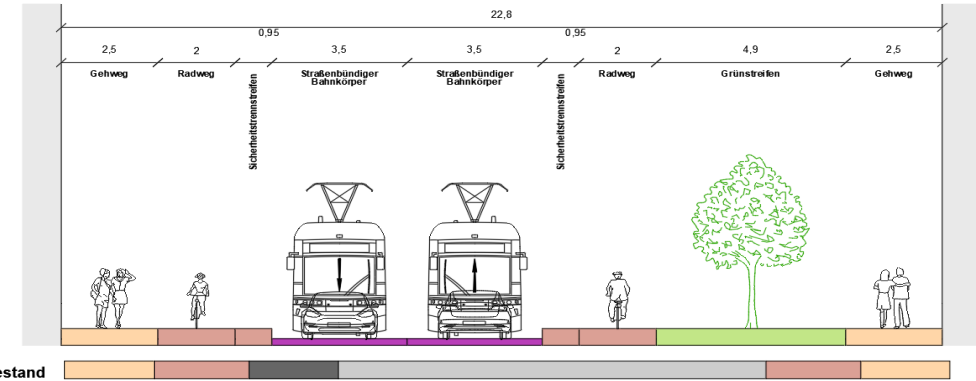
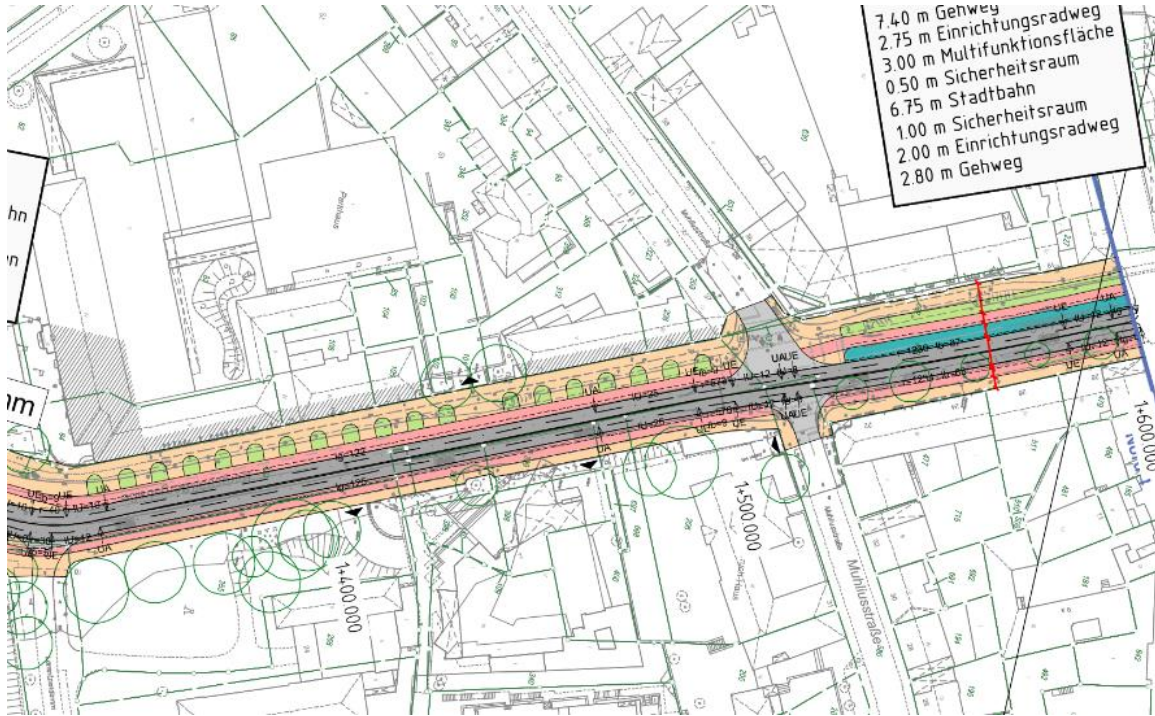
- Starke Abbiegeverkehre nördlich der Haltestelle Lorentzendamm in verschiedene Richtungen, v.a. Rad nach links/Westen. Daher Aufstellfläche für nach links abbiegenden Fahrradverkehr empfehlenswert
- Unterbringung in Verlängerung der Haltestelle (daher Rad hinter Haltestelle)
- Mehr Platz für rechtwinkligen Abbiegevorgang
- Möglichkeit für angemessen breite Seitenräume (v.a. Fußverkehr)
- Möglichst symmetrische Raumaufteilung anstreben (ästhetische Raumaufteilung auf Brücke, angemessen breite Fußwege auf beiden Seiten) – in Abhängigkeit von möglichen Kurvenradien der Stadtbahn

# Variante 1 und Variante 3: Lorentzendammbis Dreiecksplatz



- Vorhandener Platz auf Westseite für die starke Nutzungskonzentration auf Gehwegen (Gastronomie)
- Unterstreichung der Verkehrsberuhigung (Radverkehr gemeinsam mit Kfz)
- Ermöglichung von (kurzem) separatem Radweg bergauf in nördlicher Bergstraße

# Variante 2: Lorentzendammbis Dreiecksplatz



- Vorhandener Platz auf Westseite für die starke Nutzungskonzentration auf Gehwegen (Gastronomie)
- Maximierung der Seitenräume für die Seitennutzung
- Separate Radinfrastruktur (insb. bergauf) für großen Geschwindigkeitsunterschied

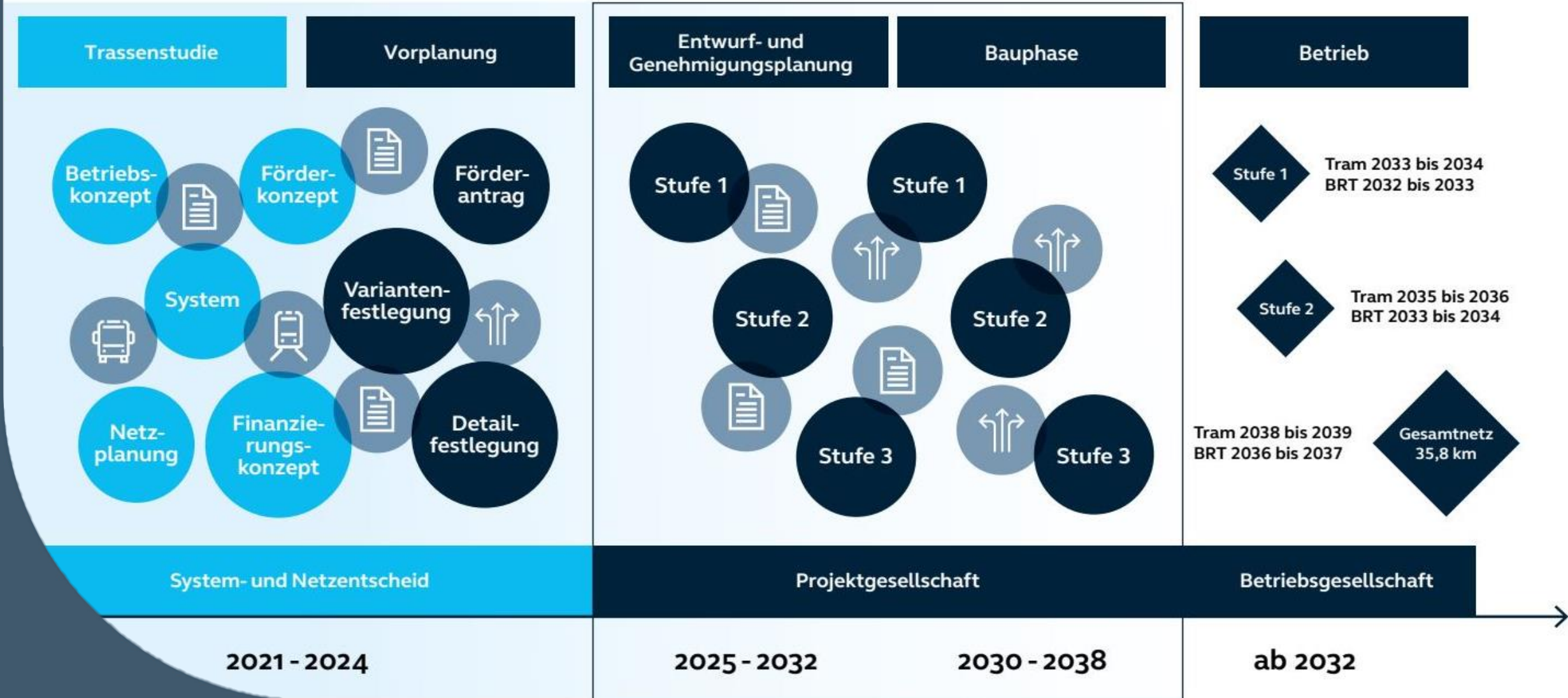


## Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Haben Sie Verständnisfragen  
zu den Vorträgen?

# Wie geht es nach der Vorplanung weiter?





**Vielen Dank für die  
Aufmerksamkeit!**

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



## 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.**